

---

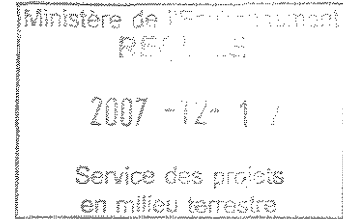
---

## RECUEIL DES AVIS ISSUS DE LA CONSULTATION AUPRÈS DES MINISTÈRES ET ORGANISMES

---

## Liste par ministère ou organisme

no	Ministère ou organismes	Direction ou service	Signataire : Nom, prénom	Date	Nbre pages
1.	Agence de la santé et des services sociaux de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	Direction de santé publique	Marie Chagnon	14 décembre 2007	1 page.
2.	Ministère de la Santé et des Services sociaux	Direction générale de la santé publique	Guy Sanfaçon	14 décembre 2007	1 page.
3.	Ministère de la Santé et des Services sociaux	Direction générale de la santé publique	Michèle Bélanger	15 juin 2005	3 pages.
4.	Ministère de la Sécurité publique	Direction régionale de la sécurité civile du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	Christian Côté	6 mai 2005	1 page
5.	Ministère des Affaires municipales et des Régions	Direction régionale de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	Michel Gionest	19 mai 2005	1 page.
6.	Ministère des Ressources naturelles et de la Faune	Direction de l'aménagement de la faune de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	René Lafond	3 décembre 2007	3 pages.
7.	Ministère des Ressources naturelles et de la Faune	Direction de la coordination	Mario Gosselin	31 mai 2005	3 pages.
8.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction des politiques de l'air, Service de la qualité de l'atmosphère	Michel Goulet	11 janvier 2008	4 pages.
9.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction des politiques de l'air, Service de la qualité de l'atmosphère	Jean Pierre Lefebvre	6 juillet 2005	4 pages.
10.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction du patrimoine écologique et du développement durable	Léopold Gaudreau	19 mai 2005	1 page.
11.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction du suivi de l'état de l'environnement, Service des avis et des expertises	André Lachance	11 mai 2005	1 page.
12.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction régionale de l'analyse et de l'expertise du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	Daniel Spooner	30 novembre 2007	1 page.
13.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction régionale de l'analyse et de l'expertise du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	Daniel Spooner	30 mai 2005	3 pages.



Le 14 décembre 2007

Monsieur Guy Sanfaçon  
Coordonnateur en santé environnementale  
Direction de la protection de la santé publique  
1075, chemin Sainte-Foy, 12<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1S 2M1

**Objet : Réaménagement de la route 132 sur le territoire de la Ville de Chandler (Quartiers Pabos Mills et Newport) (3211-05-377)**

Monsieur,

La présente donne suite à votre lettre du 26 novembre 2007 nous demandant d'analyser, d'un point de vue de santé publique, la recevabilité du document complémentaire déposé par le promoteur du projet mentionné en rubrique.

D'un point de vue de santé publique, nous considérons ce document comme recevable.

Je vous prie de recevoir, Monsieur, mes plus cordiales salutations.

Marie Chagnon  
Agente de programmation en santé environnementale

MC/ds

c.c. MM. Christian Bernier, DRSP  
Louis Messely, MDDEP ✓

Québec, le 14 décembre 2007

Madame Marie-Claude Théberge  
Chef du Service des projets en milieu terrestre  
Direction des évaluations environnementales  
Ministère du Développement durable,  
de l'Environnement et des Parcs  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage, boîte 83  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Réaménagement de la route 132 sur le territoire de la Ville de Chandler,  
Quartiers Pabos Mills et Newport – 3211-05-377**


Madame,

La présente est pour donner suite à votre demande relativement à l'analyse de la recevabilité du rapport complémentaire concernant le « *Réaménagement de la route 132 sur le territoire de la Ville de Chandler, Quartiers Pabos Mills et Newport* » (3211-05-377). Nous considérons ce document comme recevable d'un point de vue de santé publique.

Cette réponse fait suite à l'analyse effectuée par la Direction de santé publique et des services sociaux de la Gaspésie - Îles-de-la-Madeleine.

Espérant le tout à votre satisfaction, veuillez agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

GS/sm

  
Guy Sanfaçon, Ph.D.  
Pharmacologue-Toxicologue  
Coordonnateur en santé environnementale  
Direction de la protection de la santé publique

p.j.



Québec, le 15 juin 2005



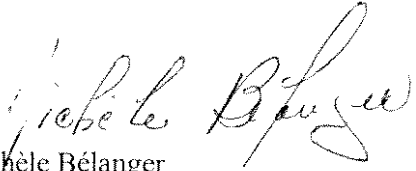
Madame Linda Tapin  
Chef du Service des projets en milieu terrestre  
Direction des évaluations environnementales  
Ministère du Développement durable, de  
l'Environnement et des Parcs  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage, boîte 83  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7

Madame,

Suite à votre demande relativement à la recevabilité de l'étude d'impact du projet de Réaménagement de la route 132 – Ville de Chandler, quartiers Newport et Pabos Mills (3211-05-377), nous vous transmettons nos commentaires qui ont été rédigés en collaboration avec la Direction de la santé de la Gaspésie-Iles-de-la-Madeleine.

Veuillez agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs

MRB/cq

  
Michèle Bélanger  
Direction de la protection de la santé publique

Gaspé, le 7 juin 2005

Madame Michèle Bélanger  
Direction de la protection de la santé publique  
Ministère de la Santé et des Services sociaux  
1075, chemin Sainte-Foy, 2<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1S 2M1

**OBJET : Réaménagement de la route 132 – Ville de Chandler, quartiers Newport et Pabos Mills (3211-05-377)**

Madame,

La présente fait suite à votre demande d'analyser d'un point de vue de santé publique la recevabilité de l'étude d'impact concernant le projet de réaménagement de la route 132 à Chandler, quartiers Newport et Pabos Mills. Nous avons pris connaissance du rapport principal (mars 2005) de l'étude d'impact concernant ce projet. Selon nous, tous les éléments requis par la directive ont été traités de façon valable. D'un point de vue de santé publique nous considérons donc cette étude d'impact comme recevable.

Nous souhaiterions toutefois obtenir des précisions sur les éléments suivants :

**Section 2.1.2 Niveau de service actuel, p.13**

Pour le bénéfice des lecteurs, est-ce qu'il serait possible de fournir une explication des différents niveaux de service routier autre que le niveau de service E?

Est-ce qu'il serait aussi possible d'expliquer l'indicateur de « temps perdu à suivre un véhicule » et comment on le détermine?

