

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 132 À OAK BAY
MUNICIPALITÉ DE POINTE-À-LA-CROIX**

***ADDENDA À
L'ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT***

**RÉPONSES AUX QUESTIONS DU
MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT**

**PRÉSENTÉES AU
MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT**

Décembre 2002

Équipe de travail

Ministère des Transports du Québec

Direction

Yvon Villeneuve, ingénieur	SST	Chef du Service du soutien technique
Victor Bérubé, ingénieur	DT	Chef du Service des inventaires et du plan

Analyse et rédaction

Michel Michaud, géographe, M.ATDR	SST	Chargé d'étude et rédaction
Robert Delisle, biologiste	SST	
Fabien Lecours, architecte du paysage	SST	
Charles Morin, ingénieur	SST	
Michel Morency, géomorphologue	SST	
Louis Belzile, biologiste, aménagiste	DT	
Serge Rhéaume, biologiste	DT	
Patrick Brousseau, ingénieur	CS	Chargé de projet
Louis Bélanger, ingénieur	CS	

Édition

Line Bilodeau	SST
---------------	-----

CS : Centre de service de New Carlisle

DT : Direction territoriale du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine

SST : Service du soutien technique, Direction générale de Québec et de l'Est

INTRODUCTION

Le 25 mars 2002, le ministère des Transports (MTQ) déposait au ministère de l'Environnement (MENV), une étude d'impact intitulée *Projet de réaménagement de la route 132 à Oak Bay – Municipalité de Pointe-à-la-Croix*.

Le 20 juin 2002, le ministère de l'Environnement transmettait au MTQ des questions et des commentaires sur cette étude. Ceux-ci résultaient des consultations intraministérielles et interministérielles ayant pour objectifs de vérifier si les éléments de la Directive et du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q. 1981, chap. Q-2, règl. 9) avaient été traités de façon satisfaisante.

Le présent document constitue un addenda à l'étude d'impact (rapport principal) et répond aux questions et commentaires du MENV.

L'information requise pour compléter l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact est présentée sous forme de réponses aux questions et aux commentaires. Afin d'en faciliter la compréhension, les questions et les sections concernées dans l'étude d'impact sont reprises dans le texte et apparaissent en gras.

L'addenda est déposé en 30 copies au MENV.

1. Aménagement du territoire – Développement durable

Section : Introduction

Comment le projet s'inscrit-il dans les politiques et orientations du gouvernement québécois en matière de développement durable, d'aménagement du territoire et de développement du transport ?

Les orientations du gouvernement québécois en matière de développement durable, d'aménagement du territoire et de développement du transport sont véhiculées à travers la mission, les choix stratégiques et les politiques du ministère des Transports.

Le ministère des Transports joue un rôle économique important au Québec. Il assure, dans un premier temps, la circulation des personnes et des biens par le développement, l'aménagement et l'exploitation d'infrastructures de transport intégrées, fiables et sécuritaires. Dans un second temps, ces liens routiers contribuent et soutiennent le développement économique et social des communautés locales et régionales dans l'ensemble du Québec. Ces éléments font partie de la mission du Ministère, laquelle vise à répondre aux besoins actuels de la population avec un souci constant de l'impact de ses interventions sur l'aménagement du territoire et l'environnement.

En plus de divers programmes et activités permettant la réalisation de ses choix stratégiques et de ses orientations en transport, le Ministère s'est doté de politiques qui favorisent une meilleure planification des transports tout en tenant compte des problématiques associées à l'aménagement du territoire et à l'environnement. À titre d'exemple, on peut mentionner la politique sur le bruit routier, la politique sur le vélo et la politique de circulation des véhicules lourds sur le réseau routier municipal. Le MTQ a aussi sa politique ministérielle en environnement, qui intègre le concept de développement durable à la réalisation de ses projets.

De plus, rappelons que les orientations du MTQ en matière d'aménagement du territoire et de développement du transport ont été intégrées au document *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement – Pour un aménagement concerté du territoire*, publié en 1994, ainsi qu'aux documents complémentaires de 1995 et de 2001¹. Ces orientations gouvernementales visent, entre autres, à assurer la pérennité du territoire et des ressources dans une perspective de développement durable.

En fait, le projet de reconstruction de la route 132 à Pointe-à-la-Croix, dans le secteur de Oak Bay, s'intègre dans un vaste plan d'ensemble et vise à rendre la route nationale 132 plus confortable et sécuritaire. Puisque les choix stratégiques du Ministère mettent l'accent sur le maintien et l'amélioration des infrastructures et des systèmes de transports de préférence à leur développement, nous avons retenu une variante de tracé qui emprunte en grande partie le corridor routier existant.

