

Révision de la numérotation des règlements

Veillez prendre note qu'un ou plusieurs numéros de règlements apparaissant dans ces pages ont été modifiés depuis la publication du présent document. En effet, à la suite de l'adoption de la Loi sur le Recueil des lois et des règlements du Québec (L.R.Q., c. R-2.2.0.0.2), le ministère de la Justice a entrepris, le 1^{er} janvier 2010, une révision de la numérotation de certains règlements, dont ceux liés à la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2).

Pour avoir de plus amples renseignements au sujet de cette révision, visitez le http://www.mddep.gouv.qc.ca/publications/lois_reglem.htm.

DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

**Rapport d'analyse environnementale
pour le projet de reconstruction et d'élargissement
de la route 104 (boulevard Saint-Luc)
sur le territoire de la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu
par le ministère des Transports**

Dossier 3211-05-418

Le 11 mai 2007

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Du Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales :

Chargée de projet : M^{me} Francine Audet

Supervision administrative : M^{me} Marie-Claude Théberge, chef de service

Révision de textes et éditique : M^{me} Marie-Claude Rodrigue, secrétaire

SOMMAIRE

Le projet de reconstruction et d'élargissement de la route 104, aussi appelée dans ce secteur le boulevard Saint-Luc, est prévu sur une longueur d'environ deux kilomètres. Ce projet se situe entièrement en milieu urbanisé, dans le secteur Saint-Luc de la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu. Ce projet du ministère des Transports (MTQ) vise principalement à améliorer la sécurité des usagers et à assurer la fluidité et la fonctionnalité de cette route nationale. De plus, le projet permettra de marquer la vocation urbaine du secteur grâce à l'ajout de trottoirs et à l'aménagement paysager des bordures. Le coût du projet est estimé à environ 12 millions de dollars.

Ce projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu du premier alinéa du paragraphe *e* de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9). Au cours de la période d'information et de consultation publiques, aucune demande d'audience publique n'a été formulée.

L'analyse environnementale de ce projet révèle que les enjeux les plus significatifs concernent la sécurité des usagers, tant pour les automobilistes que pour les piétons et cyclistes, le climat sonore, qui est déjà passablement perturbé ainsi que la présence de sols contaminés due à des activités reliées à l'opération de garages et de stations-service.

Le MTQ a proposé des mesures d'atténuation et de suivi pour gérer les impacts associés à certains de ces enjeux. Nous recommandons toutefois de réaliser également un programme de suivi du bruit en période d'exploitation.

L'analyse environnementale permet de conclure à l'acceptabilité du projet de reconstruction et d'élargissement de la route 104 sur le territoire de la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu compte tenu de sa justification et des mesures d'atténuation environnementales prévues sous réserve des recommandations du présent rapport.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	1
1. Le projet	2
1.1 Raison d'être du projet	2
1.2 Description générale du projet et de ses composantes.....	4
2. Analyse environnementale	5
2.1 Analyse de la raison d'être du projet	5
2.2 Choix des enjeux.....	5
2.3 Analyse par rapport aux enjeux retenus.....	5
2.3.1 La sécurité des usagers	5
2.3.2 Le climat sonore.....	8
2.3.3 Les terrains contaminés	10
Conclusion	11

LISTE DES FIGURES

Figure 1 :	Localisation générale du projet et zone d'étude.....	2
Figure 2 :	Zone ne comportant aucun accotement pavé.....	3
Figure 3 :	Localisation des principales composantes du projet.....	7

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 :	Liste des unités administratives du Ministère et des ministères consultés.....	15
Annexe 2 :	Chronologie des étapes importantes du projet	17

INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du projet de reconstruction et d'élargissement de la route 104 (boulevard Saint-Luc) sur le territoire de la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu par le MTQ.

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) présente les modalités générales de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Le projet de reconstruction et d'élargissement de la route 104 (boulevard Saint-Luc) est assujéti à cette procédure en vertu du premier alinéa du paragraphe *e* de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9), puisqu'il concerne la reconstruction, sur une longueur de plus de un kilomètre, d'une route publique prévue pour quatre voies de circulation.