**Section 2.1.3 Projection de la circulation, p. 13**

Est-ce que des taux d'accroissement de la circulation ont été calculés et des projections faites avec des données plus récentes, par exemple de 1994 à 2004?

**Section 6.3.1 Impacts sur les orientations d'aménagement du territoire, p. 101**

Au premier paragraphe de cette page, on fait référence au schéma d'aménagement du territoire de la MRC de 1986. Est-ce qu'un document plus récent existe? Si oui, est-ce que le projet respecte toujours les orientations de la MRC?

**Section 6.3.5 Impacts sonores et mesures d'atténuation, p.112**

Quel est le niveau de bruit durant la nuit actuellement et quel est le niveau de bruit anticipé après la construction de la nouvelle route?

Est-ce que des garderies ou résidences pour personnes âgées se trouvent le long du tracé prévu? Si oui, est-ce qu'un impact sonore est à prévoir?

.../2

**Section 6.3.5.4 Impact durant les travaux de construction**

Est-ce que des mesures d'atténuation du bruit par masquage avec d'autres sons (vagues, eau qui coule, etc.), comme ça se fait en certains endroits, sont envisagées pour certaines portions des travaux?

**Section 6.3.5.5 L'analyse des mesures d'atténuation, p.116**

Au tableau 43, de la section 6.3.5.3, on mentionne que les résidences sises au 2A et au 5 route Gionest connaîtront des impacts sonores. On en fait aussi mention dans l'analyse des mesures d'atténuation qui pourraient être utilisées, mais qui ne seront pas applicables. Cependant, dans le tableau 46, on apprend que ces deux résidences feront l'objet d'une expropriation. Pourquoi avoir envisagé la possibilité d'installer des écrans sonores si de toute façon, ces résidences devront être expropriées?

Est-ce que des écrans sonores pourraient être utiles à d'autres résidences qui elles ne feront pas l'objet d'expropriation?

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

Est-ce que le nouveau tracé de la route engendrera des impacts particuliers l'hiver (modification du déneigement, création de nouveaux couloirs de vent, perte de repères visuels lors de mauvaises conditions routières, etc.)?

**Section 7 Plan des mesures d'urgence, p. 135**

Quels seront les impacts potentiels des travaux routiers sur la circulation des véhicules d'urgence et des autobus scolaires et quelles mesures seront prises afin d'atténuer ces impacts?

Est-ce que le réaménagement de la route exigera des travaux de dynamitage? Si oui, quelles mesures sont prévues afin de prévenir l'exposition accidentelle des résidents au monoxyde de carbone lors des travaux?

**Section 8.2.2 Le climat sonore ...cinq ans après, p. 142**

Est-ce que l'on prévoit effectuer des mesures du climat sonore dix ans après l'ouverture de la route afin de comparer les simulations d'avant-projet et le climat réel?

**Section 10 Conclusion, p. 147**

Quelles sont les résidences qui feront l'objet d'une expropriation? Au tableau 46, on ne fait mention que de 7 résidences et, dans cette section, on en mentionne huit.

Espérant que ces commentaires vous donneront satisfaction, je demeure disponible pour tout renseignement complémentaire. Vous pouvez me rejoindre au numéro (418) 368-4633. Je vous prie de recevoir, Madame, mes plus cordiales salutations.



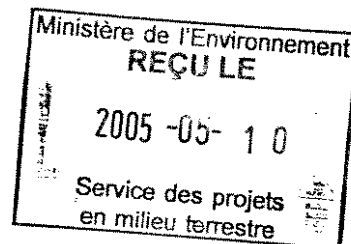
Marie Chagnon,  
Agente de programmation  
Santé environnementale

MC/md

c.c. Dr Christian Bernier, DSP,  
M<sup>me</sup> Danielle Dallaire, MDDEP

Le 6 mai 2005

Madame Linda Tapin  
Chef du service des projets en milieu terrestre  
Direction des évaluations environnementales  
Ministère de l'Environnement  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage  
675, boulevard René Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7



**Objet : Réaménagement de la route 132 de la Ville de Chandler  
(quartier Pabos Mills et Newport) (3211-05-377)**

Madame,

Les documents concernant le projet mentionné à l'objet en titre ont été analysés par M<sup>me</sup> Diane Migneault, conseillère en sécurité civile de notre Direction régionale.

La directive exigeait que le ministère des Transports produise un plan de mesures d'urgence. Le rapport principal portant sur le projet résume, au chapitre 7, le processus de gestion des mesures d'urgence et fait référence au Plan régional de mesures d'urgence du ministère des Transports pour la Direction du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine. Ce document correspond aux exigences du ministère de la Sécurité publique et nous considérons l'étude d'impact recevable sur ce point.

Pour toute demande de renseignements relatifs à ce dossier, vous pouvez rejoindre madame Diane Migneault au numéro 418-727-3592 ou par courriel [diane.migneault@mssp.gouv.qc.ca](mailto:diane.migneault@mssp.gouv.qc.ca).

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le directeur régional,

A handwritten signature in black ink, appearing to be "C. Côté".

Christian Côté

CC/mc

c. c. M<sup>mes</sup> Francine Belleau  
Diane Migneault

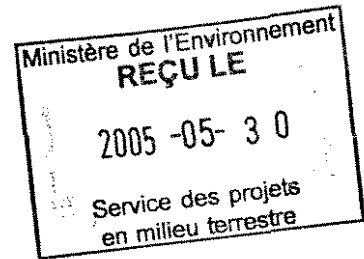
Bas-Saint-Laurent  
70, rue Saint-Germain Est, bureau 110  
Rimouski (Québec) G5L 7J9  
Téléphone : 418-727-3589  
Télécopieur : 418-727-3643  
Ligne d'urgence sans frais : 1-866-776-8345  
[www.msp.gouv.qc.ca](http://www.msp.gouv.qc.ca)  
Courriel : [securite.civile01@mssp.gouv.qc.ca](mailto:securite.civile01@mssp.gouv.qc.ca)

Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine  
96, montée Sandy Beach, bureau 1.02  
Gaspé (Québec) G4X 2W4  
Téléphone : 418-360-8097  
Télécopieur : 418-360-8098  
Ligne d'urgence sans frais : 1-866-776-8345  
[www.msp.gouv.qc.ca](http://www.msp.gouv.qc.ca)  
Courriel : [securite.civile11@mssp.gouv.qc.ca](mailto:securite.civile11@mssp.gouv.qc.ca)



Chandler, le 19 mai 2005

Madame Linda Tapin  
Chef du Service des projets en milieu terrestre  
Ministère du Développement durable,  
de l'Environnement et des Parcs  
Direction des évaluations environnementales  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage, boîte 83  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7



**Objet :** Réaménagement de la route 132 de la Ville de Chandler (quartiers Pabos Mills et Newport) - V/Dossier : 3211-05-377 - N/Dossier : 6705-020-028-01

Madame,

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, le ministère des Affaires municipales et des Régions a procédé à l'analyse de la recevabilité de l'étude d'impacts relative au projet de réaménagement de la route 132 à Chandler.