Par ailleurs, la section de la route 132 visée par le projet a été identifiée dans le plan de transport de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine comme faisant partie du réseau stratégique qui relie les principales régions du Québec². En améliorant cette route, le Ministère répond aux besoins des usagers actuels et à ceux souvent exprimés par la population de la Gaspésie. En effet, la route 132 constitue un lien routier d'importance qui contribue, avec d'autres secteurs de l'économie, au développement régional. L'état de ce réseau routier et sa sollicitation croissante font en sorte que le Ministère trouve justifié de procéder à l'amélioration de ce tronçon de route.

En outre, sur les plans de l'environnement et de l'aménagement du territoire, l'étude d'impact sur l'environnement démontre que le MTQ assure le maintien

1. Gouvernement du Québec. *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement – Pour un aménagement concerté du territoire*. Ministère des Affaires municipales, Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire. Juin 1994.

Gouvernement du Québec. *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement – Pour un aménagement concerté du territoire. Document complémentaire*. Ministère des Affaires municipales, Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire. Juillet 1995.

Gouvernement du Québec. *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement – La protection du territoire et des activités agricoles. Document complémentaire révisé*. Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, Direction de l'aménagement et du développement local. Décembre 2001.

2. Le plan de transport de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine est en voie d'être complété.

des écosystèmes et des processus écologiques et tient compte du milieu humain. Ces aspects du projet ont été bonifiés afin de répondre aux attentes actuelles de la population et des instances municipales. Leurs préoccupations et commentaires, exprimés, entre autres, lors d'une séance de consultation de la Municipalité, ont été intégrés à l'évaluation du projet, aux chapitres de la conception et des mesures d'atténuation. Les impacts négatifs temporaires seront par ailleurs atténués, afin de permettre la meilleure intégration possible du projet au milieu.

Ainsi, en minimisant le déboisement et en récupérant en grande partie le corridor routier existant, le projet rejoint les attentes de la population locale. Il permet également la conservation des écosystèmes et d'un encadrement visuel attrayant de part et d'autre de la route.

Enfin, la conception et la réalisation du projet de reconstruction de la route 132 à Pointe-à-la-Croix, dans le secteur de Oak Bay, intègrent les principes de développement durable, puisqu'elles permettent de répondre aux besoins du présent sans compromettre la possibilité pour les générations à venir de satisfaire les leurs.

En effet, la plupart des principes (12) de développement durable définis par le MENV s'appliquent et sont pris en compte dans la planification et la réalisation du présent projet.

	Principes de développement durable	Éléments de projets du MTQ
1.	Satisfaction des besoins essentiels des communautés humaines et amélioration du niveau de vie général	<ul style="list-style-type: none"> • Amélioration de la qualité de vie (accès routier facilité) • Réduction des effets structurants négatifs sur l'occupation du territoire et l'étalement urbain
2.	Équité entre les personnes, les nations et les générations	<ul style="list-style-type: none"> • Encouragement à la conservation des habitats pour les générations futures • Limitation des effets à long terme, dont ceux induits par la multiplication des infrastructures, des barrages, etc.
3.	Intégration des aspects environnementaux, économiques et sociaux dans la prise de décision et la comptabilité nationale	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation de l'étude d'impact sur l'environnement et consultation par le BAPE
4.	Modification des comportements, des modes de production et des habitudes de consommation	<ul style="list-style-type: none"> • Évitement de l'empiètement en milieu humide • Usage optimal des ressources durant la construction et l'opération • Application de méthodes de construction respectueuses de l'environnement • Utilisation des eaux de ruissellement • Ajout des clauses contractuelles de protection de l'environnement durant la phase de construction
5.	Mesures législatives / légales efficaces pour la responsabilisation des pollueurs et l'indemnisation des victimes	N/A

	Principes de développement durable	Éléments de projets du MTQ
6.	Accessibilité pour tous à l'information et à la prise de décisions	<ul style="list-style-type: none"> Information et consultation du milieu par l'initiateur et intégration des préoccupations exprimées dans la conception et la réalisation du projet
7.	Engagement actif et partenariat de tous les groupes de la société, partage des responsabilités	<ul style="list-style-type: none"> Prise en compte des besoins du milieu
8.	Amélioration de la compréhension scientifique et encouragement à l'innovation scientifique et technologique en vue du renforcement des capacités	<ul style="list-style-type: none"> Recherche et développement de meilleures variantes pour l'environnement Programme de suivi environnemental adapté aux impacts considérés incertains (puits d'eau potable, bruit, etc.)
9.	Protection de l'environnement	<ul style="list-style-type: none"> Réalisation de l'étude d'impact et application de la procédure d'évaluation environnementale comme outil de planification et de prévention pour le MTQ, le public et le gouvernement Adoption d'une politique environnementale et application aux activités du MTQ Identification de mesures d'atténuation efficaces Application de mesures de surveillance et de suivi des travaux Vérification périodique de l'efficacité des opérations et de la protection de l'environnement (audit, suivi, etc.) Transmission des exigences environnementales aux fournisseurs de biens et de services (via CCDG et clauses au devis)
10.	Application systématique du principe de précaution	<ul style="list-style-type: none"> Analyses des risques Mesures de sécurité lors des travaux de chantier Plan de mesures d'urgence Programme de suivi environnemental adapté pour les aspects à risques et conséquences élevés
11.	Application du principe pollueur / payeur	<ul style="list-style-type: none"> Application de mesures d'atténuation et de compensation
12.	Partenariat mondial	N/A

N/A : Ne s'applique pas.