La réalisation de ce projet nécessite la délivrance d'un certificat d'autorisation du gouvernement. Un dossier relatif à ce projet (comprenant notamment l'avis de projet, la directive du ministre, l'étude d'impact préparée par l'initiateur de projet et les avis techniques obtenus des divers experts consultés) a été soumis à une période d'information et de consultation publiques de 45 jours qui a eu lieu à Saint-Jean-sur-Richelieu du 15 novembre au 30 décembre 2006. Au cours de cette période d'information et de consultation publiques, aucune demande d'audience publique n'a été formulée.

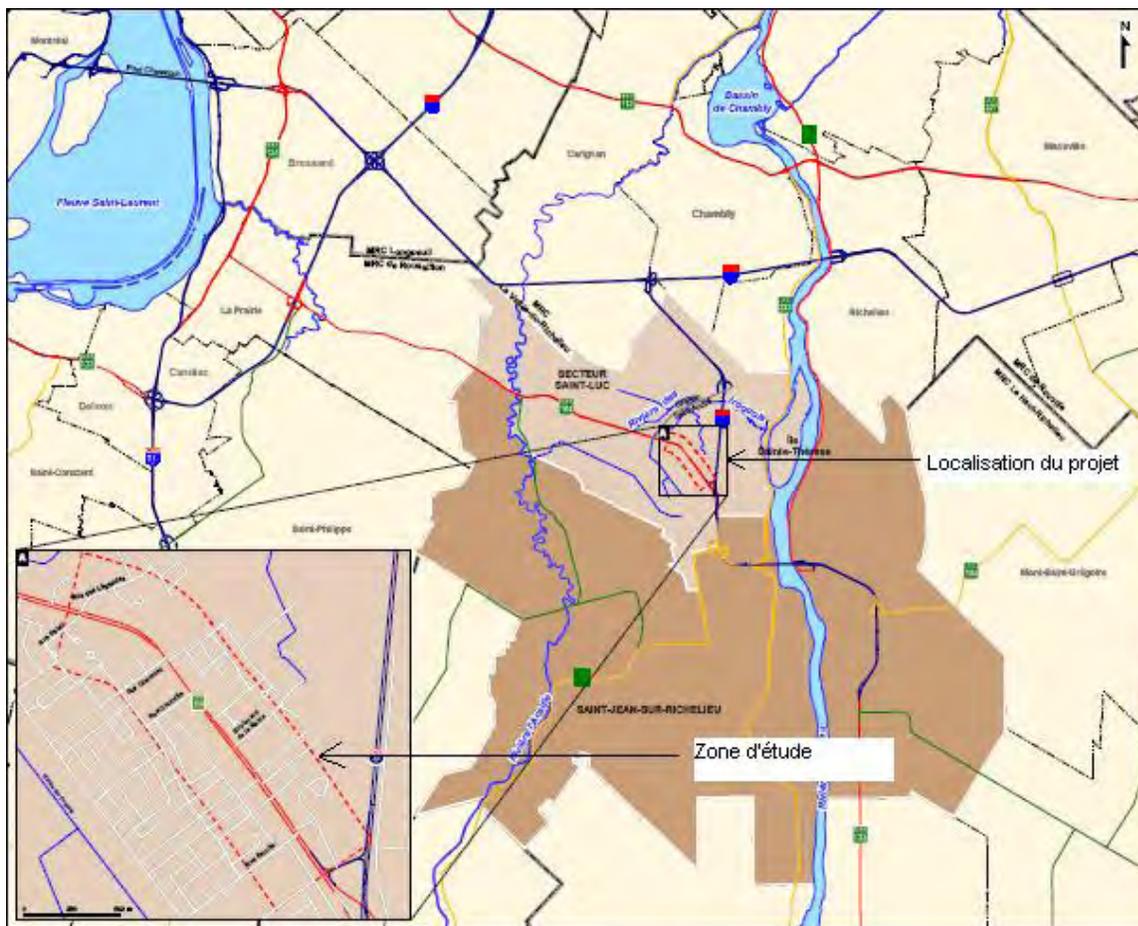
Sur la base des informations fournies par l'initiateur et de celles issues des consultations publiques, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) et du gouvernement (voir l'annexe 1 pour la liste des unités du MDDEP et ministères consultés) permet d'établir, à la lumière de la raison d'être du projet, l'acceptabilité environnementale du projet, la pertinence de le réaliser ou non et, le cas échéant, d'en déterminer les conditions d'autorisation. Les principales étapes précédant la production du présent rapport sont consignées à l'annexe 2.

