

Révision de la numérotation des règlements

Veillez prendre note qu'un ou plusieurs numéros de règlements apparaissant dans ces pages ont été modifiés depuis la publication du présent document. En effet, à la suite de l'adoption de la Loi sur le Recueil des lois et des règlements du Québec (L.R.Q., c. R-2.2.0.0.2), le ministère de la Justice a entrepris, le 1^{er} janvier 2010, une révision de la numérotation de certains règlements, dont ceux liés à la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2).

Pour avoir de plus amples renseignements au sujet de cette révision, visitez le http://www.mddep.gouv.qc.ca/publications/lois_reglem.htm.

DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

**Rapport d'analyse environnementale
pour le projet de réaménagement de la route 132
sur le territoire de la Ville de Chandler
par le ministère des Transports**

Dossier 3211-05-377

Le 31 août 2009

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Du Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales :

Chargé de projet : M^{me} Valérie Saint-Amant

Supervision administrative : M^{me} Marie-Claude Théberge, chef de service

Révision de textes et éditique : M^{me} Marie-Claude Rodrigue, secrétaire
M^{me} Lise Comeau, secrétaire

SOMMAIRE

Le ministère des Transports (MTQ) désire procéder au réaménagement de la route 132 sur le territoire de la Ville de Chandler, plus précisément dans les villages de Newport et de Pabos Mills. La route 132 ceinture la péninsule gaspésienne et la rattache au reste du réseau routier supérieur du Québec et du Nouveau-Brunswick.

Cet axe faisant partie du réseau stratégique du MTQ, c'est une voie de circulation essentielle aux niveaux régional et national. L'analyse de sécurité routière démontre qu'il existe des problèmes de géométrie liés à des profils horizontaux et verticaux déficients ainsi qu'à un nombre élevé d'accès. Selon le MTQ, les déficiences géométriques importantes retrouvées sur le tronçon à l'étude ne sont pas acceptables pour une route nationale. Enfin, les faiblesses géométriques de la route 132 affectent le niveau de service dans le secteur à l'étude.

Le projet consiste à construire une voie de contournement de la section la plus problématique sur le plan de la sécurité et de la géométrie, laquelle est située principalement dans le village de Pabos Mills, et à remettre aux normes l'autre section, dans le village de Newport. L'ensemble du projet est d'une longueur approximative de 3,85 km.

La route réaménagée aurait une emprise moyenne de 50 m avec deux voies de roulement de 3,7 m chacune et des accotements de 3 m. Une section semi-urbaine avec un accotement pavé, un trottoir de 1,5 m de large et un drainage fermé du côté ouest de la route se trouverait dans le village de Newport. Le côté est de la route dans cette section comporterait un fossé à aire ouverte et un accotement pavé sur la moitié de la largeur (1,5 m). La nouvelle route reviendrait à une conception de type rurale avec accotements pavés sur la moitié de leur largeur (1,5 m) et des fossés latéraux à aire ouverte.

Un nouveau pont enjamberait la rivière de l'Anse aux Canards à environ 140 m à l'est de son emplacement actuel. L'ancien pont serait démantelé, mais une passerelle pour cyclistes et piétons y serait construite. Quelques courts tronçons de l'ancienne route 132 seraient désaffectés.

Trois intersections seraient réaménagées en plus de l'aménagement d'un nouveau carrefour et d'un nouvel accès. Par ailleurs, une servitude de non-accès serait imposée sur toute la longueur de la nouvelle route 132.

Ce projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu du paragraphe *e* du premier alinéa de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9) puisqu'il concerne la construction, sur une longueur de plus de 1 km, d'une route publique dont l'emprise possède une largeur moyenne de plus de 35 m.

L'échéancier prévu pour la réalisation du projet n'est pas encore fixé par le MTQ; il est conditionnel aux budgets disponibles. Sa période de construction s'étendra sur plus de un an. Les coûts globaux préliminaires du réaménagement de la route 132 s'élèvent à 13,2 millions de dollars.

Les principaux enjeux du projet sont liés à la sécurité des usagers, aux acquisitions résidentielles, à la qualité de vie des riverains et à la préservation du milieu naturel.

L'application de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement a permis les gains environnementaux suivants :

- l'application d'un programme détaillé de surveillance du climat sonore dans les zones sensibles durant la période de construction;
- l'optimisation du concept de traversée de la rivière de l'Anse aux Canards;
- la compensation pour la perte d'habitat du poisson et de milieu humide dans le secteur du pont;
- un projet de compensation pour la perte d'une partie d'une tourbière sous la forme d'un suivi à long terme des impacts d'une infrastructure de transport sur l'évolution du milieu humide.

L'analyse environnementale permet de conclure qu'il est justifié de procéder au réaménagement de la route 132 sur le territoire de la Ville de Chandler, dans les villages de Newport et de Pabos Mills, que le tracé retenu est celui qui répond le mieux aux objectifs d'amélioration de la sécurité routière et de la qualité de vie des riverains ainsi que de la séparation de la circulation de transit et locale, et qu'il est acceptable sur le plan environnemental sous réserve de l'application des recommandations prévues au présent rapport.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	1
1. Le projet.....	2
1.1 Raison d'être du projet	2
1.1.1 Caractéristiques géométriques de la route.....	3
1.1.2 Sécurité	4
1.1.3 Caractéristiques de la circulation	5
1.2 Description générale du projet et de ses composantes	6
1.2.1 Description des variantes.....	6
1.2.2 Comparaison des variantes.....	8
1.2.3 Description du projet proposé	9
2. Analyse environnementale.....	10
2.1 Appréciation de la raison d'être du projet	10
2.2 Analyse des variantes	11
2.3 Choix des enjeux.....	12
2.4 Analyse par rapport aux enjeux retenus	12
2.4.1 Améliorer la sécurité pour tous les usagers.....	12
2.4.2 Préserver la qualité de vie des riverains	13
2.4.3 Perturbation du milieu naturel	23
2.5 Autres considérations	30
2.5.1 Émissaire du lac Blanc	30
Conclusion.....	31
Références.....	33
Annexes	35

