

Chandler

6211-06-047

---

---

## *Questions et commentaires*

**Projet de réaménagement de la route 132  
sur le territoire de la Ville de Chandler,  
quartiers Newport et Pabos Mills  
par le ministère des Transports**

**Dossier 3211-05-377**

**Le 21 juillet 2005**

---

---



## TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION .....	1
QUESTIONS ET COMMENTAIRES .....	1
SECTION 2.1.2 NIVEAU DE SERVICE ACTUEL .....	1
SECTION 2.1.3 PROJECTION DE LA CIRCULATION .....	1
SECTION 3.3 COMPOSANTES BIOLOGIQUES .....	1
SECTION 3.4.2 EMPLOI ET STRUCTURE DE L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE .....	2
SECTION 3.5.5 INFRASTRUCTURES ET UTILITÉS PUBLIQUES .....	2
SECTION 3.9.2 CALIBRAGE DU MODÈLE .....	2
CHAPITRE 4 ANALYSE COMPARATIVE DE DEUX VARIANTES DE TRACÉ .....	2
CHAPITRE 5 DESCRIPTION TECHNIQUE DE LA VARIANTE RETENUE .....	3
SECTION 6.2.1 COUVERT VÉGÉTAL, FAUNE ET HABITATS .....	3
SECTION 6.2.2 IMPACTS SUR LES MILIEUX HUMIDES .....	4
SECTION 6.3.2 IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION POUR LE BÂTI ET L'UTILISATION DU SOL .....	5
SECTION 6.3.5 IMPACTS SONORES ET MESURES D'ATTÉNUATION .....	5
SECTION 6.4 SYNTHÈSE DES IMPACTS ET DES MESURES D'ATTÉNUATION .....	6
TABLEAU 46 .....	6
CHAPITRE 7 PLAN DE MESURES D'URGENCE .....	6
SECTION 8.2 PROGRAMME DE SUIVI ENVIRONNEMENTAL .....	6



## **INTRODUCTION**

Le présent document comprend des questions et des commentaires adressés au ministère des Transports (MTQ) dans le cadre de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement pour le projet de réaménagement de la route 132 dans la Ville de Chandler, quartiers Newport et Pabos Mills.

Ce document découle de l'analyse réalisée par le Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales en collaboration avec les unités administratives concernées du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs ainsi que de certains autres ministères et organismes. Cette analyse a permis de vérifier si les exigences de la directive du ministre et du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9) ont été traitées de façon satisfaisante par l'initiateur de projet.

Avant de rendre l'étude d'impact publique, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs doit s'assurer qu'elle contient les éléments nécessaires à la prise de décision. Il importe donc que les informations demandées dans ce document soient fournies au Ministère afin qu'il puisse juger de la recevabilité de l'étude d'impact et, le cas échéant, recommander au ministre de la rendre publique.

## **QUESTIONS ET COMMENTAIRES**

### **Section 2.1.2 Niveau de service actuel**

- QC-1** Veuillez fournir la description qualitative des différents niveaux de service et préciser à quel niveau le MTQ déclenche généralement le processus d'amélioration des conditions de circulation.
- QC-2** Expliquer également l'indicateur « temps perdu à suivre un véhicule » et préciser comment il est calculé.

### **Section 2.1.3 Projection de la circulation**

- QC-3** Expliquer pourquoi l'initiateur utilise un taux moyen annuel d'accroissement de 2,7 % alors que le taux d'accroissement des années les plus récentes est plutôt de 2 %?

### **Section 3.3 Composantes biologiques**

- QC-4** Localiser sur une carte les cinq stations où les campagnes d'échantillonnage de la faune ichthyologique ont été réalisées sur la rivière de l'Anse aux Canards.
- QC-5** On ne retrouve aucune information concernant la présence de la faune, autre que les faunes aviaire et ichthyologique, dans la zone d'étude. Présenter un portrait de la présence

sur le territoire à l'étude des grandes et petites faunes ainsi que des amphibiens et reptiles.