2. Espèces menacées ou vulnérables

Section 3.4.1.7

Depuis la consultation du Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec par l'initiateur de projet, de nouvelles informations ont été consignées. Ainsi, la *sagittaire à sépales dressés*, sous-espèce des estuaires, une espèce désignée menacée et qui n'est connue au Québec qu'à Pointe-à-la-Croix, a été découverte dans la partie supérieure de l'estuaire de la rivière du Loup qui se jette dans la baie au Chêne. Ce territoire correspond à la limite occidentale de la zone à l'étude.

Pouvez-vous confirmer que cet habitat, et donc l'espèce en question, est localisé hors de la zone des travaux et que ceux-ci n'auront aucun impact sur cette espèce menacée ?

Dans le cas contraire, vous devrez proposer des mesures d'atténuation préservant l'intégrité écologique de l'habitat.

Effectivement, le tracé retenu n'empiète ni n'approche la partie supérieure de l'estuaire de la rivière du Loup et, de ce fait, l'habitat de la Sagittaire à sépales dressés. Pour cette raison, les travaux n'auront pas d'impact sur cette espèce menacée.

3. Ruisseau Busted

Section 3.4.2.3

La description qui est faite de cet élément, de même que les photos annexées, permettent de statuer que ce cours d'eau constitue un habitat de qualité pour l'omble de fontaine et possiblement l'éperlan arc-en-ciel en période de reproduction, dans la section aval, tout près de la confluence avec la rivière Ristigouche.

Les travaux reliés à la traverse de ce cours d'eau prévoient l'installation d'un ponceau de béton de 70 m de long enfoui sur 10 % de sa hauteur, ce qui devrait permettre de recréer un lit naturel au fond du ponceau.

La longueur prévue du ponceau peut constituer un obstacle à la migration des poissons, même si un lit naturel s'y est reconstitué en raison du fait que les matériaux y sont généralement de petite dimension, ce qui n'offre pas ou peu d'habitats de repos. Les poissons qui s'y engagent doivent donc franchir d'un seul trait toute la longueur du ponceau, ce qui, sous certaines conditions d'écoulement, s'avère impossible à réaliser.

Il existe des infrastructures permettant de conserver un vrai lit naturel (ponceau en arche) et qui offrent une alternative au tuyau sans obligatoirement construire un pont.

Le ministère des Transports (MTQ) peut-il envisager d'utiliser ce type d'infrastructure pour le ruisseau Busted ?

Le ponceau en arche offre des avantages certains au point de vue environnemental pour l'habitat aquatique et les poissons : son installation ne nécessite pas de dérivation temporaire du cours d'eau et son lit demeure naturel. Ce type de ponceau est préfabriqué et présente certains autres avantages non négligeables. Il est plus facile d'installation, ce qui occasionne moins d'impacts temporaires sur l'environnement et la circulation routière.

Il faut cependant s'assurer que l'installation du ponceau à cet endroit est techniquement réalisable. En effet, le sol doit avoir une capacité portante suffisante pour accepter le poids de l'infrastructure et du remblai. Le ponceau reposera sur des semelles filantes, lesquelles transmettront la charge au sol. Au stade actuel du projet, les sondages géotechniques ne sont pas encore réalisés. Nous ne pouvons donc nous prononcer sur la faisabilité de ce type de ponceau.

4. Caractéristiques socioéconomiques

Section 3.5.1, p. 61

Les données du recensement de 2001 de Statistique Canada sont maintenant disponibles. Pouvez-vous présenter la mise à jour de ces données ?

Tableau 3.12

Selon les données obtenues par le ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS) auprès de Statistique Canada après le recensement de 1996, la population de la Gaspésie s'élevait à 105 174, votre tableau fait mention d'une population de 91 372. Est-ce que les chiffres et la source de votre tableau sont exacts ?

La donnée de Statistique Canada (105 174) comprend la population des Îles-de-la-Madeleine. Celle du tableau (91 372) l'exclut, ce qui représente une différence de 13 802 personnes.

Le tableau 3.12 a été corrigé pour inclure la population des Îles-de-la-Madeleine dans le total des colonnes et l'évolution de la population régionale actualisée pour la période de 1996 à 2001. L'évolution de la population régionale de 1991 à 1996 a aussi été revue.