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 : QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT SONORE ACTUEL.....	19
TABLEAU 2 : NOMBRE DE LOGIS EN FONCTION DU NIVEAU DE GÊNE SONORE À L'OUVERTURE EN 2007 ET 10 ANS APRÈS L'OUVERTURE DU PROJET (2017) – AVEC LES MESURES D'ATTÉNUATION	20
TABLEAU 3 : COMPARAISON DES OPTIONS DE TRAVERSÉE DE LA RIVIÈRE DE L'ANSE AUX CANARDS	24

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1 : LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS	37
ANNEXE 2 : CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET	39
ANNEXE 3 : TRACÉ PROPOSÉ POUR LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 132 À CHANDLER ..	41

INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du projet de réaménagement de la route 132 sur le territoire de la Ville de Chandler par le ministère des Transports (MTQ).

La section IV.1 du chapitre I de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) présente les modalités générales de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Le projet de réaménagement de la route 132 sur le territoire de la Ville de Chandler est assujéti à cette procédure en vertu du paragraphe *e* du premier alinéa de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9), car il concerne la construction d'une route de plus de 35 m d'emprise en moyenne sur plus de 1 km.

La réalisation de ce projet nécessite la délivrance d'un certificat d'autorisation du gouvernement. Un dossier relatif à ce projet (comprenant notamment l'avis de projet, la directive du ministre, l'étude d'impact préparée par l'initiateur du projet de projet et les avis techniques obtenus des divers experts consultés) a été soumis à une période d'information et de consultation publiques de 45 jours qui a eu lieu dans le village de Pabos Mills de la Ville de Chandler, du 29 avril au 13 juin 2008.

À la suite des demandes d'audience publique sur le projet, la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs a donné au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le mandat de tenir une audience, qui a eu lieu dans le village de Pabos Mills de la Ville de Chandler, du 16 septembre au 16 octobre 2008.

Sur la base des informations fournies par l'initiateur du projet et de celles issues des consultations publiques, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) et du gouvernement (voir l'annexe 1 pour la liste des unités du MDDEP, ministères et organismes consultés) permet d'établir, à la lumière de la raison d'être du projet, l'acceptabilité environnementale du projet, la pertinence de le réaliser ou non et, le cas échéant, d'en déterminer les conditions d'autorisation. Les principales étapes précédant la production du présent rapport sont consignées à l'annexe 2.

1. LE PROJET

Le projet de réaménagement de la route 132 sur le territoire de la Ville de Chandler, en Gaspésie, se situe plus précisément dans les villages de Newport et de Pabos Mills¹. Le projet propose de remettre aux normes la route 132 dans son axe actuel dans le secteur de Newport et de corriger le tracé de la route 132 par un contournement dans le secteur de Pabos Mills. La longueur totale du projet de réaménagement est d'environ 3,85 km, depuis l'intersection est de la route Cyr dans Newport jusqu'à l'intersection réaménagée de la route de l'Église dans le village de Pabos Mills. Le projet est entièrement situé sur le territoire de la municipalité régionale de comté (MRC) du Rocher-Percé. La zone à l'étude est illustrée à l'annexe 3.

Les travaux prévus dans le cadre de ce projet permettraient de compléter une série de travaux de mise aux normes et de réfection en profondeur de la route 132 réalisés de part et d'autre de la zone d'étude ainsi que tout le long de la Baie des Chaleurs. L'ensemble de ces travaux vise à améliorer le réseau routier de la partie sud de la Gaspésie ainsi qu'à contribuer à la sécurité et à la qualité de vie des résidents et au développement économique de la région.

Les objectifs du projet de réaménagement de la route 132 dans les villages de Newport et de Pabos Mills consistent donc à améliorer la sécurité routière et la qualité de desserte de la route nationale dans le secteur, à corriger les déficiences géométriques de la route pour la rendre conforme aux standards d'une route nationale du réseau supérieur et à séparer la circulation de transit de la circulation locale.

Selon le MTQ, le tracé proposé en dehors de l'axe existant répond mieux aux objectifs d'une route de transit puisqu'elle présente une meilleure fonctionnalité par un nombre réduit d'accès privés et commerciaux, des courbes à plus grand rayon qui permettent le maintien d'une vitesse constante et un plus haut niveau de sécurité.

1.1 Raison d'être du projet

La route 132 fait partie du réseau stratégique du MTQ. Cet axe ceinture la péninsule gaspésienne et la rattache au reste du réseau routier supérieur du Québec et du Nouveau-Brunswick. C'est, par conséquent, une voie de circulation essentielle aux niveaux régional et national.

L'analyse de sécurité routière démontre qu'il existe des problèmes de géométrie. Selon le MTQ, les déficiences géométriques importantes retrouvées sur le tronçon à l'étude ne sont pas acceptables pour une route nationale. En effet, ce tronçon est caractérisé par des voies et des accotements trop étroits, des courbes horizontales sous-dimensionnées, un profil longitudinal souvent déficient, des distances de visibilité insuffisantes aux intersections et un nombre élevé d'accès par kilomètre dans certains segments.

Par ailleurs, les statistiques de l'étude de sécurité démontrent une surreprésentation des collisions arrières (26 %) sur ce tronçon par rapport aux taux retrouvés sur des routes équivalentes (13 %).

¹ Les municipalités de Pabos Mills et de Newport ont été fusionnées avec les municipalités voisines de Pabos, Saint-François-de-Pabos et de Chandler, pour former la nouvelle Ville de Chandler le 27 juin 2001.

On remarque également des taux élevés de collisions à angle droit (9 %) par rapport aux taux sur des routes équivalentes (4 %). Ces types d'accidents sont représentatifs d'un milieu possédant un nombre élevé d'accès par kilomètre et des distances de visibilité insuffisantes.