### **Section 3.4.2 Emploi et structure de l'activité économique**

**QC-6** Prenez note que le port régional situé dans l'ancienne Ville de Chandler sert également de débarcadère pour le lien maritime entre Montréal, Chandler et les Îles-de-la-Madeleine depuis 2003.

### **Section 3.5.5 Infrastructures et utilités publiques**

**QC-7** Il est indiqué à la page 57 que la prise d'eau municipale est située à l'extérieur de la zone d'étude. Pourtant, sur les cartes 4 et 5, on peut voir le pictogramme d'une prise d'eau sur la rive nord de la rivière de l'Anse aux Canards. Cette prise d'eau est également évoquée dans la section 6.3.2.2 de l'étude d'impact. Préciser l'usage de cette prise d'eau.

### **Section 3.9.2 Calibrage du modèle**

**QC-8** La vitesse des véhicules fait partie des données de base pour évaluer le bruit routier. Dans le cadre des simulations de bruit, la vitesse des véhicules a été fixée à 85 km/h puisqu'elle correspondrait à la vitesse moyenne sur ce tronçon. Cependant, à la section relative au niveau de service actuel (section 2.1.2), il est indiqué que la vitesse moyenne de parcours sur le tronçon à l'étude serait plutôt de 56 km/h. Expliquer cette différence.

## **Chapitre 4 Analyse comparative de deux variantes de tracé**

**QC-9** Identifier chacune des résidences à exproprier sur les trois tracés du complexe B (2 pour la variante B1, 4 pour la variante B2 et 1 pour la variante B3).

**QC-10** Il est écrit au 5<sup>e</sup> paragraphe de la section 4.1 que huit résidences devront être expropriées dans le tronçon commun du tracé, plus précisément dans le secteur de la route de l'Anse-aux-Canards. Cependant, si l'on se fie à la carte 13, seulement 7 résidences à exproprier sont situées dans ce secteur, la huitième est plutôt localisée tout au nord du réaménagement. Confirmer le nombre de résidences à exproprier dans le tronçon commun et modifier le tableau 33 et la section 4.3 « Choix de la variante retenue » le cas échéant.

**QC-11** À la page 78 de l'étude d'impact, il est indiqué que la variante B3 répond mieux aux besoins en sécurité et en circulation que les variantes B1 et B2, alors qu'au tableau 33 tous ces éléments sont identiques pour les trois variantes du complexe B. Quant aux impacts sur le milieu humain, seul le nombre d'expropriation et l'encadrement visuel diffèrent légèrement. Par contre, en ce qui concerne les impacts environnementaux, la variante B1 nous apparaît très avantageuse, d'autant plus que les coûts demeurent les mêmes. Préciser les éléments qui ont mené à la sélection de la variante B3 compte tenu de l'évaluation similaire au tableau 33.

**QC-12** Évaluer la possibilité de combiner les variantes B1 et B3 afin de réduire les impacts sur les milieux humides tout en maintenant le nombre d'expropriation au minimum.

## **Chapitre 5 Description technique de la variante retenue**

**QC-13** Au deuxième paragraphe de la page 84, il est écrit que l'intersection avec la route Gionet sera raccordée à l'actuelle route 132 située du côté ouest du tronçon commun, **afin de desservir la station de pompage**. Selon les cartes 4 et 5, la station de pompage (prise d'eau) est située du côté nord de la rivière. Par ailleurs, une des mesures d'atténuation proposées consiste à démolir le pont de la route 132 actuel. Préciser pourquoi il est proposé de réaménager l'intersection de la route Gionet et de maintenir l'accès au tronçon nord de la route 132 actuelle compte tenu de ces informations.

### **Section 6.2.1 couvert végétal, faune et habitats**

**QC-14** L'initiateur peut-il fournir une vue en coupe de la section d'écoulement de la rivière de l'Anse aux Canards dans le secteur prévu pour la traversée du pont? Cette coupe doit comprendre les niveaux des différentes récurrences de crues.

**QC-15** Une des mesures proposées pour compenser la perte d'habitat, résultant de la construction du pont prévu au-dessus de la rivière de l'Anse aux Canards, consiste à la démolition du pont actuel ainsi qu'à l'enlèvement de son remblai occupant 68 m<sup>2</sup> dans l'habitat du poisson. Les travaux, les méthodes, les impacts et les mesures d'atténuation associés à ces travaux doivent être documentés.