MRC d'Avignon

	1996	2001	1996-2001
Carleton-Saint-Omer	4 267	4 010	- 6,0 %
María	2 581	2 458	- 4,8 %
Nouvelle	2 009	1 960	- 2,4 %
Pointe-à-la-Croix	1 607	1 513	- 5,8 %
Sept autres municipalités	3 696	3 397	- 8,1 %
Réserves indiennes de Gesgapegiag et Listuguj	1 738	1 930	11,0 %
MRC d'Avignon	15 898	15 268	- 4,0 %
Région de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	105 174	96 924	- 7,8 %

Note : Statistique Canada inclut les réserves indiennes de Gesgapegiag et Listuguj.

Il est à noter que le texte correspondant à la section 3.5.1 du document principal (étude d'impact) a été modifié dans la version résumée de l'étude d'impact pour tenir compte des statistiques de 2001.

5. Création d'emplois

Section 3.5.1

Est-ce que les appels d'offres favorisent l'attribution de la réalisation des travaux à des entrepreneurs locaux ?

Le Ministère est soumis à des procédures administratives très strictes pour l'octroi des contrats.

Les entrepreneurs locaux ne sont pas favorisés par rapport aux autres entrepreneurs du Québec.

L'adjudication des contrats sera réalisée conformément au *Règlement sur les contrats d'approvisionnement, de construction et de services des ministères et des organismes publics*.

Les entrepreneurs de la région sont favorisés dans une certaine mesure, mais ce ne sont pas exclusivement des entrepreneurs de la région ou de la localité concernée par le projet qui soumissionnent à un contrat.

Toutefois, il demeure que, au niveau des frais de mobilisation, l'entrepreneur de la région sera favorisé parce que le prix de sa soumission sera généralement plus bas que celui des autres soumissionnaires localisés hors de la région. Dans le cas qui nous occupe, il faudra attendre que le MTQ procède à l'appel d'offres pour savoir si des entrepreneurs de Pointe-à-la-Croix ou des localités voisines soumissionneront à ce contrat.

6. Cyclisme

Section 3.5.3.4

Le MTQ peut-il développer davantage sur la façon dont le projet améliorera la sécurité des cyclistes et pourra s'inscrire dans le projet interrégional de la Route verte ?

Le cyclisme est important pour le développement touristique de la Gaspésie et il sera considéré dans le cadre du projet. L'itinéraire de la Route verte doit emprunter la route 132, à Pointe-à-la-Croix. Or, les caractéristiques actuelles du segment de la route 132 à l'étude ne favorisent pas la pratique sécuritaire du vélo. Les accotements en gravier sont étroits et de largeur variable, ce qui amène les cyclistes à emprunter la voie de circulation. Lorsqu'un véhicule approche, le cycliste doit se rabattre sur un accotement plutôt restreint. Cette situation, jumelée à la présence de nombreuses courbes qui limitent la visibilité du conducteur, exige des cyclistes éveil et attention.

Le MTQ procède, selon certaines conditions³, à l'asphaltage des accotements lors des travaux de réfection, d'amélioration ou d'entretien. Les objectifs poursuivis sont de sécuriser les usagers en diminuant le risque de perte de contrôle, de réduire les coûts d'entretien et de répondre aux besoins des cyclistes comme ils sont exprimés dans les schémas d'aménagement.

Le projet prévoit donc l'aménagement d'un espace adapté aux cyclistes. Les accotements seront asphaltés sur 1,75 mètres de largeur, conformément aux normes d'aménagement des voies cyclables. Une signalisation identifiant la voie cyclable et annonçant la présence de cyclistes sur l'accotement sera installée à l'intention des usagers de la route (cyclistes, automobilistes, camionneurs, etc.) lorsque le circuit cyclable de la Route verte sera complété.

Ainsi, la sécurité des cyclistes sera grandement accrue par la réalisation du projet. La correction des courbes et les plus grandes distances de visibilité amélioreront les conditions de circulation pour l'ensemble des usagers, ce qui se traduira par une route plus sécuritaire.

7. Climat sonore

Section 3.5.6

Pourrait-on obtenir les données de base utilisées pour valider le modèle de prédiction ?

De plus, on constate que plusieurs résidences dépassent le seuil d'acceptabilité de 55 dBA Leq(24h) ; malgré la Politique sur le bruit routier du MTQ, y a-t-il des mesures d'atténuation qui pourraient être envisagées pour améliorer la situation ?

Voici les données de base pour valider le modèle de prédiction. Ces comptages ont été réalisés en même temps que les relevés sonores, le 30 août 2000.