Enfin, les faiblesses géométriques de la route 132 affectent le niveau de service dans le secteur à l'étude. Celui-ci est actuellement évalué à « E » par le MTQ, ce qui représente des conditions de circulation qui approchent ou atteignent la capacité de la route. Comme la route 132 a une importance stratégique primordiale puisqu'il s'agit du seul lien routier reliant les municipalités de la Gaspésie au reste de la province et qu'elle dessert tant la circulation de transit que la circulation locale, le MTQ indique que la route devrait idéalement être opérée à un niveau de service « B »² pour bien desservir ses différentes clientèles.

L'étude d'impact présente de façon détaillée les éléments qui sont à l'origine des problématiques liées à la sécurité des usagers sur le tronçon de la route 132 à l'étude et à la qualité de vie des riverains.

1.1.1 Caractéristiques géométriques de la route

1.1.1.1 Dimension

Tant dans le village de Newport que de Pabos Mills, le profil de la route est sous-dimensionné. En tant que route nationale, la route 132 nécessite un profil de type « B », c'est-à-dire deux voies de 3,7 m et deux accotements de 3 m pavés sur la moitié de la largeur. Actuellement, le profil est de type « D », soit deux voies de 3,3 m et deux accotements de 2 m, pavés au sud de la rivière de l'Anse aux Canards et non pavés au nord.

1.1.1.2 Géométrie et visibilité à l'arrêt

Chacun des villages est caractérisé par des déficiences qui leur sont propres. Le MTQ³ a divisé l'ensemble du tronçon en trois segments afin de faire ressortir les faiblesses géométriques de chacun. Les segments S-1 : Route Olsen et S-2 : Rivière de l'Anse aux Canards sont situés principalement dans le village de Pabos Mills et comportent les plus importantes déficiences géométriques sur les plans des courbes horizontales et verticales ainsi que sur les distances de visibilité aux intersections. Ces deux segments connaissent également des nombres élevés d'accès par kilomètre.

² Un niveau de service « B » en condition rurale représente le début de l'écoulement stable. La liberté de rouler à la vitesse désirée est encore relativement grande. Par contre, la liberté de manœuvrer dans le courant de circulation est moins élevée que dans le cas du niveau de service « A ». Le niveau de confort et d'aisance est légèrement moins grand que pour le niveau de service « A » parce que chacun des usagers commence à être affecté par la présence des autres usagers dans le courant de circulation.

³ Les informations présentées dans cette section sont tirées du document : MTQ. Septembre 2008. *Projet de réaménagement de la route 132 à Chandler – Mise à jour des données de circulation et de sécurité routière*, Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, 22 pages. Pour la mise à jour des données de sécurité, la longueur du tronçon d'analyse des accidents a été modifiée pour correspondre à la section de route réellement affectée par le projet. L'analyse débute à la baie Saint-Hubert plutôt qu'à l'intersection de la route de l'Église et se termine à la route Cyr plutôt qu'à environ 100 m en aval de la route Cyr. La longueur du tronçon pour l'analyse de sécurité est maintenant de 4,4 km plutôt que 4,03 km dans l'étude d'impact.

Le segment S-1 : Route Olsen, de 2,37 km, présente deux courbes horizontales sous-dimensionnées par rapport au minimum requis pour une route avec une vitesse affichée de 80 km/h. Les quatre courbes verticales saillantes⁴ présentes dans ce segment sont aussi sous-dimensionnées, car les distances de visibilité à l'arrêt sont insuffisantes. De plus, le calcul du nombre d'accès par kilomètre après pondération (74 accès résidentiels, commerciaux et institutionnels et trois intersections) équivaut à 40 accès par kilomètre, ce qui est considéré comme une densité d'accès relativement élevée pour une route en milieu périurbain. La littérature parle d'une moyenne sécuritaire d'environ 30 accès par kilomètre ou moins dans ce type de milieu. Par ailleurs, les trois intersections sont situées dans une courbe horizontale et verticale saillante.

Le segment S-2 : Rivière de l'Anse aux Canards comporte trois courbes horizontales importantes, toutes sous-dimensionnées, ainsi que quatre courbes saillantes dont les distances de visibilité à l'arrêt sont nettement insuffisantes. Sur ce segment de 1,44 km, 56 accès (résidentiels, commerciaux et institutionnels), dont quatre intersections, ont été recensés. Après pondération, le MTQ détermine que la densité est de 58 accès par kilomètre, ce qui correspond à une densité élevée.

Dans le village de Newport, le segment S-3 : Route Cyr de 0,56 km présente une seule courbe horizontale dont le rayon est adéquat pour la vitesse affichée de 90 km/h. Cependant, les trois courbes verticales saillantes possèdent des distances de visibilité insuffisantes. Après le calcul de pondération (11 accès résidentiels, commerciaux et institutionnels et une intersection), le nombre d'accès est évalué à 22 accès par kilomètre. Cette densité est jugée acceptable puisqu'elle est inférieure aux 30 accès par kilomètre dont la littérature fait mention.

1.1.2 Sécurité

Une mise à jour de l'étude de sécurité a été réalisée par le MTQ précédemment à l'audience publique tenue en septembre 2008. L'étude permet d'actualiser les données d'accidents sur le tronçon et de valider leur pertinence statistique. Au cours des années 2002 à 2007 (six ans), 67 accidents ont eu lieu dans la zone d'étude, aucun décès n'est à déplorer. Le nombre d'accidents varie beaucoup selon les mois avec des pointes en juillet et pendant la saison hivernale. Le nombre d'accidents relatifs à une perte de contrôle ou causés par un accès est stable pour les périodes 1996 à 2001 et 2002 à 2007. L'analyse détaillée réalisée par les spécialistes en sécurité routière du MTQ démontre que les déficiences géométriques dans le tronçon à l'étude sont un élément contributif important des pertes de contrôle.

