



PROJET DE COMPENSATION D'HABITAT DU POISSON

RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 132 À CHANDLER
DANS LES QUARTIERS DE NEWPORT ET PABOS-MILLS

PROJET DE COMPENSATION D'HABITAT DU POISSON
RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 132 À CHANDLER
DANS LES QUARTIERS DE NEWPORT ET PABOS-MILLS

Présenté au

Ministère des Transports du Québec

Par

GENIVAR Société en commandite

SEPTEMBRE 2008

Q00500

ÉQUIPE DE RÉALISATION

GENIVAR Société en commandite

Directeur de projet	:	Michel-L. Caron, B. Sc. Biologiste
Analyse technique	:	Mylène Levasseur, Ph. D. Géomorphologue (transport fluvial)
Concept du pont	:	Jacques Blouin, Ingénieur, Structure
Traitement géomatique	:	Gilles Wiseman, B. A. Géographe, géomaticien

Référence à citer :

GENIVAR. 2008. *Projet de compensation de l'habitat du poisson – Amélioration de la route 132 à Chandler, quartier Newport et Pabos-Mills*. Rapport de GENIVAR au ministère des Transports du Québec.

OPPORTUNITÉS POUR UN PROJET DE COMPENSATION

En cours d'examen de la problématique associée aux pertes d'habitat du poisson qui découleraient du réaménagement de la route 132 à Chandler, quelques sites potentiels de compensation ont été envisagés. Il a été question des possibilités que pourraient comporter :

- 1- Le démantèlement de l'ancienne prise d'eau potable située en amont sur la rivière de l'Anse aux Canards.
- 2- Le démantèlement du pont actuel sur la rivière de l'Anse aux Canards.
- 3- L'extension de l'actuel marais maritime qui sera surplombé par le futur pont de la route 132 au droit de la rivière de l'Anse aux Canards.

Dans chaque cas, il est question de recréer de l'habitat aquatique en retirant des anciennes infrastructures sur la rivière de l'Anse aux Canards ou en profitant de la mise en place de nouvelles. Aucun de ces projets n'est rejeté pour le moment et d'autres pourraient s'y ajouter dans un futur rapproché.

Toutefois, la priorité est mise sur le site du futur pont, car c'est à cet endroit que la compensation s'apparenterait le plus à la composante qu'on vise à compenser, soit le marais maritime. La figure suivante précise les pertes anticipées à jour, ainsi que les sites prioritaires de réaménagement du marais maritime selon l'option de pont qui est considérée la meilleure globalement.

L'option E du pont de la rivière de l'Anse aux Canards est l'option retenue. Les culées seront localisées à l'extérieur de la ligne naturelle des hautes eaux (0-2 ans) et l'empiètement dans le marais par la mise en place de protection du perré occasionnera une **perte permanente** de l'ordre de **400 m²**. Les **pertes temporaires**, associées à la période des travaux, sont estimées à environ **100 m²**. Voir la figure en annexe.

Des mesures particulières sont envisagées afin de compenser les pertes permanentes, principalement par l'accroissement de la superficie actuelle du marais. Trois secteurs prioritaires ont été identifiés à l'aide de photographies aériennes et de photographies du terrain. Toutefois, des relevés supplémentaires (ex. : étude hydraulique et relevé topographique du marais) sont nécessaires afin de déterminer la localisation exacte et l'ampleur de ces aménagements.

Le réaménagement de la route 132 et la reconstruction du pont sur la rivière de l'Anse aux Canards est à l'étape de l'avant-projet. Les calculs de pertes s'appuient encore sur des scénarios pessimistes. Par exemple, il est très probable que l'accès

temporaire à la berge de la rivière ne soit pas nécessaire, évitant par le fait-même la perte temporaire de marais anticipée.

Lors de la prochaine étape qui consistera à préparer les plans définitifs, le Ministère bénéficiera de relevés topographiques, géotechniques, hydrauliques et écologiques beaucoup plus précis, de sorte qu'il sera en mesure d'analyser les possibilités de minimiser la destruction partielle du marais maritime. Quoique ce type de marais soit commun dans la région et de très faible superficie, le Ministère compte prendre des dispositions raisonnables pour protéger ce milieu aquatique. C'est d'ailleurs dans cet esprit que les concepts de pont avec pile dans la rivière ont été rejetés parce qu'ils impliqueraient nécessairement des pertes temporaires importantes du marais, nécessitant des efforts significatifs de restauration, tout en gardant une structure (pile) anthropique en rivière.