Comptage de circulation

Adresse	254, route 132				350, route 132			
	14 h à 16 h		Moyenne/h		10 h à 12 h		Moyenne/h	
Direction	Est	Ouest	Est	Ouest	Est	Ouest	Est	Ouest
Autos	204	228	102	114	111	213	56	106
Camions moyens	11	7	5	3	4	12	2	6
Camions lourds	31	20	16	10	24	21	12	11
Autobus	3	3	2	2	0	0	0	0
Motos	4	2	2	1	2	7	1	4
Total	253	260	127	130	141	253	71	127

3. Débit journalier moyen annuel (DJMA) >= 5000 véhicules, réseau stratégique, présence d'une voie cyclable, courbes et pentes prononcées.

Selon la Politique sur le bruit routier, des mesures d'atténuation seront mises en œuvre seulement si l'impact est estimé de niveau moyen ou fort sur un horizon de 10 ans, en fonction de la grille d'évaluation retenue dans cette même politique.

Par souci d'équité envers l'ensemble des citoyens résidant en bordure des routes et touchés par divers projets routiers, le MTQ se doit de respecter sa politique sur le bruit routier et de traiter tous les cas selon les mêmes règles, jugées raisonnables dans le cadre d'interventions découlant d'investissements majeurs. C'est la raison d'être de la politique d'avoir défini des seuils d'intervention.

Les résidants peuvent cependant, de leur propre initiative, améliorer leur confort par des interventions sur leur propriété, hors du contrôle du MTQ, tels l'insonorisation, les plantations ou le bruit camouflant (c'est-à-dire tout ce qui produit un bruit de fond pour cacher les bruits de la circulation tels une fontaine, un climatiseur, un filtreur de piscine ou le vent dans les feuilles).

8. Remblayage d'une zone humide

Le tableau 5.2 (page 100) pour le choix de la variante mentionne que la variante centre est celle qui aura le moins d'impacts sur les zones humides puisqu'une seule est touchée par le projet.

Est-ce celle située à proximité de la Pointe au Chêne, extrémité du marais d'Oak Bay dont il est question à la section 7.2.3.5 (p. 110) ? Sinon, la situer géographiquement et indiquer quelle superficie fera l'objet de remblayage.

Non. Ce petit plan d'eau d'une superficie d'environ 400 m² est situé à la hauteur du chaînage 5 + 280 du côté sud de la route actuelle, à proximité d'un hangar.

En fait, ce n'est pas une zone humide naturelle, il s'agit d'un petit plan d'eau artificiel aménagé par le propriétaire. Ce plan d'eau n'est pas alimenté par un cours d'eau naturel mais plutôt par la nappe aquifère. C'est tout le plan d'eau qui sera remblayé, car il se trouve dans les limites de l'emprise du projet.

9. Déblais / remblais

Selon le tableau 5.2 de la page 100, il y aura environ 52 000 m³ de matériaux excédentaires. De quelle façon disposerez-vous de ces matériaux ?

La disposition de ces matériaux se fera dans un site autorisé par le MENV, conformément aux lois et règlements en vigueur à la municipalité et aux différents ministères du gouvernement du Québec.

Le choix d'un site revient à l'entrepreneur qui réalisera les travaux. Il devra en disposer selon la réglementation en vigueur et ce sera à lui d'obtenir les autorisations requises, le cas échéant. Cependant, les sites près de la zone des travaux sont les plus susceptibles d'être utilisés.

10. Données non concordantes

Section 7.2.4

Les chiffres inscrits au total du tableau 7.1, aux pages 110-111, ne sont pas les mêmes que dans la description textuelle de la section 7.2.4. Le tableau fait mention de 7,4 ha d'agricole, de 1,5 ha de friche et de 5 ha de boisé, tandis que le texte mentionne plutôt 9.8 ha de boisé, 1,5 ha de friche et 2.2 ha agricole. Expliquer cette différence.

Les chiffres apparaissant au tableau 7.1 sont ceux qui auraient dû paraître dans le paragraphe descriptif de la section 7.2.4.

11. Chêne rouge

Section 7.2.4

Le chêne rouge est une essence forestière à l'état de relique en Gaspésie, sa distribution y est très localisée. Le secteur à l'étude est une des principales localités où l'essence est présente, ce qui représente une certaine valeur patrimoniale et un apport à la diversité biologique du territoire qui est non négligeable.

Aussi, afin de maximiser la conservation de l'intégrité des peuplements ou des spécimens de grande taille (plus de 20 cm) et advenant leur présence, le MTQ peut-il s'engager à les garder en place lorsque possible?

Afin de maximiser la conservation de l'intégrité des peuplements ou des spécimens de grande taille (plus de 20 cm) et advenant leur présence, le MTQ s'engage à les garder en place lorsque c'est possible.