Les trois segments utilisés pour identifier les déficiences géométriques ont également servi à mieux cerner la problématique de sécurité sur le tronçon à l'étude. Dans le segment S-1 : Route Olsen, 33 accidents ont été recensés pour la période 2002 à 2007. Dans ce segment à densité d'accès élevé, 21 % des accidents ont eu lieu à proximité d'un accès. Quant aux accidents à proximité d'une intersection, leur nombre n'est pas suffisant pour que les intersections du segment soient classées accidentogènes. Néanmoins, les distances de visibilité aux intersections des routes de l'Église et Olsen sont nettement insuffisantes et présentent un potentiel important d'insécurité. De plus, le calcul de la mise à jour de l'étude de sécurité conclut que l'ensemble du

⁴ Se dit d'une courbe verticale convexe (dos d'âne) par opposition à une courbe rentrante (concave).

segment S-1 : Route Olsen est considéré accidentogène. Enfin, les rayons de deux courbes sont trop courts pour les vitesses pratiquées, ce qui réduit les marges de manœuvre des conducteurs en cas de conditions climatiques défavorables ou simplement de distraction.

Dans le segment S-2 : Rivière de l'Anse aux Canards, plus de 50 % des accidents sont survenus à proximité d'un accès ou d'une intersection. Le calcul du taux d'accident par rapport au taux critique indique qu'il s'agit d'un segment problématique sur le plan de la sécurité routière. Le nombre d'accès élevé dans ce segment explique en partie ce constat. Sur les 28 accidents répertoriés dans le segment S-2, 18 sont survenus dans les courbes horizontales au cours des années 2002 à 2007. Bien que ce nombre soit assez élevé, aucune courbe prise isolément ne présente un taux d'accident supérieur au taux critique.

Dans le village de Newport (S-3 : Route Cyr), le nombre d'accidents (six) recensés pendant la période à l'étude y est peu élevé. C'est davantage l'étroitesse du profil horizontal combiné à la vitesse permise (80 km/h) qui est la cause de l'insécurité vécue tant par les usagers de la route que par les piétons.

1.1.3 Caractéristiques de la circulation

1.1.3.1 Niveaux de service actuels

Les calculs du niveau de service de l'ensemble du tronçon à l'étude ont été mis à jour à partir des données de circulation de 2007⁵. L'échelle qualifiant les conditions d'écoulement de la circulation sur une route varie de « A » (meilleure condition de circulation) à « F » (congestion). Le niveau de service dans le tronçon à l'étude est qualifié de « E » avec une vitesse moyenne de parcours à 57 km/h, pour un tronçon où les vitesses affichées sont de 80 km/h et 90 km/h. La circulation et la configuration de la route font en sorte que les usagers ne peuvent circuler librement. Selon le MTQ, les dépassements sont interdits sur 91 % du parcours en raison des courbes horizontales et verticales qui ne permettent pas les distances de visibilité requises. Dans le contexte d'un niveau de service « E », la vitesse est généralement basse et la liberté de manœuvre dans le courant de circulation est tellement restreinte que les véhicules sont souvent forcés de céder le passage à celui qui accomplit la manœuvre. Le confort et l'aisance de conduite sont mauvais et le degré de frustration des usagers est la plupart du temps élevé. À un niveau de service « E », la circulation est habituellement instable et il ne suffit que d'une petite augmentation du trafic ou d'une légère perturbation du courant pour causer la congestion.

1.1.3.2 Débit de circulation actuel et projection de circulation

Les débits de circulation pour le tronçon à l'étude sont enregistrés à la station de comptage 132-902 installée sur la route 132, 375 m à l'ouest de la route Olsen (Nord). Cette station se situe dans le tronçon à l'étude. Elle est donc tout à fait représentative de la circulation qu'on y trouve. En 2007, le débit journalier moyen annuel (DJMA) était de 4 500 véhicules, le débit journalier moyen estival (DJME) était de 4 900 véhicules et le débit journalier moyen hivernal (DJMH) était de 4 000 véhicules. Selon le MTQ, il s'agit des caractéristiques d'un trafic

⁵ MTQ, Septembre 2008. *Projet de réaménagement de la route 132 à Chandler – Mise à jour des données de circulation et de sécurité routière*. Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, 22 pages.

de profil urbain, peu affecté par les variations de la circulation touristique. L'évolution des débits indique une stabilisation du DJMA au cours des trois dernières années. Selon le MTQ, il ne faut pas nécessairement y voir une tendance à long terme puisque la circulation est tributaire de multiples facteurs, dont l'économie et la météo, d'autant plus dans une région touristique éloignée des grands centres urbains.

Des relevés ponctuels de la circulation effectués en 2005 dans le village de Pabos Mills établissent la proportion de véhicules lourds à 7 % de la circulation, soit environ 300 camions par jour, en semaine.

Avec une tendance à la diminution de la population dans la MRC du Rocher-Percé et une stabilisation du nombre de ménages, il est attendu que la circulation suive les mêmes tendances⁶. Bien que les taux moyens annuels d'accroissement de la circulation à la station de comptage de Pabos Mills soient assez élevés, ils se situent à 2,7 % pour la période allant de 1979 à 2000, les taux diminuent à 0,5 % pour la période de 2000 à 2007, ce qui confirme la tendance à la baisse. Afin de parer aux imprévus, le MTQ utilise depuis quelques années un taux de 1,5 % pour les projections de circulation en milieu rural. Par conséquent, le débit projeté dans le tronçon à l'étude est évalué selon une hypothèse basée sur un taux annuel linéaire de 1,5 % et est complété par un taux de 2,7 % qui correspond à l'hypothèse optimiste.

1.2 Description générale du projet et de ses composantes

Rappelons que les principaux objectifs du projet à l'étude consistent à optimiser la fluidité de la circulation sur cet axe stratégique, à départager la circulation de transit et la circulation locale et à améliorer substantiellement la sécurité routière.