Une lecture attentive du document relatif à l'étude d'impact concernant le projet nous confirme que les préoccupations du ministère des Affaires municipales et des Régions ont été prises en considération par le promoteur de façon satisfaisante et valable.

Le ministère des Affaires municipales et des Régions rappelle qu'il se préoccupe de l'intégration du projet aux options d'aménagement véhiculées dans les outils de planification et de réglementation municipale des lieux touchés par le projet. Il rappelle également que le projet devra être apprécié en regard des orientations gouvernementales en matière d'aménagement concernant entre autres, la gestion de l'urbanisation.

Pour toute information concernant cet avis, veuillez contacter M. Régnald Méthot, conseiller aux opérations régionales de notre direction.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes salutations les meilleures.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Michel Gionest".

Michel Gionest  
Directeur régional

Le 3 décembre 2007

Madame Marie-Claude Théberge  
Direction des évaluations environnementales  
Ministère du Développement durable,  
de l'Environnement et des Parcs du Québec  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage, boîte 83  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7

N/Réf. : 09018.30

Objet : Réaménagement de la route 132 sur le territoire de la Ville de Chandler  
(Quartiers Pabos Mills et Newport) (3211-05-377)

---

Madame,

La Direction de l'aménagement de la faune de la Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine (DAF-11) du ministère des Ressources naturelles et de la Faune du Québec a pris connaissance des réponses aux questions du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec (MDDEP) et du ministère des Pêches et Océans (MPO) que l'initiateur du projet a présenté dans son rapport complémentaire déposé en octobre 2007.

La DAF-11 considère que le promoteur a répondu de façon satisfaisante à l'ensemble des questions et commentaires que nous avons transmis à votre direction le 31 mai 2005. Toutefois, la DAF-11 désire être impliquée dans les décisions relatives à trois éléments du projet. Certaines précisions sont fournies aux réponses des questions Qc-18 et Qc-19 mais il semble que des informations plus complètes seront présentées lors du dépôt des demandes d'autorisation.

...2

Point 1 : À la réponse de la question Qc-18 le promoteur précise que sur la rivière de l'Anse aux Canards, les pertes permanentes d'habitat du poisson seront de 850 m<sup>2</sup> mais qu'un gain de 170 m<sup>2</sup> sera récupéré lors de l'enlèvement de l'ancien pont. Quant aux pertes temporaires, le pire scénario engendrerait de telles pertes sur 225 m<sup>2</sup>.

En ce qui concerne l'émissaire du lac Blanc, les superficies d'habitat du poisson perdues seraient de l'ordre de 360 m<sup>2</sup> mais l'initiateur du projet considère que cet habitat est de piètre qualité et qu'il n'a pas à être compensé.

La DAF-11 désire être impliquée dans l'identification des superficies d'habitat du poisson qui seront perdues de façon temporaire ou permanente ainsi que sur la délimitation des superficies qui nécessiteront une compensation.

Point 2 : À la question Qc-18, le promoteur identifie deux projets potentiels pour compenser les pertes d'habitat du poisson. La DAF-11 désire être impliquée dans la sélection du projet compensatoire à retenir. D'autre part, les activités dans l'habitat du poisson reliées à ce projet de compensation devront préalablement être autorisées en vertu de l'article 128.7 de la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune (L.R.Q., c. C-61.1).

Point 3 : À la question Qc-19, le promoteur présente plusieurs alternatives (annexe 5) pour la gestion des eaux de fossés sans nécessairement identifier celles qui seront appliquées. Cette information sera définie à l'étape des plans et devis.

Nous rappelons que l'article 33 du Règlement sur les habitats fauniques (L.R.Q. c. C-61.1, r.0.1.5) prévoit une interdiction de déverser directement les eaux de fossés dans un habitat du poisson.

a.33. *Dans un habitat du poisson, une personne ne peut construire un chemin que conformément à l'une ou l'autre des conditions suivantes :*

*1° que la glace recouvrant cet habitat ait atteint une épaisseur d'au moins 35 centimètres;*

*2° qu'un ponceau dont le diamètre de la canalisation est d'au moins 45 centimètres ou l'équivalent répondant au débit de la crue des eaux soit mis en place conformément aux conditions de l'article 34;*

*3° qu'un pontage soit construit, si la durée d'utilisation du chemin est de moins d'un an;*

*4° qu'un pont soit construit conformément aux conditions de l'article 35.*

*Dans les cas visés aux paragraphes 2° à 4° du premier alinéa, **les eaux des fossés ne doivent pas se déverser directement dans un habitat du poisson.***

D.905-93, a.33.

Ainsi, nos commentaires suggèrent que votre direction entretiendra des contacts étroits avec notre coordonnateur aux habitats fauniques au moment du dépôt des demandes de C.A. afin de s'assurer que les considérations fauniques soient couvertes conformément à nos orientations régionales. Vous pouvez contacter à cet effet, monsieur Claudel Pelletier, au numéro de téléphone (418) 763-3302 poste 246.

Recevez, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le directeur,



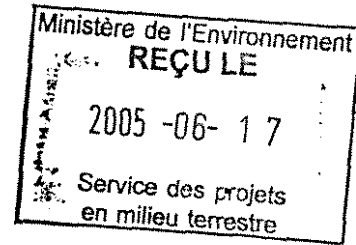
René Lafond

RL/CP/lc

c. c. M. Bernard Landry, Direction générale régionale / Gaspésie –  les-de-la-Madeleine  
M. Claudel Pelletier, Direction de l'aménagement de la faune / Gaspésie –  les-de-la-Madeleine

Direction de la coordination

Le 31 mai 2005



Madame Linda Tapin  
Chef du service des projets  
en milieu terrestre  
Ministère du Développement durable,  
de l'Environnement et des Parcs  
Édifice Marie-Guyart, boîte 83  
675, boulevard René-Lévesque Est, 6<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5V7

Madame,

Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) a transmis, en date du 29 avril 2005, l'étude d'impact concernant le réaménagement de la route 132 de la Ville de Chandler (cartier Pabos Mills et Newport) pour avis.

