

ADDENDA 3 RÉPONSES AUX QUESTIONS ET COMMENTAIRES

Les informations complémentaires fournies dans ce document donnent suite aux courriels des 6, 17 et 19 février 2017 et sont basées sur les données connues ou envisagées à ce stade-ci de la conception du Projet.

Activités de transport associées au chantier

Le transport de la machinerie, des équipements et autres matériaux s'effectuera essentiellement en utilisant l'autoroute 35 dont l'extrémité sud s'arrête actuellement à Saint-Sébastien au niveau de la route 133, puis en utilisant le réseau local, soit principalement la route 133, mais également la route 202 et le chemin Molleur. Certains véhicules emprunteront aussi le rang des Dussault (route 227) pour les travaux prévus en bordure de ce chemin.

Selon les données disponibles sur le site internet du ministère du Transport, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET), le débit journalier moyen annuel (DJMA) calculé en 2014 pour le tronçon de la route 133 situé entre l'autoroute 35 et la route 202 serait de 4 700 véh./j, alors qu'il serait de 1 450 véh./j pour le tronçon de la route 202 qui sera emprunté pour se rendre au chantier et de 640 véh./j pour le rang des Dussault (MTMDET, 2017)¹. Selon l'étude d'impact du MTMDET déposée dans le cadre de son projet de parachèvement de l'autoroute 35 entre Saint-Jean-sur-Richelieu et la frontière américaine, le camionnage représente une composante importante de la circulation sur la route 133, soit entre 13 et 30 % des débits observés en 2000 (1 050 véh./j à Saint-Armand et 1 600 véh./j à Saint-Jean-sur-Richelieu). Le débit journalier moyen d'hiver s'établit à environ 70 % du DJMA dans les environs de la municipalité de Saint-Sébastien, tandis que les débits journaliers moyens d'été s'établissent à près de 120 % du DJMA. Les variations saisonnières et mensuelles s'expliquent essentiellement par les fluctuations du trafic d'automobiles, puisque les débits de camions demeurent assez constants tout au long de l'année (MTQ et Genivar, 2005)².

Par ailleurs, les schémas d'aménagement et de développement révisés des MRC Le Haut-Richelieu (2004)³ et Brome-Missisquoi (2008)⁴ identifient des sections du réseau routier où les niveaux sonores dépassent les normes acceptables pour les fonctions sensibles telles que les aires résidentielles. Ainsi, des niveaux sonores dépassant les normes acceptables sont indiqués pour le tronçon de la route 133 entre Saint-Sébastien et Pike River. Les résidences situées à proximité du Projet le long de la route 133 sont ainsi localisées dans un tronçon exposé à des niveaux sonores attribuables à la circulation dépassant les 55 dBA.

Dans le cadre du Projet prolongement Saint-Sébastien, il est prévu qu'environ une douzaine de transports seront requis pour amener les sections de conduite au chantier et qu'environ une vingtaine de machineries lourdes seront graduellement amenées au chantier selon les activités (bouteurs, excavatrices, tracteurs à flèche latérale, plieuse et foreuse). Il y aura environ deux camions tracteurs avec remorques pour le transport local des équipements lourds durant le chantier, sept véhicules de service pour l'ensemble des équipes de soudage, de sablage par jet de sable et de ravitaillement en

¹ MTMDET, 2017. Débits de circulation 2014. En ligne :

http://transports.atlas.gouv.qc.ca/NavFlash/SWFNavFlash.asp?input=SWFDebitCirculation_2014

² MTQ et Genivar, 2005. Étude d'impact sur l'environnement. Projet de parachèvement de l'autoroute 35 entre Saint-Jean-sur-Richelieu et la frontière américaine.

³ Municipalité régionale de comté (MRC) Le Haut-Richelieu, 2004. Schéma d'aménagement et de développement révisé.

⁴ Municipalité régionale de comté (MRC) Brome-Missisquoi, 2008. Schéma d'aménagement et de développement révisé. Carte Territoires de contraintes

ADDENDA 3
RÉPONSES AUX QUESTIONS ET COMMENTAIRES

carburant, et un nombre varié de véhicules de service de type camionnette ou similaire pour les employés et le transport de matériel plus léger. Finalement, quelques transports sont prévus pour l'apport de matériel granulaire. La circulation associée au Projet sur le chemin Molleur sera maintenue à ce qui est nécessaire afin de limiter les dérangements pour les résidents.