1.2.1 Description des variantes

Comme le profil géométrique de la section de Newport est jugé acceptable, aucune variante n'a été proposée par l'initiateur du projet pour ce segment, seule une mise aux normes du profil transversal est proposée. La section de la route remise aux normes est incluse dans un tronçon commun de 1,35 km incluant également une partie de la route réaménagée jusqu'aux environs de l'intersection ouest de la route de l'Anse-aux-Canards. La traversée de la rivière de l'Anse aux Canards se situe aussi dans le tronçon commun. Le tronçon commun a été exclu de l'analyse des variantes, car il a fait l'objet d'un consensus auprès des experts en sécurité routière et des élus municipaux.

Deux options de variantes ont été proposées par l'initiateur du projet pour la section nord du village de Pabos Mills afin de corriger les lacunes géométriques liées aux courbes horizontales et saillantes et aux multiples accès et intersections présents dans ce segment. Les deux variantes se situent entre les intersections des routes de l'Église et Olsen Sud.

⁶ http://www.stat.gouv.qc.ca/regions/profils/profil11/societe/demographie/pers_demo/pers_men11.htm

1.2.1.1 La variante A « urbaine »

La variante A « urbaine » consiste à reconstruire la route à l'intérieur de son corridor actuel. L'initiateur du projet a évalué trois sous-variantes urbaines. Les variantes A1 et A2 sont légèrement décalées vers l'est ou l'ouest dans le corridor actuel et orientées de façon à corriger la courbe horizontale (CH-1 et CH-2) existante. La réalisation de ces sous-variantes nécessite l'expropriation de 16 et 20 propriétés chacune (une propriété commerciale dans chaque sous-variante⁷). Ces deux sous-variantes permettraient de corriger, en plan et en profil, les deux premières courbes horizontales de ce segment afin d'améliorer les distances de visibilité et de ramener une vitesse sécuritaire à 70 km/h.

La sous-variante A3 conserve l'axe de la route actuelle jusqu'à environ 65 m au nord de l'intersection de la route Olsen Sud, corrige une courbe (la troisième) et s'insère dans le tronçon commun. Ce tracé impose quatre expropriations nécessaires pour la mise aux normes minimales du profil transversal. Cependant, le profil longitudinal conserve ses déficiences dans la portion nord : les distances de visibilité demeurent insuffisantes, même pour une vitesse de 70 km/h qui devrait plutôt être de 50 km/h. Cette sous-variante n'a pas été retenue pour l'exercice de comparaison des variantes, car elle n'apporte ni une augmentation du niveau de service, ni une amélioration de la sécurité routière. De plus, afficher une vitesse de 50 km/h serait inapproprié dans un contexte d'amélioration de la fluidité pour l'axe stratégique qu'est la route 132, d'autant plus que tous les secteurs adjacents au projet ont été reconstruits pour des vitesses plus élevées.

1.2.1.2 La variante B « contournement »

La variante B « contournement » s'écarte plus ou moins vers l'est de la route 132 actuelle à partir d'environ 220 m au nord de l'intersection de la route de l'Église puis traverse la route 132 actuelle entre les intersections des routes Olsen et de l'Anse-aux-Canards pour rejoindre le tronçon commun. Chacune des sous-variantes implique l'expropriation d'au moins une résidence située au tout début du tracé de contournement. Les trois sous-variantes s'éloignent plus ou moins de la route 132 et traversent la route à quelques dizaines de mètres l'une de l'autre, affectant ou non des résidences au croisement. Chacune des sous-variantes possède un nouveau carrefour pour rejoindre l'actuelle route 132. De plus, elles se rapprochent toutes plus ou moins des lacs Blanc et Duguay.

La sous-variante B1 s'éloigne au maximum de 150 m de la route 132. Elle traverse la route 132 à environ 295 m au sud de l'intersection Olsen Sud pour se raccorder au tronçon commun. L'aménagement du nouveau carrefour implique l'expropriation d'au moins une résidence. Ce qui porte à deux résidences expropriées pour la variante B1.

La sous-variante B2 s'éloigne de 190 m de la route 132 actuelle et traverse la route un peu plus au sud que la variante B1, soit à environ 380 m de l'intersection de la route Olsen Sud. Le nouveau carrefour apporte encore plus d'inconvénients sur le plan des expropriations puisqu'il affecte trois résidences. Ce qui porte à quatre résidences expropriées pour la sous-variante B2. Cette sous-variante empiète légèrement sur une tourbière.

⁷ Cette propriété commerciale n'est pas en exploitation actuellement.

La sous-variante B3 suit l'alignement de la sous-variante B2 et s'éloigne encore davantage jusqu'à un maximum de 430 m de la route 132 et revient traverser la route à 525 m au sud de l'intersection de la route Olsen Sud, puis se raccorde au tronçon commun. Aucune résidence n'est affectée par le carrefour, par conséquent, seule la résidence complètement au nord du contournement doit être expropriée dans le scénario B3. Cette sous-variante empiète davantage que la précédente sur la tourbière.

1.2.2 Comparaison des variantes

L'initiateur du projet a procédé à une analyse comparative de chacune des sous-variantes (à l'exception de la variante A3 qui a été rejetée d'emblée). L'objectif de cet exercice est de déterminer laquelle des variantes a le moins d'impacts sur l'environnement. C'est à partir d'une comparaison des avantages et inconvénients techniques et économiques ainsi que des impacts sur les milieux naturel et humain que l'initiateur du projet a retenu le tracé proposé. Le choix découle aussi des résultats des multiples consultations du milieu.

En ce qui concerne les impacts sur le milieu humain, la variante B « contournement » implique moins d'expropriations de résidences puisque le tracé quitte le corridor actuel de la route 132. Parmi les sous-variantes, B3 affecte le moins grand nombre de résidences puisque son angle de traversée au croisement de la route 132 permet de disposer les voies au carrefour sans affecter les résidences présentes dans ce segment. Par ailleurs, la variante de contournement améliore sensiblement le niveau sonore des riverains de la route actuelle puisque le trafic de transit est dévié. Les nuisances liées aux vibrations et aux poussières sont aussi grandement réduites par la déviation de la majorité des véhicules lourds sur la voie de contournement.

