

Réponses aux questions non répondues dans le clavardage lors de la rencontre de concertation avec le voisinage et la communauté du projet de parc d'affaires du Groupe Laroche tenue le 8 juin 2021

Intervention 2.

Q : Pour obtenir une réduction égale, il faudra que tous les bâtiments forment un mur continu.

R : Il est estimé que la rangée de bâtiments adjacente à la bande tampon pourrait être formée d'édifices-écrans sur une longueur d'environ 600 mètres. Pour les résidences adjacentes, le bruit de l'autoroute devrait être réduit de 13 dBA. Pour les espaces entre les bâtiments, un aménagement de la seconde rangée de bâtiments en décalé, aussi favorable à la visibilité autoroutière des entreprises, pourrait être favorisé.

Intervention 3.

Q : J'imagine qu'il faudrait qu'il y ait des mesures d'atténuation dans les espaces entre les bâtiments pour ne pas laisser passer le bruit par des « trous » ?

R : Même s'il faut considérer qu'une amélioration de la situation actuelle serait obtenue dès l'implantation des bâtiments, des mesures additionnelles autres que les bâtiments pourraient effectivement améliorer la situation d'avantage.

Il est à noter que l'ajout d'infrastructures supplémentaires requerrait d'importants investissements sans réelle garantie de réduction cumulative.

Intervention 5.

Q : Si les édifices sont séparés les uns des autres, est-ce que l'on perd de la protection sonore ?

R : Entre les édifices la situation sonore serait soit semblable à l'existant ou, sur la plupart de la longueur, elle serait améliorée en raison de l'ajout de bâtiments qui couperont la propagation sonore en provenance de l'autoroute.

Intervention 7.

Q : L'atténuation grâce aux bâtiments va reposer sur le bon vouloir des nouveaux propriétaires ?

R : Le concept et les usages proposés prévoient la construction de bâtiments de grands gabarits. Aussi, les entreprises auront un intérêt à favoriser une implantation qui permet la plus grande visibilité de l'autoroute, donc la « façade » (avant ou arrière selon le cas) la plus large possible.

Intervention 8.

Q : Les règlements, pour être respectés, nécessitent des plaintes. Alors, c'est plutôt un désagrément plutôt qu'être rassurant.

Je demeure très près de l'autoroute depuis presque 20 ans et je n'ai jamais entendu l'autoroute, jusqu'à dernièrement où tous les arbres se font couper. Je n'arrive pas à concevoir comment vous pourrez faire mieux avec des édifices.

R : Bien que les explications par l'acousticien et les études démontrent que l'implantation de bâtiments constitue un meilleur écran pour réduire le bruit en provenance de l'autoroute que de la végétation (l'acousticien expliquait qu'il faut planter 30 m de forêt pour réduire de 1 dBA), nous sommes sensibles à la crainte exprimée et considérons cette préoccupation légitime. Nous comprenons aussi qu'il n'est pas intuitif, même pour nous en premier, de considérer que la coupe d'arbres et l'ajout de bâtiments amélioreraient au final l'ambiance sonore.

En complément d'information, les entreprises devront faire la démonstration qu'ils respecteront les règlements avant de pouvoir construire (auprès de la Ville qui délivrera les permis et le cas échéant, au ministère de l'Environnement qui émettra le certificat d'autorisation). Par la suite, si la situation changeait, des moyens existent pour assurer le respect des règlements et les processus de suivis des plaintes sont bien établis.

Il importe aussi de rappeler qu'il s'agit d'un projet de parc d'affaires commercial où les industries lourdes comme les usines de « minage » ne sont pas permises.

Intervention 9.

Q : Je pense que M. Vu parle des règlements qui sont en application avant la construction dudit bâtiment. Donc, ce ne sera pas sur base de plainte, mais bien une contrainte pour obtenir le permis de construction et d'exploitation. C'est ma compréhension, mais ce serait bien de la confirmer.

R : Effectivement, M. Vu parlait principalement des contraintes auxquels devront se conformer les commerçants afin d'obtenir leur permis de construction et d'exploitation ainsi que leur certificat d'autorisation.

Intervention 10.

Q : L'atténuation grâce aux bâtiments dépendra en partie de la disposition des bâtiments les uns par rapport aux autres.

R : Oui, mais globalement, l'atténuation sonore serait immédiate, à savoir que dès l'installation des premiers bâtiments, l'environnement sonore serait amélioré. Cette amélioration se poursuivrait avec l'ajout de bâtiments supplémentaires. Pour les espaces entre les bâtiments, un aménagement de la seconde rangée de bâtiments en décalé, aussi favorable à la visibilité autoroutière des entreprises, pourrait être favorisé.

De plus, le bruit résiduel deviendrait à chaque fois la nouvelle norme à ne pas dépasser.

Bien que cela soit contre-intuitif, c'est donc dire que le projet pourrait globalement améliorer l'environnement sonore du voisinage.

Intervention 11.

Q : Donc, pendant des mois nous allons subir les bruits, en attente d'une décision du ministère ?

R : Bien qu'il s'agisse d'un scénario hypothétique, il importe de souligner dans un premier temps que selon les règlements en vigueur, la situation est contrôlée à l'émission des permis et des certificats d'autorisation sur la base des études prévisionnelles qui seront faites avant l'approbation des projets particuliers de chaque entreprise, avant la construction des bâtiments.

Il faut aussi considérer les commerces comme de nouveaux voisins. La très vaste majorité des voisins respectent la réglementation et ajustent leur pratique et habitude si leurs activités deviennent une problématique pour d'autres voisins. Les plaintes sont un outil de dernier recours visant à assurer la protection du voisinage.

Intervention 14.

Q : L'étude préalable est effectuée par l'entreprise ? N'est-ce pas un peu biaisé ?

R : Les études préalables seront réalisées par des ingénieurs membres d'un ordre professionnel qui garantit le professionnalisme, l'éthique et la déontologie.