



Le 17 octobre 2008

Madame Anne Lacoursière
Coordonnatrice du Secrétariat de la commission
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

N/Réf. : Projet 20-3172-7802-B

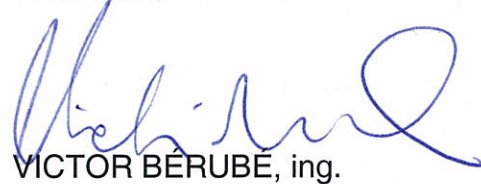
Objet : Réaménagement de la route 132 à Chandler

Madame,

Pour faire suite à votre demande du 10 octobre 2008, vous trouverez ci-joint les réponses aux questions demandées par la commission.

Nous espérons le tout à votre satisfaction et vous prions d'agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le chef du Service des inventaires
et du Plan,



VICTOR BÉRUBÉ, ing.

VB/SR/mcp

p. j.

c. c. M^{me} Janine Banville, conseillère en communication

1. Dans une réponse à une question envoyée par la commission, la MRC du Rocher-Percé précise que des accotements asphaltés de 1,75 m seraient nécessaires pour implanter la route Verte en bordure de la route projetée (DQ8.1, p. 1).

- *Prévoyez-vous des accotements asphaltés d'une telle largeur sur la route projetée dans le quartier Newport ? Si tel n'est pas le cas, veuillez préciser les raisons qui vous empêcheraient d'aménager des accotements de 1,75 m.*

Oui, ils sont prévus sur 3 m du côté de la mer et sur 3 m du côté opposé à celle-ci, avec un trottoir en continuité. Ces accotements se retrouveront dans une section semi-urbaine de 830 m de long (entre les chaînages approximatifs de 10 + 000 à 10 + 830). Dans le restant du tronçon, il est prévu un accotement de 3 m de part et d'autre de la route avec une partie de 1,5 m asphaltée. Advenant que la route Verte sillonne ce secteur, il sera prévu d'élargir la zone asphaltée à 1,75 m.

- *Sur le futur pont de la Rivière-de-l'Anse-aux-Canards, quelle serait la largeur des accotements et ceux-ci seraient-ils asphaltés en totalité afin de permettre le passage de la route Verte sur le pont ?*

Les accotements seraient d'un minimum de 2,5 m et ils seraient également asphaltés.

- *Quel serait le coût d'aménagement de la route Verte le long de la nouvelle route 132 projetée à Chandler, et qui devrait les assumer ? Si c'était le ministère des Transports, est-ce que le coût est inclus dans le coût du projet ?*
- Les coûts seraient nuls si le tracé de la route 132 était retenu, car le ministère des Transports asphalté systématiquement les accotements de cette route lors de travaux. Comme mentionné à la page 83 de l'étude d'impact, les accotements seront asphaltés sur au moins 1,50 m de chaque côté de la chaussée. Toutefois, advenant le choix de cet axe comme tracé de la route Verte, 1,75 m serait asphalté au lieu de 1,50 m.

2. Est-ce que le projet entraînerait des dérogations au regard des marges de recul permises par le règlement de lotissement de la Ville de Chandler entre les résidences et la route projetée ? Veuillez préciser.

À ce stade-ci du projet, le plan d'acquisition légal n'étant pas disponible, il est difficile d'identifier exactement les propriétés bâties qui seraient affectées par la prise de lisières de terrain en façade qui les rapprocheraient en dedans de la marge de recul légale permise par le règlement municipal.

Au moment où le plan d'acquisition sera disponible, nous connaissons exactement les marges restantes de chaque propriété sur le projet. À titre de renseignement, dans la partie ouest du projet, secteur Newport, la marge de recul légale avant, déterminée par le règlement de zonage numéro 2006-Z-001 de la Ville de Chandler, est de 5 m. On estime qu'environ 5 résidences (n^{os} civiques 382, 567, 575 et 581, route 132, et 5, route Albert) se retrouveront près ou en deça de cette marge de recul, par rapport à la limite d'emprise (voir plan de zonage et grille des usages et normes pour la zone 414 de la municipalité de Chandler, en annexe).

Il s'avère important de noter que trois de ces résidences (n^{os} civiques 382 et 581, route 132, et 5, route Albert) subissent un rapprochement de la limite d'emprise par rapport à leur propriété, mais que ces dernières connaissent également un léger éloignement par rapport à la ligne de centre de la chaussée. L'élargissement du corridor requis pour répondre aux normes du Ministère explique ces différences.

Concernant une dérogation possible par rapport au règlement municipal pour ces résidences subissant un rapprochement à 5 m et moins de l'emprise, l'article 256.3 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* permet ce type de dérogation (voir l'article ci-joint). Si le propriétaire accepte le rapprochement, le ministère des Transports (MTQ) évaluera le dommage de rapprochement, tout en s'assurant que la situation, par rapport à la résidence, demeure sécuritaire et sans préjudice majeur pour le résident. Le MTQ dédommagera le propriétaire selon le degré de rapprochement (appelé « dommage de rapprochement »). Si le dommage s'avérait trop important, alors un déplacement de la résidence ou une acquisition sera envisagée selon les règles d'acquisition par le MTQ.