Des travaux de réaménagement de la route 132 dans son corridor actuel dans l'optique de la variante urbaine auraient comme conséquence l'expropriation d'un plus grand nombre de résidences que pour la variante de contournement. Par ailleurs, les travaux pourraient avoir un impact de déstructuration du noyau villageois, lequel est conservé intact avec la variante B.

Quant aux impacts sur le milieu naturel, la variante A « urbaine » performe mieux puisqu'elle permet d'éviter le déboisement d'un nouveau corridor en plus d'éviter la fragmentation de la tourbière ombrotrophe présente sur le tracé de la variante B. En contrepartie, la variante de contournement implique entre 5,9 et 7,8 ha de déboisement pour la nouvelle emprise. Les sous-variantes B2 et B3 empiètent dans la partie ouest de la tourbière, tandis que la sous-variante B1 l'évite en passant plus près de la route 132 actuelle.

L'objectif à la base du projet de départager la circulation de transit de la circulation locale pour améliorer la fluidité sur l'axe stratégique de la route 132 n'est pas atteint par la variante urbaine. En effet, il est impossible de réaménager la route dans le corridor actuel tout en gardant une vitesse affichée constante le long du segment en question. Des variations de vitesse supérieures à 15 km/h seraient toujours à prévoir⁸ compte tenu de certaines courbes horizontales et saillantes qui demeurent hors normes. Le nombre d'accès à la route demeure également élevé. Par conséquent, le niveau de service sur ce segment ne serait amélioré qu'à court terme grâce à la

⁸ Une variation de la vitesse de conduite supérieure ou égale à 15 km/h est le seuil où les risques d'accidents augmentent de façon exponentielle.

mise aux normes et à l'amélioration des premières courbes horizontales. En tenant compte d'un taux de croissance optimiste de 2,7 %, le niveau de service chuterait encore à « E » en 2020.

Enfin, bien que la variante urbaine implique des investissements moins importants que ceux nécessaires à la variante de contournement, l'impact sur le milieu humain de la variante urbaine est jugé trop important d'autant plus qu'elle ne répond pas aux objectifs de sécurité et de fluidité.

À la suite de son analyse des variantes, le MTQ a donc retenu la variante de contournement. L'analyse des impacts et des caractéristiques techniques des trois sous-variantes a fait ressortir les avantages de la variante B3 pour le moins grand nombre d'expropriations nécessaires ainsi que pour l'impact moins important sur les acquisitions de lots nécessaires au carrefour et à l'angle optimal de traversée au croisement avec la route 132 actuelle.

Il est à noter qu'une voie de contournement dans ce secteur répondrait mieux à la vocation de transit de la nouvelle route 132 et que la route actuelle serait rétrocédée à la Ville. En devenant une route locale libérée de la circulation de transit (avec vitesse affichée de 50 ou 70 km/h) et adaptée à la population locale, l'ancienne route 132 serait ainsi beaucoup plus sécuritaire pour les piétons et les cyclistes.

1.2.2.1 Consultation avec le milieu sur les variantes

De nombreuses discussions ont eu lieu entre le MTQ, les élus et les citoyens concernés depuis près d'une vingtaine d'années. Au début de l'année 2002, le MTQ a présenté chacune des sous-variantes aux élus de la nouvelle Ville de Chandler. Ces derniers ont retenu la sous-variante B3 comme étant la variante répondant le mieux aux objectifs. La consultation des citoyens a apporté un autre son de cloche. Ces derniers ont remis en question la solution de contournement et ont plutôt proposé une réduction de vitesse et une mise aux normes sur le tronçon entre les routes de l'Église et Olsen. À la suite de ces discussions, l'initiateur du projet a préparé la sous-variante A3, qu'il a rapidement rejeté pour les raisons expliquées plus haut. En octobre 2003, les plans des sous-variantes A1, A2 et B3 ont été présentés aux élus et la sous-variante B3 est demeurée l'option souhaitée.

1.2.3 Description du projet proposé

La route réaménagée aurait une emprise moyenne de 50 m avec deux voies de roulement de 3,7 m chacune et des accotements de 3 m. Une section semi-urbaine de 830 m de long avec un accotement pavé, un trottoir de 1,5 m de large et un drainage fermé du côté ouest de la route se trouverait sur le territoire du village de Newport. Le côté est de la route dans cette section comporterait un fossé à aire ouverte et un accotement pavé sur la moitié de la largeur (1 m). À partir d'environ 70 m au nord de l'intersection actuelle de la route de l'Anse-aux-Canards (carrefour ouest), la nouvelle route reviendrait à une conception de type rurale avec accotements pavés sur la moitié de leur largeur (1,5 m) et des fossés latéraux à aire ouverte. Cette section de 2 970 m de long, contournant les deux agglomérations de Pabos Mills, se terminerait à l'extrémité nord du projet, à quelques centaines de mètres de l'intersection de la route de l'Église.

Un nouveau pont d'environ 30 m de longueur et de 15 m de largeur enjamberait la rivière de l'Anse aux Canards à environ 140 m à l'est de son emplacement actuel. L'ancien pont serait démantelé, mais une passerelle pour cyclistes et piétons y serait construite. Quelques courts tronçons de l'ancienne route 132 seraient désaffectés, dont un plus long entre l'ancien pont et la jonction avec la nouvelle route 132 du côté nord de la rivière.

Trois intersections seraient réaménagées en plus de l'aménagement d'un nouveau carrefour et d'un nouvel accès. L'intersection de la route de l'Anse-aux-Canards serait redirigée vers l'actuelle route 132 avec un angle à 90 degrés, puis raccordée au nouveau tronçon, toujours avec un angle droit. L'intersection de la route Albert (anciennement nommée « Gionest ») serait déplacée d'une quarantaine de mètres pour intercepter le nouveau tronçon à angle droit et serait toujours raccordée à l'ancien tronçon de la route 132 afin de desservir la station de pompage en bordure de la rivière. L'intersection de la rue Blais (anciennement nommée « route Grenier ») serait également déplacée d'une quarantaine de mètres vers le sud par rapport à sa position actuelle, aussi de façon à intercepter la route réaménagée avec un angle de 90°. Un nouveau carrefour serait construit au croisement avec l'ancien tronçon ainsi qu'un accès à angle droit à l'extrémité nord pour rejoindre la section de l'ancienne route 132 à proximité de la route de l'Église. Par ailleurs, une servitude de nonaccès serait imposée sur toute la longueur de la nouvelle route 132.