1. LE PROJET

Le projet consiste à reconstruire la route 104 existante, aussi appelée dans ce secteur le boulevard Saint-Luc, et à l'élargir en certains endroits afin de permettre le prolongement du terre-plein central et d'ajouter des voies de virage aux différentes intersections. De plus, il permettra le contrôle des accès riverains, l'implantation d'un système de feux de circulation et l'aménagement des abords de la route.

La carte de la figure 1 localise la zone d'étude à l'intérieur du périmètre de la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, à proximité de l'autoroute 35, dans le noyau urbain de l'ancienne Ville de Saint-Luc.

FIGURE 1 : LOCALISATION GÉNÉRALE DU PROJET ET ZONE D'ÉTUDE



Source : Ministère des Transports, Résumé.

1.1 Raison d'être du projet

Selon l'initiateur de projet, les caractéristiques de la chaussée et les fondations de la route ne répondent plus aux normes actuelles de conception routière du MTQ. De plus, les abords de cette route se sont développés sans contrôle des accès aux propriétés riveraines et sans aménagements propres à mettre en valeur ces mêmes propriétés. Dans le territoire à l'étude, il y a souvent

absence de séparation claire entre la route et les propriétés riveraines. Cela entraîne des échanges confus et inhabituels, tant pour les mouvements véhicule/piéton que pour les mouvements véhicule/véhicule, augmentant les risques d'accident. Cette situation est aggravée par l'absence de terre-plein central sur une partie de la route 104.

Le MTQ poursuit les objectifs suivants :

- améliorer la sécurité des usagers et des piétons;
- assurer la fluidité et la fonctionnalité de cette route nationale;
- marquer la vocation urbaine de ce secteur.

Le MTQ note que malgré la stabilité du débit de circulation depuis la fin des années 1990, le nombre d'accidents a pratiquement doublé entre 1999 et 2004, passant de 33 à 64. La majorité des accidents, soit 85 %, engendrent des dommages matériels seulement. Par contre, les quatre accidents avec blessés graves, recensés entre les années 2001 et 2004, sont survenus dans le tronçon entre les rues Clermont et Donais, soit celui qui n'est pas muni d'un terre-plein central. Le taux d'accidents y est de 6,4 accidents par million de véhicules-km, donc supérieur au taux critique établi à 6,1 accidents par million de véhicules-km.

Par ailleurs, c'est dans le tronçon entre les rues Donais et Bernier qu'est survenu le plus grand nombre d'accidents entre 2002 et 2004. Ce tronçon ne compte aucun trottoir, l'accotement pavé se transformant en stationnement sans démarcation avec la route. À plusieurs endroits, ces accès sans démarcation se succèdent entre eux, créant par le fait même de longs segments à l'intérieur desquels un véhicule peut surgir de n'importe où, à n'importe quel moment.

FIGURE 2 : ZONE NE COMPORTANT AUCUN ACCOTEMENT PAVÉ



Source : Ministère des Transports, *Étude d'impact*.

1.2 Description générale du projet et de ses composantes

Le projet consiste à reconstruire un boulevard existant, sur une longueur d'environ deux kilomètres, débutant immédiatement à l'ouest de l'autoroute 35 pour se terminer à 300 mètres à l'ouest de la rue Bélair/des Légendes. Il s'agit d'un secteur complètement urbanisé.

Le MTQ est déjà propriétaire d'une emprise couvrant au-delà de 95 % des superficies qui sont requises par le projet. Toutefois, dans un segment du projet, de petites parcelles correspondant à des bandes de terrain de un à quatre mètres de largeur devront être acquises sur une longueur d'environ 450 mètres.

Les abords du boulevard sont occupés par un mélange de secteurs résidentiel, commercial et institutionnel. On y retrouve environ 40 % de résidences, la présence de deux écoles, d'une bibliothèque, d'une église et de différents commerces.