Vous trouverez ci-joint les commentaires du ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF) qui traite des questions reliées à la faune.

Si vous désirez des informations supplémentaires, vous pouvez contacter M. Claudel Pelletier, biologiste, Direction de l'aménagement de la faune de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, au numéro de téléphone (418) 763-3301, poste 246.

Veuillez agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le directeur,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Mario Gosselin".

*pour* Mario Gosselin

p. j.

DIRECTION DE LA COORDINATION

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Réaménagement de la route 132 de la Ville  
de Chandler (cartier Pabos Mills et Newport)

Commentaires du ministère des Ressources  
naturelles et de la Faune (MRNF)

---

Les commentaires qui suivent réfèrent au Rapport principal déposé en mars 2005 par le ministère des Transports du Québec (MTQ) concernant le projet identifié en titre. Les questions et commentaires sont présentés sous forme de question, tel que proposé par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec (MDDEP).

D'abord, concernant le choix de la variante retenue, le tableau 33 de la page 80 présente une analyse comparative des variantes qui permet d'orienter le choix du tracé. À la page 78 du rapport, on indique que la variante B-3 répond davantage aux besoins en sécurité et en circulation 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, sur les impacts environnementaux, la variante B-1 nous apparaît très avantageuse, compte tenu que les coûts demeurent les mêmes.

**Préciser les éléments qui ont mené à la sélection de la variante 3, compte tenu de l'évaluation similaire présentée au tableau 33.**

À la page 43 et suivantes, on indique que des inventaires ichtyologiques ont été réalisés à l'aide de la pêche à l'électricité, le 6 juillet 2000. Il semble que cinq stations aient été effectuées.

**Serait-il possible de présenter une carte de localisation des stations d'échantillonnage ?**

À la page 45 et suivantes, on précise le cadre qui a servi à préparer les inventaires d'oiseaux. Bien qu'une attention ait été portée à l'ensemble de la faune avienne, on mentionne que « les deux méthodes visaient essentiellement les passereaux et les pics ».

**Pourquoi une attention particulière a été dirigée vers ce groupe d'espèces, malgré la présence d'habitat pouvant être utilisé par d'autres espèces ?**

La section 6,2 réfère aux impacts sur le milieu naturel et pour chaque impact, on prévoit des mesures d'atténuation.

Pour l'impact B-2, le MTQ mentionne que, dans la mesure du possible, le déboisement serait réalisé entre le 15 août et le 15 mai pour éviter de détruire les nids.

**Est-ce qu'il s'agit d'un engagement et comment sera intégrée cette mesure dans le calendrier de réalisation ?**

**Concernant le reboisement proposé, quelles essences seront implantées et quel sera le patron de distribution des plantations ?**

Les impacts B-3, B-4 et B-5 sont associés aux deux traverses de cours d'eau; le pont de la rivière de l'Anse aux Canards et l'émissaire du lac Blanc. Bien que plusieurs mesures d'atténuation courantes soient identifiées, plusieurs lacunes demeurent.

**Quelles mesures concrètes seront prises pour :**

- **assurer la libre circulation des poissons ?**
- **la gestion des eaux de pompage ?**
- **intercepter les eaux de fossé afin d'éviter qu'elles ne se déversent directement dans les cours d'eau ?**
- **éviter que les débris de démolition ne tombent dans le cours d'eau lors de l'enlèvement des structures existantes et lors de la construction des nouvelles ?**

**Aussi, on propose de ne pas réaliser de travaux dans l'habitat du poisson entre le 15 septembre et le 1<sup>er</sup> juin. Est-ce un engagement et comment sera intégrée cette mesure dans le calendrier de réalisation ?**

Plus spécifiquement pour le pont de la rivière aux Canards, la description de l'impact faite à la page 96 est quelque peu confuse. On y lit que le lit majeur est exondé la plupart du temps, ce qui fait que les travaux ne seront pas réalisés dans l'habitat. Immédiatement après, on mentionne qu'un empiètement dans le lit majeur, donc dans l'habitat du poisson, aura une superficie de 980 m<sup>2</sup>.

**Préciser tous les empiètements temporaires et permanents en prenant en référence la ligne naturelle des hautes eaux. Ces informations devront apparaître aux plans et devis pour les deux infrastructures.**

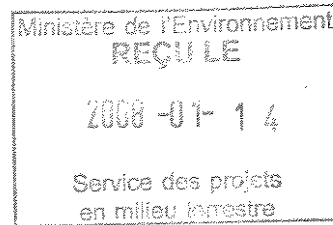
**Préciser les pertes d'habitat du poisson permanentes pour les deux cours d'eau.**

**Advenant que le projet génère des pertes permanentes d'habitat du poisson, préciser comment le MTQ entend compenser ces pertes.**

Enfin, l'impact B-6 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.

**Est-ce que le déplacement du tracé est envisageable pour préserver ces milieux ?**

Le 31 mai 2005



**DESTINATAIRE :** M<sup>me</sup> Marie-Claude Théberge, chef de service  
Service des projets en milieu terrestre

**DATE :** Le 11 janvier 2008

**OBJET :** Réaménagement de la route 132 sur le territoire de la Ville  
de Chandler (Quartiers Pabos Mills et Newport)

V/Réf. : 3211-05-377

N/Réf. : SQA 501

---

Suite à votre demande, vous trouverez ci-joint le rapport d'expertise de l'ingénieur Jean Pierre Lefebvre concernant le projet mentionné en rubrique.

Prenez note que j'appuie la conclusion de M. Lefebvre.

Nous avons attribué un numéro de dossier « SQA », je vous prierais d'y référer dans toute correspondance relative à ce dossier afin de faciliter notre gestion.

Le chef de service,



Michel Goulet

MG/sv

p.j.





## EXPERTISE TECHNIQUE

DESTINATAIRE : M. Michel Goulet, chef de service  
Service de la qualité de l'atmosphère

EXPÉDITEUR : Jean Pierre Lefebvre, ing.

DATE : Le 10 janvier 2008

**OBJET : Avis sur la pertinence des réponses reçues du ministère des  
Transports pour le projet de réaménagement de la route  
132 à Chandler**

V/ Ref. : 3211-05-385

N/ Réf. : SQA 501

---

### COMMANDE REÇUE

La présente expertise répond à la requête du 20 novembre dernier de Mme Marie-Claude Théberge, chef du Service des projets en milieu terrestre, à la Direction des évaluations environnementales. Celle-ci nous demandait de vérifier, pour le volet bruit communautaire, si les questions adressées à l'initiateur *ont été traitées de façon satisfaisante et valable* dans le document du requérant qui accompagnait la requête. Les questions soulevées faisaient suite à l'examen de recevabilité réalisé sur ce projet par notre ministère et auquel a participé notre service.

