



Mesures d'atténuation proposées pour la protection de l'ambiance sonore

Mesures d'atténuation :

As1 Les travaux bruyants devront être réalisés en période diurne, préférentiellement entre 8 h et 17 h et du lundi au vendredi.

As2 Les impacts des panneaux arrière des camions à benne devront être évités.

As3 L'ensemble des équipements avec moteur à explosion, devront être munis de silencieux performants et en bon état.

As4 Préserver et protéger le plus possible les espaces boisés dans et à proximité de la future emprise.

As5 Selon le critère du MTQ, les impacts sonores moyens et forts (aggravement de bruit significatif), peuvent être mitigés de façon à réduire le bruit routier à 55 dBA ou moins. Suite à la réalisation du projet, un suivi sonore sera effectué afin de vérifier les niveaux sonores appréhendés et pour préciser les mesures d'atténuation applicables.

As6 La hauteur de la butte anti-bruit protégeant le quartier résidentiel Place Jardin des Beaux-Arts devrait être plus élevée que celle ayant été utilisée pour la simulation sonore. D'autres simulations devraient être menées avant les travaux, afin d'évaluer la hauteur optimale de la butte.

As7 Il est recommandé de relever et de rallonger les glissières rigides en béton devant être mises en place de chaque côté de la future route sur les ponts d'étagement et ce, afin de limiter les perturbations par le bruit une fois le contournement mis en service.

Étude d'impact sur l'environnement
ROUTE 131
 PROJET DE CONTOURNEMENT DE SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS

FIGURE 5.3 :
 Inventaire du climat sonore projeté avec la mise en service du contournement (2007) et localisation des impacts sonores

Impacts sonores suite à la mise en service du contournement

- Positif
- Nul
- Faible
- Moyen
- Fort
- Résidences acquises ou déplacées

Impact probable sur la qualité de vie du contournement

- 1 Détérioration de l'ambiance sonore
- 2 Amélioration de l'ambiance sonore (abords de l'actuelle route 131)

Importance de l'impact anticipé avant atténuation

- Forte
- Moyenne
- Faible

Isocontour de bruit

- 55 décibels (dBA) (LEQ 24h)
- 60 décibels (dBA) (LEQ 24h)
- 65 décibels (dBA) (LEQ 24h)

Limites de la zone d'étude de bruit du contournement projeté (2003)

- Limite de la zone d'étude de bruit du contournement projeté (2003)
- Talus anti-bruit faisant partie du projet

Résidences subissant des modifications du climat sonore 10 ans après la mise en service du contournement

- 1 Impact positif à impact nul
- 2 Impact nul à impact faible
- 3 Impact moyen à impact fort

	DJME	
	2007	Taux de camions
Route 131 au sud de la zone d'étude	14 821	10%
Chemin de Joliette (route 131) actuel	3 263	4%
Chemin Barrette	3 263	0%
Route 131 projetée	8 294	16%
Rue Principale (131 actuelle)	4 487	4%
Route 131 au nord de la zone d'étude	12 781	12%

DJME : Débit journalier moyen estimé de véhicules en été
 Sources : Plan d'aménagement géométrique du ministère des Transports du Québec, Décebels consultants Inc., 2003.