Le stationnement sur le boulevard sera dorénavant interdit. La seule exception sera une surlargeur face à l'église afin de servir de débarcadère et d'aire de stationnement temporaire pour les voitures lors des cérémonies religieuses permettant ainsi un accès direct à l'allée centrale vers l'église.

Des voies de refuge pour les arrêts d'autobus du service de transport en commun de la Ville seront aménagées à différents endroits. Globalement, on devrait trouver cinq à six arrêts d'autobus de chaque côté de la route 104. Des discussions se poursuivent entre le MTQ et la Ville afin de positionner définitivement ces arrêts.

Tous les feux de circulation seront pourvus de feux pour piétons. Il y aura installation de feux de circulation à l'intersection de la rue des Légendes/Bélair et de la route 104. Ce sont les seuls nouveaux feux de circulation ajoutés au projet.

Les abords du boulevard seront aménagés de façon à y retrouver un trottoir séparé du boulevard par une bande gazonnée et avec plantation. Par contre, dans le secteur entre les rues Clermont et Donais, où aura lieu la majorité des expropriations, le terre-plein central qui sera ajouté sera moins large que dans les autres sections et le trottoir ne sera pas séparé du boulevard par une surface gazonnée, afin de limiter les expropriations.

À l'ouest de la rue Bernier, un trottoir sera aménagé seulement du côté nord du boulevard. Enfin, la voie d'embarquement sur la route 104 en direction ouest en provenance l'autoroute 35 demandera une légère reconfiguration.

2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

Cette section contient une appréciation de la raison d'être du projet et présente l'analyse des différents enjeux du projet. Ces enjeux ont été déterminés à l'aide de l'étude d'impact présentée par le MTQ et par la consultation gouvernementale.

2.1 Analyse de la raison d'être du projet

Le tronçon de la route 104 à l'étude présente des problèmes de sécurité pour les usagers. L'absence de terre-plein sur une partie du tracé engendre des accidents avec blessés graves. Les automobilistes désirant effectuer un virage à gauche ne jouissent pas de voies de virage qui sécurisent cette manœuvre.

De plus, sur une partie du tracé, les accotements pavés ne sont pas séparés des propriétés riveraines, ce qui a entraîné une situation où les gens, particulièrement des commerçants, utilisent l'emprise de la route comme stationnement. Les véhicules peuvent donc entrer et sortir de la route 104 à n'importe quel endroit. L'absence de trottoir sur une partie du tracé rend le déplacement des piétons très dangereux.

Le MTQ note que le nombre d'accidents a pratiquement doublé entre 1999 et 2004, malgré la stabilité du débit de circulation depuis la fin des années 1990.

Constat relatif à la raison d'être du projet

L'examen de la raison d'être du projet nous conduit à croire que ce projet est justifié et qu'il est pertinent d'intervenir dans le secteur de la route 104, aussi appelé boulevard Saint-Luc, principalement pour des raisons de sécurité des usagers.

2.2 Choix des enjeux

Les sections qui suivent présentent l'analyse des principaux enjeux du projet révélés par l'étude d'impact et par la consultation gouvernementale. Les principaux enjeux identifiés concernent l'amélioration de la sécurité des usagers, la qualité du climat sonore et la présence de terrains potentiellement contaminés.

Il faut noter que les impacts sur le milieu naturel n'ont pas été retenus comme enjeu, puisque le projet se situe en territoire complètement urbanisé, où l'on ne retrouve aucun cours d'eau, boisé, habitat faunique ou floristique, ni autre élément du milieu naturel.

2.3 Analyse par rapport aux enjeux retenus

2.3.1 La sécurité des usagers

La sécurité des usagers sera examinée sous trois aspects, soit la sécurité des automobilistes, celles des piétons et celle des cyclistes. La figure 3 présente la localisation des principales composantes du projet.

Tout d'abord, pour les automobilistes, les conditions actuelles du boulevard Saint-Luc présentent des lacunes qui font en sorte d'augmenter les risques d'accident. L'absence de terre-plein central entre les rues Clermont et Donais, fait en sorte que ce secteur présente un taux d'accident supérieur au taux critique établi à 6,1 accidents par million de véhicules-km, soit de 6,4 accidents par million de véhicules-km.