### RAPPEL DES FAITS

La note de service préparée par le SQA le 6 juillet 2005 faisait état que :

- Le projet consiste au réaménagement de la route 132 (R-132) sur un parcours de 3,9 kilomètres. Les logis sont situés à moins de 100 m du tracé pour la plupart;
- La construction de nouvelles sections du tracé pour cette route fait en sorte que l'essentiel des habitations riveraines vont se retrouver sur une route secondaire, cela va ainsi permettre l'amélioration de leur environnement sonore;

...2

- Les résidences localisées sur les premiers 700 mètres (à l'extrémité sud du projet) vont continuer à subir le bruit de la circulation de la route nationale, car le tracé original est conservé. Quelques immeubles vont voir le bruit ambiant devenir supérieur à 65 dB. Selon la *Politique sur le bruit routier* du ministère des Transports (MTQ), une intervention correctrice est justifiée. Une participation municipale est cependant requise. Quand cela n'est pas possible, ces habitations se verront exposées en permanence à la pollution sonore par la circulation;
- Au moins huit immeubles seront expropriés afin de permettre de libérer l'emprise du nouveau tracé.

Le degré de perturbation du climat sonore a été établi à partir d'une grille d'analyse préparée par le MTQ. Celle-ci détermine une classification de l'impact comme étant respectivement, acceptable – faible – moyen – fort. L'ampleur des impacts donnés par cette classification n'est cependant pas partagée par notre organisation, compte tenu des seuils choisis.

## **ANALYSE DES RÉPONSES**

### **Qc 28 : Indiquer les niveaux de bruit actuels et anticipés de nuit et les pointes sonores.**

L'initiateur n'a pas procédé à des relevés nocturnes. Les chiffres ne sont donc pas disponibles pour le contexte local. Même sans ces mesures, le climat sonore constaté en périphérie d'une route nationale est détérioré autant le jour que la nuit. Les seuils sonores constatés lors des relevés diurnes sont comparables à d'autres cas.

### **Qc 33 : Traiter de la pertinence de mesures d'atténuation pour des résidences qui vont rester affectées par le bruit routier.**

L'argument premier à l'effet que la mise en place d'un écran sonore serait inacceptable pour les résidents est rappelé. Quand à l'hypothèse d'envisager des mesures de compensation, il n'est pas surprenant que le MTQ ne désire pas créer un précédent ici. Le MTQ risque alors de faire l'objet de pareille demande par des milliers de résidents riverains aux routes nationales qui se retrouvent dans les mêmes conditions, dont par tout ceux qui sont le long de la péninsule Gaspésienne.

### **Qc 34 : Contrôle du bruit en cours de construction.**

Les mesures d'atténuation spécifiques à ce projet doivent être précisées lors de la demande de certificat d'autorisation. Le MTQ confirme déjà que les travaux se feront uniquement le jour et la machinerie employée devra être en bon état afin de minimiser le bruit. Les secteurs les plus sensibles sont aussi bien identifiés.

**Qc 35 : Les critères de bruit en provenance d'un chantier du MDDEP.**

Le MTQ souligne que le *bruit ambiant* est déjà de l'ordre de 65 dB. Il n'est pas probable que l'apport supplémentaire de bruit attribuable au chantier de construction fera en sorte que l'indicateur diurne ( $L_{Aeq,12h}$ ) sera moindre. La proximité de plusieurs résidences du tracé retenu rend impossible dans quelque cas l'objectif d'un seuil de bruit diurne de 55 dB lors des travaux.

**Qc 40 : Liste des mesures d'atténuation prévues.**

Aucune mesure n'est prévue. À défaut pour le MTQ de pouvoir réaliser des ouvrages d'atténuation conventionnels (mur, butte), une limitation de la vitesse de circulation sur une portion du tracé pourrait vraisemblablement améliorer le climat sonore. C'est cependant la seule alternative, si on fait exception de faire d'autres expropriations.

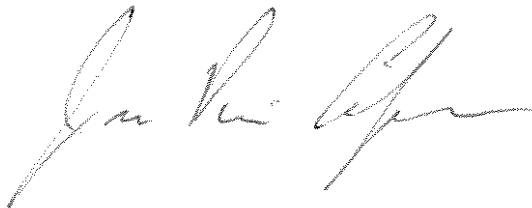
**Qc 42 : Le programme de suivi environnemental du climat sonore.**

Celui-ci est bien prévu et il doit se faire aux sites des nouvelles intersections où le climat sonore risque de se détériorer par rapport aux conditions originales.

**CONCLUSION**

L'expérience acquise démontre que les riverains de cette catégorie de route ont normalement peu d'attente au regard du climat sonore, puisque leur environnement quotidien est depuis longtemps dominé par le bruit du trafic routier. De plus, comme le précise l'initiateur « *les conditions du milieu ne sont pas favorables à l'implantation de murs ou de talus anti-bruit* ». Il y donc peu de moyen pouvant améliorer le climat sonore des quelques résidences déjà exposées à une pollution sonore marquée (quatre maisons en zones de forte perturbation et 32 autres en zones moyennement perturbées). Cet unique moyen est une réduction de la vitesse affichée sur la R-132!

Il n'en reste pas moins que près de 90 immeubles résidentiels, sur les 146 qui vont demeurer après la modification du tracé, vont connaître un gain en terme de climat sonore. Nous concluons que les réponses obtenues sont satisfaisantes.



Jean Pierre Lefebvre, ing.  
Service de la qualité de l'atmosphère

## EXPERTISE TECHNIQUE

DESTINATAIRE : Monsieur Michel Goulet  
Chef de service par intérim de la qualité de l'atmosphère

DATE : Le 6 juillet 2005

OBJET : Avis de recevabilité pour le « volet bruit » de l'étude  
d'impact du projet de réaménagement de la route 132 –  
ville de Chandler

---

## COMMANDE REÇUE

Le 14 juin dernier, madame Linda Tapin, chef du Service des projets en milieu terrestre à la Direction des évaluations environnementales demandait une analyse sur la recevabilité de l'étude d'impact du projet de réaménagement de la route 132 (R-132), soit la partie comprise dans les quartiers Newport et Pabos Mills à Chandler. On nous demandait d'évaluer le rapport principal préparé à cet effet par la direction du Bas Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine du ministère des Transports (MTQ).