Dans ce contexte, la circulation de camions sur le réseau local engendrée par le Projet ne devrait pas augmenter de manière notable le nombre de passages de véhicules lourds et autres véhicules (et le bruit associé) sur ces axes routiers. Ainsi, les résidents habitant en bordure des routes 133, 227 et 202 dans le secteur du Projet ne devraient pas être significativement importunés par le trafic de véhicules additionnels en lien avec la construction du Projet puisque l'augmentation sera marginale considérant que la circulation de véhicules lourds et autres véhicules est relativement importante sur ces axes routiers.

Suivi sonore associé au chantier

Comme indiqué dans l'étude d'impact sur l'environnement, les sources de bruit du chantier seront essentiellement associées à des sources mobiles telles que la machinerie lourde et autres véhicules, et seront ainsi ponctuelles et temporaires. En effet, comme il s'agit d'un projet linéaire, les activités et la machinerie lourde se déplacent graduellement du début vers la fin du prolongement, ce qui fait en sorte que les machineries lourdes ne sont pas toutes regroupées au même endroit et qu'ils demeurent peu longtemps au même site. Dans ce contexte et selon l'expérience acquise lors de la construction d'autres segments de gazoduc, l'initiateur de Projet est d'avis que les mesures d'atténuation proposées dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement sont adéquates pour prévenir et réduire les effets anticipés et qu'aucune mesure additionnelle ne sera requise. Néanmoins, TransCanada effectuera une période de suivi pour valider le niveau sonore au point de réception résidentiel le plus près dans le secteur de la route 133 pendant l'activité de forage sous la route, activité qui prendra plus d'une journée pour être complétée. Le suivi sera réalisé sur période d'une heure et le niveau sonore mesuré sera comparé aux lignes directrices en vigueur.

Répartition des espèces exotiques envahissantes

Comme mentionné à l'Addenda 1 de l'étude d'impact sur l'environnement, le Projet est localisé entièrement en terres agricoles et la présence des espèces exotiques envahissantes (EEE) se limite aux quatre cours d'eau et onze fossés. La répartition de chacune des EEE observées dans la zone d'implantation du Projet est indiquée au tableau présenté à la page suivante et dans le fichier de forme joint à la présente (*shapefile*).

Les volumes de sols touchés par les EEE qui seront manipulés dans le cadre du Projet sont estimés à environ 35 m³ pour la traversée des fossés et à environ 110 m³ en moyenne pour la traversée des cours d'eau. L'estimation tient compte de la profondeur potentielle des racines des EEE recensées au terrain et pouvant s'étendre jusqu'à un mètre de profondeur. Toutefois, il est à noter que les travaux dans les fossés situés en bordure des routes 133 et 202 seront limités puisque des forages horizontaux sont prévus pour le franchissement de ces infrastructures routières. Tel que mentionné à l'Addenda 1 de l'étude d'impact sur l'environnement, ces sols seront réutilisés sur leur lieu d'origine.

ADDENDA 3
RÉPONSES AUX QUESTIONS ET COMMENTAIRES

Tableau 1 Recouvrement des espèces exotiques envahissantes dans les fossés et cours d'eau de la ZIP

Localisation	Recouvrement des EEE (%)				
	Anthrisque des bois (<i>Anthriscus syvestris</i>)	Brome inerme (<i>Bromus Inermis</i>)	Panais sauvage (<i>Pastinaca sativa</i>)	Alpiste roseau (<i>Phalaris arundinacea</i>)	Roseau commun (<i>Phragmites australis subs. Australis</i>)
Fossé 1	-	-	-	environ 25 %	environ 25 %
Fossé 2	-	-	-	environ 5-10 %	-
Fossé 3	-	-	-	environ 25 %	-
Ruisseau Bélanger	-	-	-	environ 25 %	-
Fossé 4	-	-	environ 2-5 %	environ 35 %	-
Cours d'eau Howick-Leduc	-	-	-	environ 2-5 %	environ 15 %
Branche 1 du cours d'eau Ligne de Noyan	-	-	-	environ 15 %	environ 2-5 %
Cours d'eau Ligne de Noyan	-	-	-	environ 20 %	-
Fossé 5	environ 5-10 %	-	environ 5 %	-	-
Fossé 6	environ 5-10 %	-	environ 5 %	-	-
Fossé 7	-	-	-	environ 2-5 %	-
Fossé 8	-	environ 15 %	-	environ 2-5 %	-
Fossé 9	-	-	-	environ 2-5 %	-
Fossé 10	-	-	-	environ 25 %	-
Fossé 11	-	-	-	environ 20 %	-
Fossé 12	-	-	-	-	-