2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

Cette section traite de l'analyse des différents enjeux associés à la réalisation du projet. Elle contient une appréciation de la raison d'être du projet et du choix des variantes étudiées, puis du principal enjeu associé à la réalisation du projet, soit la sécurité routière. D'autres impacts portant sur le milieu humain et naturel sont également analysés. Ces impacts du projet ont été révélés par l'étude d'impact du MTQ ou par la consultation gouvernementale et l'audience publique. Considérés comme des enjeux découlant de la réalisation du projet, ces impacts touchent des éléments significatifs de l'environnement naturel et humain et, de ce fait, méritent une certaine attention pour la prise de décision gouvernementale.

2.1 Appréciation de la raison d'être du projet

La raison première mise de l'avant par le MTQ pour justifier son projet est d'améliorer de façon générale la sécurité, la visibilité et le confort de la route dans ce secteur de la route 132. En second lieu, cette route est intimement liée au développement économique local et régional de la Gaspésie et, de ce fait, devrait posséder toutes les caractéristiques essentielles à son statut de route nationale. Les données présentées dans l'étude d'impact concernant le taux d'accident démontrent que, dans sa configuration actuelle, cette section de la route 132 est effectivement problématique et ne répond pas aux normes actuelles d'une route de statut national.

Le projet, tel que présenté dans l'étude d'impact, a été élaboré en collaboration avec les partenaires municipaux concernés. Il existe donc un consensus des élus municipaux en faveur du réaménagement de la route 132 permettant de desservir les municipalités riveraines et l'ensemble de la région gaspésienne par un lien routier fluide et sécuritaire.

Constat relatif à la raison d'être du projet :

L'examen de la raison d'être du projet conduit l'équipe d'analyse du MDDEP à croire que ce projet est justifié et qu'il est pertinent d'intervenir sur la route 132 dans les villages de Newport et de Pabos Mills de la Ville de Chandler, principalement pour des raisons de sécurité routière et d'amélioration de la fluidité.

L'exposition aux risques d'accident est élevée dans ce secteur et plusieurs facteurs en sont la cause. Le MTQ considère que la réalisation du projet améliorera la sécurité routière, réduira le nombre et la gravité des accidents, diminuera les manoeuvres conflictuelles entre la circulation locale et celle de transit et améliorera la fluidité de la circulation.

L'équipe d'analyse considère que la proposition d'un tracé de contournement dans la partie nord du projet permet de mieux séparer la circulation de transit de la circulation locale, bien que cet aspect ne fasse pas l'unanimité parmi les citoyens, tel qu'il a été entendu à l'audience publique du BAPE.

2.2 Analyse des variantes

L'analyse des variantes fait partie intégrante du processus d'évaluation environnementale. Au départ, l'étude d'impact soumise par le MTQ présente deux variantes, la première dans le corridor actuel dite variante « urbaine » et une autre en voie de contournement. Chacune présentait trois sous-variantes constituant autant d'options visant à régler les problématiques identifiées pour le tronçon à l'étude. Ces options ont été analysées en fonction de leurs avantages et de leurs inconvénients, tant sur le plan des aspects techniques qu'environnementaux.

Dès le début de l'analyse comparative, le MTQ a rejeté le *statu quo* de même que la sous-variante A3 qui ne faisait que mettre le profil transversal aux normes, car ces deux options ne permettraient pas de répondre aux objectifs d'amélioration de la sécurité qui sont à la base du projet. Au terme de son analyse détaillée des variantes, le MTQ a conclu que la variante B3 en voie de contournement était celle qui apparaissait comme la plus avantageuse en fonction des divers critères d'analyse qu'il avait retenus.

Les principaux aspects comparés par le MTQ afin de déterminer la variante optimale permettant la sécurité maximale pour les usagers de la route sont des composantes technico-économiques (coûts, vitesse sécuritaire pour le profil proposé, sécurité routière, fonctionnalité, accès, intersection), du milieu naturel (couvert forestier, distance de la tourbière et des lacs Blanc et Duguay) et du milieu humain (acquisitions, modification du milieu bâti, climat sonore, paysage).

Constat relatif à l'analyse des variantes :

L'équipe d'analyse du MDDEP est d'avis que, de façon générale, les éléments retenus par le MTQ pour effectuer son analyse détaillée des variantes sont adéquats. À cet égard, l'étude détaillée des variantes, selon les critères retenus par le MTQ, nous permet de conclure que ce dernier a retenu le tracé qui répond

le mieux à ses objectifs de sécurité et à ceux des divers intervenants municipaux tout en présentant des impacts sur l'environnement acceptables.

D'après notre analyse, la réalisation du projet de réaménagement de la route 132 selon la variante B3 aura pour effet d'améliorer de façon notable la situation actuelle tant sur le plan de la sécurité des usagers que sur le plan de la qualité de vie des riverains. De plus, la sécurité et la fonctionnalité de la route seraient améliorées, autant pour la portion actuelle contournée que pour la nouvelle voie de contournement.

Ainsi, à la lumière de l'information fournie dans l'étude d'impact et de la description des composantes du projet réalisée par le MTQ, l'équipe d'analyse du MDDEP est en accord avec le choix de cette variante. La variante retenue est celle qui répond le mieux aux objectifs de sécurité et qui est le plus acceptable sur le plan environnemental sous réserve de l'application des recommandations formulées au présent rapport.

2.3 Choix des enjeux

La procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement vise à apporter un éclairage à la recommandation de la ministre et à la décision du gouvernement. Tel que vu lors de la comparaison des variantes, des impacts sur les milieux humain et naturel sont inévitables. Ces impacts, selon leur importance, peuvent se traduire en termes d'enjeux du projet.