Par ailleurs, pour le secteur entre les rues Donais et Bernier, où est survenu le plus grand nombre d'accidents entre 2002 et 2004, on note l'absence de trottoirs, l'accotement pavé se transformant en stationnement sans démarcation avec la route. Ces accès sans démarcation créent par le fait même de longs segments à l'intérieur desquels un véhicule peut surgir de n'importe où, à n'importe quel moment.

Enfin, les manœuvres de virage à gauche ne sont pas sécuritaires à quelques endroits sur le boulevard Saint-Luc.

Le MTQ présente donc un projet où le terre-plein central sera complété, avec quelques percées situées à des endroits stratégiques afin, notamment, de sécuriser les virages à gauche. La largeur du terre-plein central sera modulée en fonction de l'espace disponible. Par exemple, entre les rues Clermont et Donais, la largeur sera diminuée jusqu'à un mètre afin de minimiser les expropriations de bandes de terrains. De plus, les virages à gauche aux endroits des percées, pourront tous s'effectuer à partir d'une voie réservée à cette manœuvre. Lors des consultations avant-projet effectuées par le MTQ, une seule personne a indiqué s'attendre à un impact négatif dû à la construction du terre-plein devant son commerce de restauration. Les usagers allant en direction est devront faire un détour d'environ 1,2 km pour y accéder. Le MTQ a justifié la construction du terre-plein sans ouverture près de cet endroit par une question de sécurité, puisqu'il y a deux rues non alignées de part et d'autre du boulevard. Si une ouverture était pratiquée dans le terre-plein, les usagers pourraient effectuer des manœuvres qui seraient une source permanente de conflits et d'accidents.

Des trottoirs seront ajoutés tout au long du tracé. Ces trottoirs seront séparés du boulevard par une bande gazonnée et arbustive, sauf entre les rues Clermont et Donais afin de limiter les expropriations de bandes de terrains. Des entrées charretières seront ajoutées. Cela aura donc pour effet d'obliger les automobilistes à accéder aux commerces et résidences (ou au boulevard Saint-Luc) à des endroits bien précis, diminuant ainsi les sources de conflits.

La construction des trottoirs aura aussi pour effet de sécuriser les déplacements des piétons. La sécurité des piétons sera améliorée par l'ajout de feux pour piétons à tous les feux de circulation. De plus, le MTQ travaille en étroite collaboration avec les autorités des deux écoles situées à l'intersection de la rue Courville. La gestion des mouvements des autobus scolaires sera complètement revue afin de sécuriser l'embarquement et le débarquement des élèves. Enfin, aucun virage en « U » ne sera permis à cette intersection afin de minimiser les risques d'accidents avec les piétons.

Finalement, la sécurité et le déplacement des piétons seront améliorés par l'ajout de traverses pour piétons à deux endroits, en plus des intersections protégées par des feux de circulation. Ces traverses piétonnières sont adaptées pour les personnes handicapées. Le MTQ avait prévu une traverse à la rue Donais et en a ajouté une deuxième à la rue des Lilas.

FIGURE 3 : LOCALISATION DES PRINCIPALES COMPOSANTES DU PROJET



Source : Ministère des Transports, modifiée par F. Audet, MDDEP.

Pour ce qui est de la sécurité des cyclistes, le MTQ ne prévoyait pas d'ajout de piste cyclable sur le boulevard Saint-Luc. Il lui a été demandé de justifier cette décision en fonction de la « Politique québécoise du transport collectif » et de la « Politique sur le vélo ». À la suite de cette demande, le MTQ a justifié sa décision par un argument de sécurité. Il estime que le débit journalier d'automobiles est trop élevé et les accès commerciaux sur le boulevard trop nombreux pour rendre sécuritaire l'implantation d'une piste cyclable sur le boulevard Saint-Luc. La Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu a cautionné la position du MTQ. La ville a donc proposé un tracé cyclable qui passera sur une rue parallèle au boulevard Saint-Luc et qui reliera la piste cyclable et la bande cyclable existantes aux deux écoles situées à l'intersection de la rue Courville.