La Direction des évaluations environnementales a identifié à l'initiateur du projet la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact à réaliser dans un document intitulé Directive : projet de réaménagement de la route 132, sur le territoire des municipalités de Pabos Mills et Newport par le ministère des Transports n° 3211-05-377, en date de janvier 2000.

## CARACTÉRISTIQUE DU PROJET

Il s'agit du réaménagement de la R-132 sur un parcours d'environ 3,9 kilomètres. L'étude d'impact comprend une évaluation du niveau sonore actuel et futur pour le tracé désigné « variante B3 » (chapitre 4.3). La modification du tracé pour certaines sections de la R-132 fait en sorte que plusieurs habitations vont s'éloigner de la route et voir s'améliorer leur environnement sonore (secteur de la route Olsen, de l'Église). D'autres vont s'en rapprocher à la suite d'une relocalisation de croisements (rue Gionet, route de l'Anse-aux-Canards). Enfin, plusieurs riverains seront affectés par une augmentation de la vitesse (sur les premiers 700 mètres à partir de l'extrémité sud du projet) et vont ainsi subir plus de bruit de circulation.

...2

La cartographie des courbes isophones 55, 60 et 65 dB(A) a été réalisée le long de l'ancien et du nouveau parcours proposé pour les niveaux sonores actuels et prévisibles en 2007 et 2017. L'annexe 5 du rapport principal comprend un tableau (n° 5.3) comparatif du niveau sonore  $L_{eqA24h}$  actuel et futur pour l'essentiel des résidences affectées par la réalisation de ce réaménagement.

L'évaluation des impacts par le bruit sur les résidences a été réalisée à partir de l'échelle de degré de perturbation appliquée par le MTQ. Celle-ci détermine une classification de l'impact sonore qualifié de : faible – moyen – fort, à partir de la mesure du  $L_{eqA24h}$ . Cette classification ne correspond pas aux seuils de bruit ambiant que tente de faire respecter le MDDEP dans les cas des milieux résidentiels. Conformément à la pratique administrative poursuivie lors de l'analyse d'un projet routier, les seuils de bruit ambiant dans les secteurs résidentiels définis comme les maximums à chercher à respecter sont respectivement pour le MDDEP de:  $L_{eq}$  de 55 dB(A) le jour, 50 dB(A) le soir et 45 dB(A) la nuit, sinon le bruit ambiant actuel quand celui-ci ne dépasse pas sur 24 heures 55 dB(A).

La forme retenue pour juger de la pertinence de réaliser des mesures d'atténuation permanente est la grille d'évaluation de l'impact sonore du MTQ. Un nombre minimum de résidence fait également partie des conditions de terrain de la *Politique sur le bruit routier* pour justifier une intervention du MTQ.

- **Climat sonore original**

Au total, 154 logements ont été répertoriés dans les limites du projet; 39 logis sont donc situés dans une zone de forte perturbation selon le critère du MTQ. Des 36 points d'évaluation (annexe 5, tableau 5.3) au moins 17 d'entre eux ont déjà un climat sonore supérieur à 60 dB(A).

- **Phase construction**

Normalement, les seuils de bruit maximum recommandés par le MTQ pour les chantiers sont les suivants : le niveau  $L_{10}$  diurnes de 75 dB(A) et, nocturnes : le seuil sonore ambiant sans travaux + 5dB(A). Selon les auteurs « *les mesures d'atténuation habituelles seront appliquées pour limiter les impacts d'une durée temporaire. Toutes les mesures pertinentes du Cahier des charges et devis généraux (CGDG) du Ministère s'appliqueront. ... Certaines mesures pourront être prévues aux plans et devis.* » (Rapport principal, chapitre 6.3.2.3). Les précisions suivantes ont été données :

- Le programme de surveillance environnementale du bruit en phase construction sera défini dans un devis spécial « Gestion du bruit » (chapitre 8.2.2).

- Le *Programme de surveillance environnementale* du chapitre 8.1 précise que : « Pendant la phase de construction, c'est l'ingénieur chargé de projet et/ou une firme mandatée qui a la responsabilité de surveiller les travaux sur le chantier. Il doit s'assurer que toutes les clauses environnementales contenues dans le contrat ainsi que les dispositions contenues dans le Cahier des charges et devis généraux, soient respectées. »

Les niveaux sonores «  $L_{Aeq}$  » de jour, soir et nuit des lignes directrices préconisées par le MDDEP, ne sont donc pas expressément abordés dans l'étude d'impact. Aucune carrière, gravière ou sablière n'est localisée dans le secteur immédiat du projet (chapitre 3.5.3). L'impact attendu pour l'exploitation de ces établissements ou bien des usines de béton bitumineux n'a pas fait l'objet d'une analyse particulière.

- **Phase exploitation**

La modélisation du climat sonore actuel et projeté permet d'identifier plusieurs sites où le climat sonore projeté confirme qu'il y aura détérioration perceptible car supérieure à 3 dB(A). Le tableau n° 5. 3 de l'annexe 5 identifie les adresses civiques des résidences où l'évaluation des niveaux sonores  $L_{eqA,24h}$  a été « modélisée » pour la comparer au climat sonore actuel (en 2001). Ils sont comparés à la situation projetée en 2007 et 2017. L'essentiel des résidences sera affecté par une augmentation du bruit routier attribuable à l'augmentation de la circulation routière.

Le MTQ a procédé à l'analyse de la pertinence de procéder à la réalisation d'un mur sonore pour des résidences de la rue Gionet et de la route de l'Anse-aux-Canards. La conclusion est négative. En effet, la mise en place d'écran sonore n'est pas possible, car il représente alors un impact visuel inacceptable. Le choix d'une butte implique l'expropriation de plusieurs résidences et l'empiètement sur des propriétés voisines.

En accord avec sa *Politique ministérielle sur le bruit routier*, le MTQ indique son intention de procéder à un suivi acoustique en bordure de la nouvelle route (chapitre 8.2.2). Des relevés sonores et un comptage des véhicules sont annoncés pour la fin des travaux ainsi que cinq ans après afin d'évaluer l'impact de l'augmentation du débit de circulation.

## CONCLUSION

L'identification des impacts en regard aux limites de bruit ambiant préconisées par le MDDEP n'a pas été faite ni pendant la phase construction ni après ouverture de la R-132. Hélas, l'information disponible confirme déjà l'impossibilité de respecter nos critères pour plusieurs résidences compte tenu du tracé retenu.