**QC-16** La description de l'impact de la traversée de la rivière de l'Anse aux Canards, de la page 96 de l'étude d'impact, est quelque peu confuse. Il est écrit que le lit majeur est exondé la plupart du temps, ce qui fait que les travaux ne seront pas réalisés dans l'habitat du poisson. Immédiatement après, on mentionne que l'empiètement dans le lit majeur, donc dans l'habitat du poisson, sera d'une superficie de 980 m<sup>2</sup>. Identifier tous les empiètements temporaires et permanents en prenant en référence la ligne naturelle des hautes eaux.

**QC-17** Selon la simulation visuelle présentée à l'annexe 10, il semble que le ponceau prévu au droit de l'émissaire du lac Blanc sera à arche ou de forme rectangulaire. Préciser les caractéristiques (type, forme, longueur, largeur, détournement potentiel, etc.) du ponceau prévu afin de maintenir la libre circulation du poisson en période d'étiage. Par ailleurs, sur la carte 4 « Grandes affectations du territoire », l'émissaire du lac Blanc est identifié comme un cours d'eau ayant une bande riveraine protégée (10 à 15 m). Préciser comment l'initiateur compte respecter cette contrainte, d'autant plus que le tracé de l'emprise empièterait sur le ruisseau sur une distance approximative de près de 400 m.

**QC-18** Préciser les pertes permanentes d'habitat du poisson pour les deux cours d'eau (rivière de l'Anse aux Canards et émissaire du lac Blanc). Advenant que le projet génère des pertes permanentes d'habitat du poisson, préciser comment l'initiateur entend compenser ces pertes.

**QC-19** Les impacts B-3, B-4 et B-5 sont associés aux deux traversées de cours d'eau. Bien que plusieurs mesures d'atténuation courantes soient identifiées, des lacunes demeurent. Préciser quelles mesures spécifiques seront prises pour :

- assurer la libre circulation des poissons en cours de construction;
- gérer les eaux de pompage en phase de construction;
- éviter que les débris de démolition ne tombent dans le cours d'eau lors de la destruction et de l'enlèvement des structures du pont existant et lors de la construction des nouvelles structures.
- intercepter les eaux de fossés afin d'éviter qu'elles ne se déversent directement dans les cours d'eau;

**QC-20** Nous tenons à préciser que la structure du pont ne doit pas réduire la section d'écoulement de la rivière et que les piliers doivent être en dehors des rives et non dans le cours d'eau.

**QC-21** Parmi les mesures d'atténuation identifiées, il est proposé de ne pas réaliser de travaux dans l'habitat du poisson entre le 15 septembre et le 1<sup>er</sup> juin, **si possible**. Préciser s'il s'agit d'un engagement.

**QC-22** Il est indiqué comme mesures d'atténuation pour la faune avienne que le déboisement serait réalisé entre le 15 août et le 15 mai, **dans la mesure du possible**. Préciser s'il s'agit d'un engagement.

### **Section 6.2.2 Impacts sur les milieux humides**

**QC-23** Parmi les mesures d'atténuation identifiées pour réduire l'impact sur le marais salé intertidal, il est proposé de limiter les travaux à l'emprise, de ne pas entreposer quoi que ce soit sur le marais et de ne pas y circuler avec la machinerie. Nous doutons de la faisabilité de cette mesure et par conséquent de l'atténuation de l'impact qu'elle peut générer. Compte tenu de l'importance du remblai à mettre en place et de la complexité de la structure de traversée à construire, nous ne croyons pas que l'entrepreneur sera en mesure de respecter cette contrainte. L'initiateur peut-il considérer une approche différente à la traversée de la rivière afin de préserver ce marais salé intertidal, identifié comme étant le seul milieu humide de ce type le long de la rivière.