En effet, avant l'exécution des travaux de déboisement, la partie du peuplement de chêne rouge qui est localisée à l'intérieur de l'emprise sera balisée sur le site des travaux. La limite du déboisement à exécuter sera évaluée en fonction des travaux de terrassement à réaliser. Tous les chênes rouges qui n'entrent pas en conflit avec ces travaux et qui ne présentent aucune nuisance à la sécurité et à la fonctionnalité du nouveau tracé de la route 132 seront conservés.

Lors de l'élaboration du plan de plantation en bordure du nouveau tracé, le chêne rouge sera privilégié comme essence lorsque le substrat et le drainage seront favorables à sa croissance.

12. Programme de suivi et de surveillance

Section 7.3.2.4

L'étude d'impact mentionne, à la page 117, qu'une campagne d'échantillonnage des puits d'eau potable (4 artésiens et 1 de surface) a été réalisée en 1999 afin de connaître la qualité de l'eau dans la zone à l'étude. Pouvez-vous localiser géographiquement l'emplacement de ces puits et indiquer s'il s'agit des mêmes puits identifiés à risque à la section 10.1 (page 151) et qui feront l'objet d'un suivi (étude détaillée) tel qu'indiqué à la section 7.3.2.4.

Lors des relevés de terrain (inventaire hydrogéologique), seuls cinq puits ont été inventoriés. Les prélèvements avaient pour but de connaître la qualité de l'eau du secteur et le type d'alimentation en eau des résidants.

Les puits échantillonnés pourront faire l'objet d'un programme de suivi s'ils sont jugés à risques lors de l'étude détaillée. Cette étude détaillée des puits sera réalisée par le MTQ avant le début des travaux, lorsque les plans de construction définitifs du projet seront disponibles.

Identification des puits qui ont fait l'objet d'un échantillonnage

N° sur la route 132	Type de puits	Localisation
244	Artésien	Le puits se situe à environ 12 mètres derrière la maison (côté nord).
250	Artésien	Le puits se situe à environ 15 mètres à l'est de la maison.
339	Artésien	Le puits se situe à environ 8 mètres derrière la maison (côté nord).
383	Artésien	Le puits se situe à environ 2 mètres du côté ouest de la maison, sous le stationnement actuel.
277	Surface	Le puits se situe au sous-sol de la maison.

13. Impacts temporaires et mesures d'atténuation

Section 7.3.3

Est-ce que le réaménagement de la route exigera des travaux de dynamitage ?

Si oui, quelles sont les mesures prévues afin de prévenir l'exposition accidentelle des résidants au monoxyde de carbone lors des travaux, ainsi que les autres mesures pour éviter ou minimiser les impacts de cette activité (bruit, vibrations, etc.) ?

Oui, il y aura des travaux de dynamitage. L'entrepreneur qui les effectuera sera tenu de respecter les articles suivants du *Cahier des charges et devis généraux (CCDG)*, édition 2003.

11.4.4 CONTRÔLE DES VIBRATIONS ET DU TAUX DE MONOXYDE DE CARBONE

11.4.4.1 Vitesses permises

L'intensité des vibrations admissibles est contrôlée par la mesure de la vitesse des particules. L'entrepreneur doit procéder au contrôle des vibrations.

La vitesse des particules, mesurée dans n'importe laquelle des trois composantes de l'onde (transversale, longitudinale ou verticale), ne doit pas dépasser :

- 25 mm/s aux résidences et commerces;
- 50 mm/s aux puits d'alimentation en eau.

À proximité du béton frais, les limites sont :

- 50 mm/s de 0 à 4 heures après la coulée;
- 5 mm/s de 4 à 24 heures après la coulée;
- 25 mm/s de 1 à 3 jours après la coulée;
- 50 mm/s de 4 à 7 jours après la coulée;
- 100 mm/s plus de 7 jours après la coulée.

11.4.4.2 Mise en oeuvre

11.4.4.2.1 *Contrôle et enregistrement des vibrations*

Tous les sautages réalisés à moins de 100 m d'une résidence ou d'un commerce doivent être enregistrés. Le site d'enregistrement est déterminé de manière à pouvoir vérifier adéquatement l'intensité des vibrations transmises.

La sensibilité du sismographe doit couvrir toute l'étendue des vitesses des particules générées par les tirs. L'entrepreneur doit remettre au surveillant, au moins 3 jours avant le début des sautages, une copie du certificat de calibration du géophone. La calibration est réalisée selon les recommandations du fabricant.

Une copie conforme des enregistrements doit être transmise au surveillant immédiatement après chaque tir.

11.4.4.2.2 *Contrôle du taux de monoxyde de carbone dans les bâtiments*

Pour les travaux à l'explosif effectués à proximité des bâtiments, l'entrepreneur doit, dans un premier temps, renseigner les occupants par voie de communiqué, sur la nature des travaux à réaliser ainsi que sur les symptômes pouvant être ressentis (maux de tête, nausées, etc.), et sur les mesures à prendre advenant une éventuelle infiltration, dans les bâtiments, des gaz générés par les tirs à l'explosif.