Les résidences riveraines de la R-132 ont traditionnellement connu une pollution sonore élevée puisqu'ils voient un axe routier majeur. Le MTQ n'a évalué qu'une seule mesure d'atténuation, les murs antibruit, comme moyen de minimiser la pollution sonore le long de cette route. Puisque c'est de fait le trafic routier qui détermine l'environnement sonore local actuel comme futur, il est à notre avis nécessaire de questionner le MTQ sur le potentiel d'amélioration que présente d'autres moyens pour réduire le bruit routier afin de protéger en période nocturne le sommeil des riverains les plus affectés. Cela, le long des premiers 900 mètres au sud du projet ainsi qu'au croisement de l'ancienne et de la nouvelle R-132, dont à la jonction de la route de l'Anse-aux-Canards.

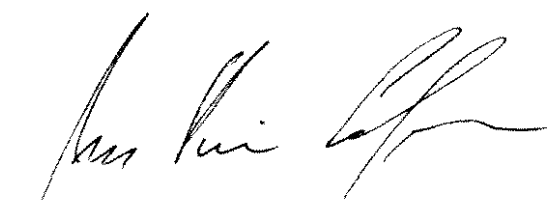
Nous concluons que l'étude d'impact réalisée comporte seulement une partie des mesures de bruit et modélisations réclamées dans la directive. Il manque les données relatives au climat nocturne ainsi que les pointes de bruit;

Advenant l'impossibilité, pour des raisons de sécurité routière d'améliorer le climat sonore pollué pour les résidences riveraines, le MTQ se doit d'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;

Il y a lieu de réclamer du MTQ le contenu du devis spécial « gestion du bruit », tel qu'il est annoncé, qui sera destiné au contrôle des impacts sonores de la part de l'adjudicataire pendant la durée des travaux. Ceci afin de vérifier que dans la mesure du possible, celui-ci respecte la position ministérielle du MDDEP en matière de bruit applicable lors de travaux de construction en zone résidentielle.

L'étude d'impact nous apparaît donc irrecevable tant que l'information manquante ne sera pas incluse au rapport du MTQ.

JPL/pr



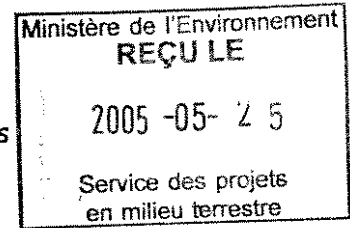
Jean Pierre Lefebvre, ing.  
Service de la qualité de l'atmosphère



DESTINATAIRE : M<sup>me</sup> Linda Tapin  
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 19 mai 2005

OBJET : Avis relatif au « Projet de réaménagement de la route 132 de  
la ville de Chandler (cartier Pabos Mills et Newport) »  
V/R : 3211-05-377 - N/R : 210024 - 5145-04-18 (R/A-149)



La présente fait suite à votre demande d'analyse du 29 avril 2005 sur la recevabilité de l'étude d'impact du projet susmentionné pour laquelle nous transmettons également l'avis sur son acceptabilité.

Aux pages 42 et 43 du rapport principal de mars 2005, le promoteur (ministère des Transports du Québec) mentionne l'absence d'espèces floristiques susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables dans la zone d'étude spécifique et à proximité s'appuyant sur les renseignements du Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec.

Aussi, des inventaires de terrains effectués les 29 et 30 juin 2000 et le 3 septembre 2001 afin de couvrir la période de floraison ou de fructification des plantes visées n'ont pas permis non plus de relever ces espèces ou d'autres plantes à statut précaire le long du tracé proposé (voir pages 3, 4, 32 du rapport). Ainsi, les plantes vasculaires menacées ou vulnérables ne constituent pas une problématique dans le présent dossier.

Nous jugeons donc recevable l'étude et considérons le projet acceptable au regard de notre champ de compétence. Par conséquent, vous n'avez plus à nous considérer lors des étapes ultérieures de consultation ni à nous transmettre les documents afférents.

N'hésitez pas à communiquer avec nous pour toute question concernant ce dossier.

Le directeur,

Léopold Gaudreau

LG/oo



DESTINATAIRE : Monsieur Yves Grimard, chef de service  
EXPÉDITEUR : André Lachance  
DATE : Le mercredi, 11 mai 2005  
OBJET : Étude d'impacts Route 132 – Chandler, recevabilité  
N/réf. : Savex-4530



Nos commentaires portent principalement sur le pont de la Route 132 et du ponceau au kilomètre 11+740 dans l'émissaire du lac Blanc.

Est-ce que le promoteur peut ajouter au document une coupe de la section d'écoulement au niveau du futur pont? Cette coupe doit comprendre les niveaux des différentes récurrences de crues ainsi qu'un plan du futur pont. Ce dernier ne devrait pas réduire la section d'écoulement et ses piliers être en dehors des rives et non dans le cours d'eau, tel que présenté à l'annexe 10, Vue 2. De plus, son dimensionnement a été calculé en fonction de l'hydraulique seulement. Nous croyons que de ne pas réduire la section d'écoulement, en plus des avantages au point de l'hydraulique, facilitera le passage de la grande faune dans le corridor naturel du cours d'eau et de ses rives, diminuant ainsi les risques d'accidents routiers.

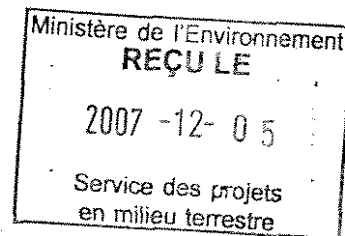
En ce qui concerne le ponceau de l'émissaire du lac Blanc, est-ce que le promoteur peut prévoir l'installation d'un ponceau à aire ouverte (arche) avec assises à l'extérieur des rives?

Le but de ces demandes est de minimiser les interventions en cours d'eau et de ne pas en modifier l'écoulement et le substrat naturel.

Pour terminer, il n'y a aucune information sur la grande faune dans cette étude, est-ce parce qu'il n'y en a pas?

Je n'ai pas d'autres commentaires.