Constat relatif à la sécurité des usagers

Nous sommes d'avis qu'au plan de la sécurité, la réalisation du projet est positive. La réalisation du projet permettrait d'améliorer la sécurité de tous les usagers et une meilleure appropriation de l'espace urbain par les piétons et les cyclistes.

2.3.2 Le climat sonore

Climat sonore actuel et climat sonore en période d'exploitation

La pratique administrative suivie par le MDDEP dans le cadre de l'analyse des projets routiers assujettis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement consiste à s'inspirer des critères de confort recommandés par la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL), soit un niveau sonore de 55 décibels exprimé sur une période de 24 heures (55 dB(A) $L_{eq, 24h}$) à l'extérieur des résidences, et plus récemment, des valeurs guides de l'Organisation mondiale de la santé (OMS, 2002). L'OMS recommande de limiter le bruit extérieur durant la période du jour et du soir à 55 dB(A) $L_{eq, 16h}$ pour éviter une gêne grave et à un maximum de 50 dB(A) $L_{eq, 16h}$ pour éviter une gêne modérée. Un niveau sonore extérieur maximum de 45 dB(A) $L_{eq, 8h}$ est également recommandé durant la nuit afin d'assurer un niveau acceptable pour le sommeil dans la chambre à coucher de 30 dB(A).

De plus, selon la pratique administrative du MDDEP, une augmentation de 1 dB(A) est jugée acceptable lorsque le $L_{eq, 24h}$ se situe entre 55 et 60 dB(A). Lorsque le niveau constaté pour l'indice $L_{eq, 24h}$ est supérieur à 60 dB(A), aucune augmentation ne devrait être permise.

Les informations fournies par le MTQ permettent de constater que le milieu bâti, aux abords du boulevard Saint-Luc, souffre d'un climat déjà passablement perturbé par le bruit. La première rangée de bâtiments, où l'on retrouve 57 logements dont 31 résidences unifamiliales, ainsi qu'une école, une église et une bibliothèque municipale, présente un milieu qualifié par le MTQ de moyennement perturbé puisque le niveau de bruit mesuré est de 64 dB(A) $L_{eq, 24h}$. Il est considéré, par le MTQ, fortement perturbé à partir de 65 dB(A), seuil qui est presque atteint.

Les mesures de bruit actuel ont permis de réaliser des modélisations. Ainsi, lors de l'ouverture de la route, le MTQ estime que les niveaux sonores au droit des habitations se situeront entre 56 et 63 dB(A) $L_{eq, 24h}$. Au niveau de l'école, de la bibliothèque et de l'église, ce niveau est estimé à 62 dB(A). Après la dixième année de mise en service, le MTQ estime que les niveaux sonores

augmenteront de 1 dB(A). Il juge l'impact faible puisque cette augmentation de 1 dB(A) du niveau sonore est à peine perceptible par l'oreille humaine.

Nous pouvons donc constater que le climat sonore actuel ne respecte déjà plus les critères dont s'inspire le MDDEP pour l'analyse des projets. Le MTQ a été invité à proposer des mesures d'atténuation du bruit, ce qu'il a refusé puisque le projet ne vise pas à augmenter la capacité de la route 104 ni à changer sa vocation. Il estime que l'amélioration apportée à la surface de roulement atténuera les perturbations par le bruit.

Nous constatons que l'espace disponible et l'aménagement actuel du boulevard Saint-Luc ne permet pas l'application de solutions classiques afin d'atténuer le bruit pour la première rangée de résidences, tels des buttes ou des écrans antibruit.

Constat relatif au climat sonore

Nous sommes d'avis que l'augmentation prévue du climat sonore sera principalement due à l'augmentation du nombre de véhicules circulant sur la route et constatons la difficulté d'appliquer des mesures d'atténuation classiques du bruit. Toutefois, compte tenu que le niveau sonore actuel est supérieur à 60 dB(A) $L_{eq, 24 h}$ à plusieurs endroits, nous estimons essentiel de valider les prévisions faites par le MTQ. Nous recommandons que le MTQ réalise un programme de suivi du climat sonore en période d'exploitation, qui comprendra des relevés sonores et des comptages un an et cinq ans après la mise en service de la route et un comptage de circulation dix ans après la mise en service.