Dans un deuxième temps, des détecteurs de monoxyde de carbone doivent être mis en place à proximité des drains de plancher au niveau du sous-sol des bâtiments qui sont localisés à l'intérieur d'une zone de 50 m de largeur mesurée par rapport aux limites de l'aire de chaque sautage.

Des mesures du taux de monoxyde de carbone doivent également être effectuées dans les réseaux d'égouts sanitaires et pluviaux lorsque les travaux à l'explosif sont effectués à l'intérieur des limites mentionnées précédemment.

Tous les cas où une augmentation du taux de monoxyde de carbone a été mesurée doivent être consignés par écrit et l'information transmise au surveillant.

14. Impacts temporaires et mesures d'atténuation

Section 7.3.3 : Véhicules d'urgence

Quels sont les impacts potentiels des travaux routiers sur la circulation des véhicules d'urgence et des autobus scolaires et quelles sont les mesures temporaires qui seront prises afin de les atténuer pour assurer le maintien de la circulation de ces véhicules ?

Tel que mentionné dans cette section de l'étude, les impacts potentiels sur la circulation sont estimés faibles et temporaires. Il s'agit d'une perturbation temporaire (ralentissement, dérangement) de la circulation des véhicules dans les limites des travaux.

Le MTQ exige de l'entrepreneur le maintien de la circulation et des accès aux propriétés en tout temps. L'article 7.5.2 du *Cahier des charges et devis généraux* intitulé «Maintenance de la circulation et signalisation – Infrastructures routières, construction et réparation» décrit les obligations de l'entrepreneur. De plus, une signalisation routière sécuritaire sera mise en place lors de la réalisation des travaux.

En outre, le MTQ peut ajouter des clauses spéciales aux devis de façon à adapter son obligation de maintien de la circulation aux conditions particulières du chantier.

En ce qui a trait au transport scolaire, les vacances d'été coïncident avec la période intensive de réalisation des travaux routiers.

Par ailleurs, le corridor actuel et une partie du nouveau corridor pourront servir de route temporaire pendant les travaux. Enfin, les accès aux chemins adjacents à la route 132 (chemins Foran, McNeil et Shipyard) seront maintenus.

15. Abandon du corridor actuel

Section 7.4.3 (page 128)

Quel est l'échéancier prévu pour effacer l'empreinte visuelle et recréer une continuité dans le paysage, en restaurant le corridor actuel à l'aide des mesures précisées à la section 7.4.3.1 de l'étude d'impact ?

Pour effacer l'empreinte visuelle du corridor abandonné et recréer une continuité dans le paysage, les travaux suivants sont prévus, selon cet échéancier.

- Nivellement

À la fin des travaux de construction de la nouvelle route, lorsque la circulation sera transférée sur le nouveau corridor, les travaux de dénaturation et de nivellement de l'ancienne plate-forme de la route 132 permettront de l'intégrer au relief naturel du paysage.

En cas de détection d'une confusion dans l'orientation des usagers à la jonction de l'ancien et du nouveau corridor, un monticule sera érigé afin de diriger la vision des usagers dans l'axe du nouveau corridor. Cette mesure d'atténuation sera efficace dès la mise en place du monticule.

- Engazonnement

À la fin des travaux de construction, de la terre végétale sera épandue sur l'ancien corridor et des travaux d'engazonnement par ensemencement

hydraulique seront réalisés. Pendant la première année après la fin des travaux, l'engazonnement établira rapidement un lien végétal harmonieux avec le couvert du paysage environnant.

- Plantations

Des travaux de plantation compléteront l'harmonisation avec le couvert végétal du paysage environnant. Ces travaux seront exécutés le premier printemps après la fin des travaux de terrassement et de construction. L'effet visuel des plantations sera observable à long terme (au moins cinq ans après leur exécution).

Après ces travaux, l'ancien corridor s'intégrera graduellement au paysage environnant. Un an après la réalisation du projet, les traces de l'ancien corridor seront difficilement perceptibles, d'autant plus que le nouveau corridor se superpose à l'ancien sur presque toute sa longueur.

16. Plan régional de mesures d'urgence

Section 8

L'étude d'impact décrit la structure d'intervention en urgence et les modes de communication avec l'organisation de sécurité civile externe, mais ne fait pas mention des diverses situations possibles et probables, des équipements disponibles et des moyens prévus pour alerter efficacement les personnes menacées par un sinistre. Pouvez-vous fournir ces informations ?