**QC-24** L'impact B-6 (présence de l'infrastructure routière sur les milieux humides) réfère aux pertes de 2,8 ha de milieux humides essentiellement en raison de la variante retenue alors que la variante B-1 ne génère aucune perte tout en présentant sensiblement le même niveau d'impact sur les autres critères. De plus, la traversée de l'émissaire du lac Blanc pour les variantes B1 et B2 semble être davantage perpendiculaire au cours d'eau que ne l'est la variante B3 retenue. Est-ce que le déplacement de tracé est envisageable pour atténuer l'impact sur ces milieux?

**QC-25** Préciser les mesures à prendre afin de permettre le drainage naturel de part et d'autre de l'infrastructure lors de la construction et de l'exploitation dans le secteur de la tourbière située entre les chaînages 13+000 et 13+400.

### Section 6.3.2 Impacts et mesures d'atténuation pour le bâti et l'utilisation du sol

- QC-26** Au quatrième paragraphe de la page 105, il est question de la résidence située au n° 5, rue Gionet, identifiée par le sigle H-15. Nous croyons que cette résidence devrait plutôt être identifiée par le sigle H-17. Est-ce le cas?
- QC-27** Est-ce qu'un impact est attendu au belvédère situé à proximité de l'intersection de la route Cyr?

### Section 6.3.5 Impacts sonores et mesures d'atténuation

- QC-28** Indiquer quels sont les niveaux de bruit actuels et anticipés de nuit ainsi que les pointes de bruit.
- QC-29** Préciser si des garderies, écoles ou résidences pour personnes âgées (autres que celles identifiées sur la carte 6) se trouvent le long du tracé prévu. Le cas échéant, indiquer quels sont les impacts prévus sur ces milieux sensibles.
- QC-30** Une résidence de trop se trouve dans les deuxième et troisième colonnes du tableau 42. Si l'on calcule les totaux de chacune des trois premières colonnes, il devrait y avoir 8 résidences de moins dans les deuxième et troisième colonnes représentant les 8 résidences expropriées. Corriger le tableau 42 en conséquence.
- QC-31** Le tableau 43 résume la situation de 14 résidences qui connaîtront un impact sonore fort à moyen. Cependant, 16 résidences sont identifiées dans le tableau 5.3 de l'annexe 5. Préciser pourquoi ces deux résidences n'ont pas été intégrées au tableau 43. Celles-ci devront être intégrées au tableau 43 et localisées sur la carte 13.
- QC-32** Expliquer pourquoi avoir évalué la possibilité d'installer un écran sonore pour la résidence du 2A route Gionet si celle-ci doit être expropriée pour des raisons de rapprochement excessif de l'emprise sur la résidence.
- QC-33** Des mesures d'atténuation de l'impact sonore ont été identifiées pour seulement 4 résidences. Expliquer pourquoi aucune mesure d'atténuation ou de compensation n'est prévue pour les autres résidences également affectées par des niveaux sonores élevés. L'initiateur doit évaluer les mesures de compensation qui s'offrent à lui pour dédommager les propriétaires des immeubles qui seront indéfiniment affectés par un climat sonore perturbé par le bruit routier.
- QC-34** Identifier les mesures d'atténuation du bruit prévues au cours de la construction.
- QC-35** Prenez note que la politique du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs concernant le climat sonore en phase de construction (pour la période du jour comprise entre 7 h et 19 h) préconise que toutes les mesures raisonnables et faisables doivent être prises par le maître d'œuvre pour que le niveau de bruit équivalent ( $L_{Aeq, 12\text{ h}}$ ) provenant du chantier de construction soit égal ou inférieur au plus élevé des niveaux sonores suivants, soit 55 dB(A) ou le niveau de bruit ambiant initial s'il est supérieur à 55 dB(A) (voir l'annexe 1 concernant les objectifs du MDDEP sur ce sujet).

## Section 6.4 Synthèse des impacts et des mesures d'atténuation

**QC-36** Il est écrit au deuxième paragraphe de la page 120 que 10 résidences doivent être expropriées. Est-ce une erreur? Il est également écrit que la plupart de ces résidences (6) sont situées dans l'emprise et que les autres doivent être expropriées **soit parce qu'il n'y a pas assez d'espaces pour aménager des écrans afin d'atténuer les impacts sonores**, soit à cause du rapprochement excessif par l'emprise du projet. Identifier quelles résidences devront être acquises pour des raisons d'impact sonore. S'il s'avère que 10 résidences doivent être expropriées, les corrections appropriées devront être faites dans le tableau 33 et les sections suivantes.