Climat sonore en période de construction

Pour les chantiers de construction, les seuils de bruit maximaux normalement imposés par le MTQ sont les suivants :

Période	Niveau sonore $L_{10\%}$ permis
Diurne : 7 h à 19 h	La plus élevée des deux valeurs suivantes : 75 dB(A) ou bruit ambiant sans les travaux + 5 dB(A)
Nocturne : 19 h à 7 h	Bruit ambiant sans les travaux + 5 dB(A)

$L_{10\%}$ signifie que pendant 10 % du temps d'échantillonnage, les niveaux sonores excèdent le seuil spécifié. Le temps d'échantillonnage est de 30 minutes. Il représente les pointes de bruit.

Bruit ambiant sans travaux, représenté par un L_{Aeq} (niveau équivalent), est le niveau sonore mesuré sur une période minimale de 24 heures ($L_{Aeq, 24 h}$) et au moins à 2 reprises, durant 2 jours non consécutifs avant le début des travaux de construction. Le bruit ambiant doit être évalué pour la période diurne (7 h à 19 h) et nocturne (19 h à 7 h).

L'impact des activités de construction sur le milieu sonore a été évalué comme « moyen » par le MTQ.

Afin de respecter les limites sonores qu'il a établies, le MTQ envisage notamment de proscrire l'utilisation du frein moteur dans les zones de chantier et de munir tous les équipements dotés

d'une alarme de recul d'un système à intensité variable. Cette alarme sera ajustée à un maximum de 10 dB(A) au-dessus du bruit ambiant du chantier. De plus, l'organisation du chantier sera faite en ayant comme objectif de réduire l'impact sonore durant les périodes sensibles, par exemple durant les mois les plus chauds.

Les objectifs du MDDEP à l'égard du niveau sonore des chantiers de construction pour des projets soumis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement veulent que, pendant la période du jour comprise entre 7 h et 19 h, les niveaux de bruit équivalents ($L_{Aeq, 12h}$) provenant d'un chantier de construction ne dépassent pas le niveau équivalent du bruit ambiant ($L_{Aeq, 12h}$), tel que mesuré en tous points de réception dont l'occupation est résidentielle. Cependant, lorsque le bruit ambiant est inférieur à 55 dB(A), le niveau de bruit à respecter est de 55 dB(A). Si des dépassements ne peuvent être évités, l'initiateur doit les justifier et préciser les travaux mis en cause, leur durée et les dépassements prévus. De plus, l'initiateur doit démontrer qu'il a pris toutes les mesures raisonnables d'atténuation sonore afin de limiter le plus possible ces dépassements. Le MTQ a déjà indiqué qu'il ne pourrait appliquer ces objectifs de façon stricte mais qu'ils serviront de référence afin de contrôler le bruit lors des travaux.

Constat relatif au climat sonore en période de construction

Nous concluons que le MTQ a bien évalué les impacts potentiels du projet en période de construction et que son engagement à présenter un programme de surveillance du climat sonore pour la période de construction, qui prévoira des mesures d'atténuation en cas de dépassement des critères, et qui prendra en compte les critères du MDDEP, est satisfaisant.

2.3.3 Les terrains contaminés

Puisque le projet se situe en territoire urbanisé et qu'il y a présence de commerces comme des stations-service le long du boulevard Saint-Luc, des terrains contaminés sont susceptibles d'être rencontrés. Le MTQ a procédé à une étude de caractérisation de phase I. Cette phase consiste à retracer l'historique des terrains afin d'être en mesure de localiser ceux pouvant présenter des risques de contamination. Cette étude a permis de recenser 14 terrains où des sols contaminés pourraient être présents. De ces terrains, huit soutiennent actuellement des activités et six autres sont des terrains sur lesquels se sont déroulées dans le passé des activités potentiellement contaminantes. Il s'agit pour la plupart de stations-service et de garages.

Afin de minimiser les impacts sur l'environnement, chacun de ces 14 terrains fera l'objet d'un échantillonnage des sols et des eaux souterraines avant le début des activités de construction. Cette caractérisation permettra, entre autres, si des sols contaminés sont décelés, de gérer ces sols avec un minimum d'impacts et en prévoyant d'avance les modes de gestion ou d'élimination appropriés.