Le plan des mesures d'urgence pour la région du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine énumère les différentes situations d'urgence possibles et localise les endroits à risques pour chacune des situations et ce, pour chaque centre de services de la région (chapitre 3). Les événements à risques et ceux susceptibles de causer des accidents ne sont pas uniquement reliés aux activités sur les chantiers. Voici des exemples d'évènements qui peuvent se produire :

- déversement de produits pétroliers ou chimiques dans les ruisseaux tributaires de la rivière Ristigouche;
- accident ferroviaire ou déraillement;
- tremblement de terre;
- tempête de verglas.

Chaque centre de services a la responsabilité de mettre à jour les données concernant les équipements disponibles. Ainsi, le Centre de services de New Carlisle, qui dessert Pointe-à-la-Croix, doit dresser la liste des équipements à sa disposition à l'aide de l'annexe I du plan régional des mesures d'urgence. Ce plan prévoit également que, si une situation exige des ressources humaines ou

matérielles supplémentaires, le coordonnateur local doit demander au coordonnateur régional de faire les démarches nécessaires pour répondre à ses besoins.

De plus, le plan stipule que, normalement, les sinistrés doivent être les premiers informés de la situation (chapitre 8). Les moyens de communication suivants permettront de rejoindre efficacement ce groupe cible :

- mise sur pied d'un centre des renseignements distinct de la salle de presse;
- diffusion d'avis ou de messages dans les médias (la radio est prioritairement ciblée, puis la télévision et les journaux);
- organisation ou participation à des assemblées publiques d'information.

17. Mesures d'urgence

Section 8.1 (page 143)

Cette section décrit l'organisation des mesures d'urgence au MTQ pour la région du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine. Il y est mentionné divers coordonnateurs en sécurité civile. S'agit-il du personnel du MTQ ou de la Direction de la sécurité civile du ministère de la Sécurité publique ?

Les coordonnateurs en sécurité civile qui sont mentionnés à la section 8.1 font tous partie du ministère des Transports du Québec.

18. Échéancier

Quel est l'échéancier prévu pour la réalisation du projet ? SVP, énumérer les principales activités préparatoires, de construction et les opérations prévues de même que le moment de leur réalisation.

Nous ne pouvons pas donner un échéancier des travaux, même préliminaire, car nous ne sommes pas à l'étape de préparation des plans et devis et d'appel d'offres. L'échéancier de réalisation du projet dépend des disponibilités budgétaires, qui ne sont pas encore connues.

Les principales activités préparatoires se dérouleront dans l'ordre suivant :

- arpentage,
- préparation des plans et devis,
- expropriation,
- appel d'offres,
- construction.

19. Plan de communication

Comment les résidents de la zone touchée par le projet seront-ils informés de la nature et de la tenue des travaux à venir ?

Le Ministère a rencontré la Municipalité pour lui présenter le projet en décembre 2001. La Municipalité, par l'entremise de son comité consultatif d'urbanisme et d'environnement, a par la suite tenu une rencontre de consultation avec les citoyens, en particulier les propriétaires touchés par les expropriations (voir la résolution à l'annexe 11 de l'étude).

Lorsque l'étude d'impact sera rendue publique par le BAPE, les résidents pourront prendre connaissance du dossier au bureau de la Municipalité, lors de la période d'information publique de 45 jours.

20. Voie de virage

L'aire d'extraction, propriété de Pavage Beau bassin, est une des activités générant un certain flux de camions dans le secteur. Une voie de virage afin de faciliter l'accès des camions à ce site et de conserver la fluidité du trafic pourrait-elle être aménagée ?

Élaborer sur les possibilités d'un tel aménagement.

Le MTQ doit respecter ses normes pour l'aménagement d'une voie de virage à gauche.

Présentement, l'analyse du nombre de mouvements et du débit de circulation démontre clairement que la voie de virage à gauche n'est pas requise sur ce segment de la route 132. Ceci s'explique par le peu de véhicules qui se rendent à ce banc de matériaux et par la faiblesse du débit de circulation sur la route 132 à la hauteur de cet accès. En conservant le même débit de circulation sur la route 132, il faudrait 35 fois plus de mouvements de virage à ce banc pour justifier cette voie.

Erratum

À la section 2.3 du rapport principal, à la page 11, remplacer les deuxième et troisième phrases du premier paragraphe par : «De ce nombre, quatre courbes sont sous-standards par rapport à la vitesse affichée de 90 km/h dans le secteur du projet.»

À la section 2.5 du rapport principal, à la page 23, ajouter au premier paragraphe, après la première phrase : «Les courbes C-5 et C-6 sont annoncées à une vitesse recommandée sécuritaire de 55 km/h.»

Toujours à la page 23, à la fin du cinquième paragraphe, ajouter la phrase suivante : «Les courbes C-11 et C-13 sont respectivement affichées à une vitesse recommandée sécuritaire de 65 km/h et de 75 km/h.»