**QC-37** Préciser si le nouveau tronçon de route pourrait engendrer des impacts particuliers l'hiver (modification du déneigement, création de nouveaux corridors de vent, perte de repères visuels lors de mauvaises conditions routières, etc.).

### Tableau 46

**QC-38** Expliquer les affirmations du tableau 46 relatives à l'impact H-4 indiquant un rapprochement de l'emprise et un éloignement de la route.

**QC-39** Il n'est pas précisé dans le tableau 46 si la résidence H-20 doit être expropriée.

**QC-40** La liste des impacts sonores et des mesures d'atténuation prévues devrait être ajoutée au tableau 46.

## Chapitre 7 Plan de mesures d'urgence

**QC-41** Préciser si les travaux nécessiteront du dynamitage. Le cas échéant, indiquer quelles sont les mesures prévues afin de prévenir l'exposition accidentelle des résidants au monoxyde de carbone.

## Section 8.2 Programme de suivi environnemental

**QC-42** Prenez note que le MDDEP préconise un programme de suivi environnemental du climat sonore réalisé, un an, cinq ans et dix ans suivant la mise en service de l'infrastructure routière. Les secteurs visés pour lesquels des relevés sonores doivent être réalisés doivent correspondre aux stations de mesures du climat sonore identifiées dans l'étude d'impact.

*Original signé par :*

**Valérie Saint-Amant**, M. Sc. Environnement  
Chargée de projet  
Service des projets en milieu terrestre

**ANNEXE**



## Limites préconisées par le ministère de l'Environnement relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction

Pour la période du jour comprise entre 7 h et 19 h, le MENV a pour politique que toutes les mesures raisonnables et faisables doivent être prises par le maître d'œuvre pour que le niveau de bruit équivalent ( $L_{Aeq, 12h}$ ) provenant du chantier de construction soit égal ou inférieur au plus élevé des niveaux sonores suivants, soit 55 dB ou le niveau de bruit ambiant initial s'il est supérieur à 55 dB. Cette limite s'applique en tout point de réception dont l'occupation est résidentielle ou l'équivalent (hôpital, institution, école). On convient cependant qu'il existe des situations où les contraintes sont telles que le maître d'œuvre ne peut exécuter les travaux tout en respectant ces limites. Le cas échéant, le maître d'œuvre est requis de:

- a) prévoir le plus en avance possible ces situations, les identifier et les circonscrire;
- b) préciser la nature des travaux et les sources de bruit mises en cause;
- c) justifier les méthodes de construction utilisées par rapport aux alternatives possibles;
- d) démontrer que toutes les mesures raisonnables et faisables sont prises pour réduire au minimum l'ampleur et la durée des dépassements;
- e) estimer l'ampleur et la durée des dépassements prévus;
- f) planifier des mesures de suivi afin d'évaluer l'impact réel de ces situations et de prendre les mesures correctrices nécessaires.

Pour les périodes de soirée (19 h à 22 h) et de nuit (22 h à 7 h), tout niveau de bruit équivalent sur une heure ( $L_{Aeq, 1h}$ ) provenant d'un chantier de construction doit être égal ou inférieur au plus élevé des niveaux sonores suivants, soit 45 dB ( $L_{Aeq, 1h}$ ) ou le niveau de bruit ambiant initial s'il est supérieur à 45 dB. Cette limite s'applique en tout point de réception dont l'occupation est résidentielle ou l'équivalent (hôpital, institution, école). La nuit, afin de protéger le sommeil, aucune dérogation à ces limites ne peut être acceptable (sauf en cas de nécessité absolue). En soirée toutefois, lorsque la situation le justifie, le niveau sonore moyen ( $L_{Aeq, 3h}$ ) peut atteindre 55 dB peu importe le niveau ambiant à la condition de justifier ces dépassements conformément aux exigences « a » à « f » telles qu'elles sont décrites au paragraphe précédent.

Septembre 2003