  
AL/ml



## NOTE

DESTINATAIRE : Madame Marie-Claude Théberge  
Service des projets en milieu terrestre  
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 30 novembre 2007

OBJET : Réaménagement de la route 132 – Ville de Chandler  
Quartiers Newport et Pabos Mills  
V/Réf. : 3211-05-377  
N/Réf. : 3211-11-01-0000300  
400452975

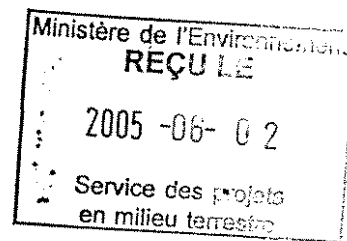
Nous avons bien reçu le 22 novembre 2007 votre demande datée du 20 novembre 2007 concernant les réponses aux renseignements demandés par le MDDEP pour le projet susmentionné. Nous avons procédé à l'analyse du document intitulé *Étude d'Impact sur l'Environnement déposée au ministre du Développement durable et des Parcs du Québec – Rapport complémentaire – Réponses aux questions du MDDEP et du MPO – Réaménagement de la route 132 – Ville de Chandler – Quartiers Newport et Pabos Mills – Projet numéro 20-3172-7802-B – Octobre 2007.*

Nous considérons que le promoteur a répondu de façon satisfaisante et valable aux interrogations que nous avons soulevé et qui lui ont été transmises à l'exception de celle concernant les mesures de compensation prévues pour les résidences affectées par des niveaux sonores élevés. En effet, le promoteur n'a pas évalué les mesures de compensation qui s'offrent à lui pour dédommager les propriétaires des immeubles qui seront affectés par un climat sonore perturbé comme demandé à la question numéro 33.

DS/ds

Daniel Spooner, ing.  
Analyste

c. c. MM. Jean-Marie Dionne, directeur régional de l'analyse et de l'expertise du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine  
Claudel Pelletier, ministère des Ressources naturelles et de la Faune du Québec



## NOTE

DESTINATAIRE : Madame Linda Tapin  
Service des projets en milieu terrestre  
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 30 mai 2005

OBJET : Réaménagement de la route 132 – Ville de Chandler  
Quartiers Newport et Pabos Mills  
V/Réf. : 3211-05-377  
N/Réf. : 3211-11-01-0000300  
400217373

---

Nous avons bien reçu le 3 mai 2005 votre demande datée du 29 avril 2005 concernant la recevabilité de l'étude d'impact (ÉTUDE) pour le projet susmentionné. Nous avons procédé à l'analyse des documents intitulés *Avis de projet – Réaménagement de la route 132, Pabos Mills (M) et Newport (M) – No : 20-3173-7802-B (AVIS)* et *Étude d'Impact sur l'Environnement déposée au ministre du Développement durable et des Parcs du Québec – Rapport Principal – Réaménagement de la route 132 – Ville de Chandler – Quartiers Newport et Pabos Mills – Projet numéro 20-3172-7802-B – Mars 2005 (ÉTUDE)*. Nous avons ensuite vérifié si l'ÉTUDE respecte la directive émise par le ministère de l'Environnement (MENV) en janvier 2000 (DIRECTIVE).

De façon générale, la mise en contexte du projet et la description du milieu récepteur sont clairement exposées, bien documentées et font bien ressortir les composantes des milieux naturels et humains susceptibles d'être touchées par la réalisation du projet. De plus, les variantes de réalisation proposées sont raisonnables et permettent de répondre aux objectifs. Toutefois, certaines interrogations subsistent en ce qui a trait à la variante retenue, à l'analyse des impacts et aux mesures d'atténuation proposées, à savoir :

1. Il est indiqué au point 3.4.2 de l'ÉTUDE (page 55) que le port régional situé dans l'ancienne ville de Chandler est principalement utilisé pour l'expédition de papier journal et pour l'arrivage de mazout et de sel de déglacage. Nous désirons préciser qu'il sert également de débarcadère pour le lien maritime entre Montréal, Chandler et les Îles-de-la-Madeleine depuis 2003.

2. Une des mesures d'atténuation identifiée à la page 96 de l'ÉTUDE consiste à démolir le pont actuel au-dessus de la rivière de l'Anse aux Canards et à enlever son remblai dans la rivière afin de compenser la perte d'habitat occasionnée par la construction du nouveau pont. Toutefois, l'ÉTUDE ne fournit aucune précision sur ces travaux.
  - Les travaux, les impacts et les mesures d'atténuation associés à la démolition du pont actuel devront être documentés.
3. Il est précisé à la page 97 qu'un ponceau sera mis en place dans l'émissaire du lac Blanc pour assurer son écoulement vers le lac Duguay. De plus, comme il est mentionné dans les mesures d'atténuations inscrites à la page 98, ce ponceau devra permettre de maintenir la libre circulation des poissons entre les lacs Blanc et Duguay. Finalement, selon la simulation visuelle présentée à l'annexe 10, il semble que le ponceau prévu sera à arche ou de forme rectangulaire.
  - Quelles sont les caractéristiques du ponceau prévu afin maintenir la libre circulation des poissons en période d'étiage?
4. Le tableau 43 (page 116) résume la situation pour 14 résidences qui connaîtront un impact sonore fort à moyen. Cependant, 16 résidences sont identifiées dans le tableau 5.3 de l'annexe 5.
  - Les deux résidences manquantes devront être incorporées au tableau 43 et localisées sur la carte 13 de l'annexe 7.
5. Parmi les 16 résidences qui connaîtront un impact sonore fort à moyen, seule celle localisée au 2A, route Gionest, fera l'objet d'une expropriation (tableau 46, impact H-14). Pour les 15 autres résidences, aucune mesure d'atténuation ou de compensation relativement à l'impact sonore n'a été identifiée (les compensations inscrites au tableau 46 pour les résidences localisées au 585, route 132, 23, rue Grenier, 5, route Gionest, 2 et 2A, route de l'Anse-aux-Canards, ne semblent concerner que l'acquisition de terrain).
  - Étant donné que le promoteur ne prévoit aucune mesure d'atténuation pour l'impact sonore que connaîtront ces résidences, des mesures de compensations ont-elles été prévues?

6. Le tableau 5.3 de l'annexe 5 identifie les résidences qui connaîtront un impact sonore à la suite de la réalisation du projet. Cependant, aucun de ces impacts n'est identifié dans le tableau 46 (page 121) et seuls 13 d'entre eux sont localisés sur la carte 13 de l'annexe 7.
- Le tableau 46 devrait être modifié afin de tenir compte des impacts sonores associés à la réalisation du projet;
  - La carte 13 devrait être modifiée afin de localiser toutes les résidences qui connaîtront un impact sonore à la suite de la réalisation du projet.
7. Les prises de vues 2 et 3 montrées sur la localisation des prises de vues des simulations visuelles (annexe 10, vue en plan A) ont été inversées.

DS/ds



Daniel Spooner, ing.  
Analyste

c. c. MM. Marcel Landry, directeur régional de l'analyse et de l'expertise du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine  
Claudel Pelletier, ministère des Ressources naturelles et de la Faune du Québec