Constat relatif à la gestion des terrains contaminés

Nous sommes d'avis qu'au plan de la gestion des terrains potentiellement contaminés, la réalisation du projet permettra de gérer les sols contaminés de façon efficace et sécuritaire.

CONCLUSION

La conclusion présente les constats relatifs à l'acceptabilité environnementale du projet ainsi que la principale recommandation.

Nous synthétisons ici les principaux constats relatifs à l'acceptabilité environnementale :

- le projet est justifié du point de vue de l'amélioration de la sécurité des usagers;
- le MTQ a tenu compte des différents impacts et enjeux en lien avec le projet;
- une gestion adéquate des terrains potentiellement contaminés a été présentée;
- un programme de surveillance du climat sonore en période de construction est proposé;
- un programme de suivi du climat sonore en période d'exploitation est nécessaire et sera présenté.

Recommandation

Nous considérons qu'il est opportun de réaliser le projet de reconstruction et d'élargissement de la route 104 sur le territoire de la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, compte tenu de sa justification, des bénéfices attendus et du caractère acceptable des impacts appréhendés au plan environnemental.

En conséquence, nous considérons qu'un certificat d'autorisation peut être délivré par le gouvernement en faveur de la ministre des Transports afin de réaliser le projet de reconstruction et d'élargissement de la route 104 (boulevard Saint-Luc) sur le territoire de la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, conformément aux recommandations énoncées dans le présent rapport.

Original signé par :

Francine Audet, géologue, M.Sc.
Chargée de projet
Service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales

RÉFÉRENCES

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Reconstruction et urbanisation de la route 104 (boulevard Saint-Luc) à Saint-Jean-sur-Richelieu – Étude d’impact sur l’environnement – Volume 1 – Rapport final*, par GENIVAR, mai 2006, 157 p.;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Reconstruction et urbanisation de la route 104 (boulevard Saint-Luc) à Saint-Jean-sur-Richelieu – Étude d’impact sur l’environnement – Volume 2 – Annexes*, par GENIVAR, mai 2006, pagination multiple;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Reconstruction et urbanisation de la route 104 (boulevard Saint-Luc) à Saint-Jean-sur-Richelieu – Étude d’impact sur l’environnement – Réponses aux questions et commentaires du MDDEP*, par GENIVAR, septembre 2006, 25 p. et 5 annexes;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Reconstruction et urbanisation de la route 104 (boulevard Saint-Luc) à Saint-Jean-sur-Richelieu – Étude d’impact sur l’environnement – Caractérisation environnementale – Phase 1*, par GENIVAR, septembre 2006, 26 p. et 4 annexes;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Reconstruction et urbanisation de la route 104 (boulevard Saint-Luc) à Saint-Jean-sur-Richelieu – Étude d’impact sur l’environnement – Résumé*, par GENIVAR, septembre 2006, 31 p.;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *La politique québécoise du transport collectif – Le transport des personnes au Québec : pour offrir de meilleurs choix aux citoyens*, 2006, 59 p.;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS et SOCIÉTÉ DE L’ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC. *Politique sur le vélo*, mai 1995, 17 p.

ANNEXES

ANNEXE 1 : LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE ET DES MINISTÈRES CONSULTÉS

- la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de l'Estrie et de la Montérégie;
- la Direction des politiques en milieu terrestre – Service des lieux contaminés;
- la Direction des politiques de l'air – Service de la qualité de l'atmosphère;
- le ministère des Affaires municipales et des Régions;
- le ministère des Ressources naturelles et de la Faune;
- le ministère de la Santé et des Services sociaux;
- le ministère de la Sécurité publique.

ANNEXE 2 : CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

Date	Événement
2005-04-14	Réception de l'avis de projet au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
2005-04-22	Délivrance de la directive
2006-06-02	Réception de l'étude d'impact
2006-10-27	Délivrance de l'avis de recevabilité
2006-11-02	Mandat d'information et de consultation publiques
2006-12-30	Période d'information et de consultation publiques (fin)