Ainsi, lors du traitement du dossier, plusieurs enjeux de natures diverses ont été soulevés par l'initiateur de projet et par les experts consultés. Il est à noter que ces enjeux peuvent diverger considérablement des objectifs du projet ou des composantes retenues par l'initiateur du projet dans le cadre de l'analyse comparative des variantes et qu'ils n'ont pas tous la même portée. Ainsi, certains peuvent affecter l'ensemble de la population environnante ou le milieu biophysique alors que d'autres ont une portée plus limitée.

Les principaux enjeux de ce projet identifiés par l'équipe d'analyse du MDDEP concernent la sécurité des usagers et des riverains, l'amélioration de la qualité de vie des riverains (impacts sur le milieu bâti, les commerces et le climat sonore) et la préservation du milieu naturel (traversée de la rivière de l'Anse aux Canards et fragmentation de la tourbière).

2.4 Analyse par rapport aux enjeux retenus

2.4.1 Améliorer la sécurité pour tous les usagers

La sécurité routière constitue l'enjeu majeur de ce projet en raison des débits de circulation élevés, des caractéristiques géométriques défavorables de la route, des intersections situées dans des courbes horizontales et saillantes et des nombreux accès présents à l'intérieur du tronçon à l'étude. De ce fait, nous pouvons considérer cet aspect du projet comme le principal enjeu relatif à sa réalisation, c'est-à-dire que la non-réalisation de ce projet maintiendrait les risques actuels de la route associés aux problématiques de sécurité exposées dans la section relative à la raison d'être du projet. Cet enjeu relève donc précisément de la raison d'être du projet.

Premier constat relatif à la sécurité :

L'équipe d'analyse du MDDEP est d'avis qu'au plan de la sécurité, la réalisation du projet apparaît positive. La réalisation de ce projet permettrait d'améliorer grandement la sécurité du secteur, ce qui devrait résulter en une diminution du nombre d'accidents.

À l'heure actuelle, il n'existe pas d'alternative pour les piétons et cyclistes leur permettant de circuler de façon sécuritaire dans la portion nord de la zone d'étude, à partir du pont de la rivière de l'Anse aux Canards. En effet, ce secteur n'est pas desservi par un trottoir et les accotements (2 m) et la chaussée (3,3 m) sont trop étroits pour une route avec un tel DJMA combiné à la proximité des résidences par rapport à la route. Puisque le projet propose la construction d'une voie de contournement dans tout le secteur de Pabos Mills et qu'une part importante du trafic de transit, incluant la majorité des véhicules lourds, circulera sur la voie de contournement, l'utilisation des accotements sur la route actuelle pourra se faire d'une manière plus sécuritaire. La construction du nouveau pont selon une configuration géométrique optimale améliorera également le sentiment de sécurité de tous les usagers. De plus, si la Ville de Chandler le souhaite, la limite de vitesse pour les segments de la route 132 actuelle qui lui seront cédés pourra être réduite à 50 km/h, comme sur les routes résidentielles.

Compte tenu de ces éléments, des impacts positifs concernant l'amélioration de la sécurité pour les usagers les plus vulnérables sont attendus après la réalisation du projet.

Second constat relatif à la sécurité :

L'équipe d'analyse est d'avis que les conflits d'usage ne seraient pas réglés par la mise en place de mesures ponctuelles ou de réaménagement de la route dans son corridor actuel. Compte tenu de la vocation de la route, des contraintes géométriques, du développement des abords et des conditions de circulation actuelles et futures, l'équipe d'analyse considère que le projet devrait permettre d'améliorer la sécurité de tous les usagers de la route 132.

Globalement, le tracé de contournement proposé devrait générer des impacts positifs sur l'amélioration de la sécurité en éliminant les problèmes de visibilité dus à la configuration déficiente de la route (courbes, pentes et intersections) et du pont et en diminuant de façon considérable les risques de conflits occasionnés par les nombreux accès ainsi que par la circulation locale et de transit.

2.4.2 Préserver la qualité de vie des riverains

En regard de ce projet, trois aspects sont à considérer en ce qui concerne la qualité de vie des riverains. Il s'agit des impacts sur le milieu bâti, sur les commerces et sur le climat sonore.

2.4.2.1 Milieu bâti

Le développement des municipalités de la zone d'étude s'est fait, comme tout autour de la péninsule gaspésienne, le long du principal axe routier : la route 132. La densité des accès est

jugée élevée sur le territoire de Pabos Mills, dont les deux segments présentent des densités d'accès supérieures à 30 par kilomètre, ce qui est considéré dans la littérature comme une moyenne sécuritaire en milieu périurbain. La densité d'accès est de 40 accès/km pour le segment S1 : Route Olsen et de 58 accès/km pour le segment S2 : Rivière de l'Anse aux Canards. Trois rues résidentielles donnent accès à la route 132 dans le secteur de Pabos Mills : la route de l'Église, dont l'extrémité nord a été réaménagée et ne permet plus l'accès à la route 132, la route Olsen dont les deux extrémités (nord et sud) sont raccordées à la route 132 ainsi que la route de l'Anse-aux-Canards dont les deux extrémités sont également raccordées à la route 132.

Dans le segment S3 : Route Cyr, le nombre d'accès direct à la route 132 est moins élevé (11 accès/km) puisqu'un plus grand nombre de résidences sont situées sur des rues collectrices. De plus, seul le côté ouest de la route est constructible sur une partie importante du segment de la route 132 dans le village de Newport compte tenu de la présence de la voie ferrée située le long de la mince bande de terre entre la côte et la route. On retrouve aussi trois intersections au droit de la route 132 : la rue Blais dont les deux extrémités sont raccordées, et la route Cyr dont l'intersection Nord représente l'extrémité du projet.

En 2008, trois bâtiments commerciaux et deux bâtiments institutionnels étaient situés le long de la route 132 dans la zone d'étude. Il s'agit du commerce d'entreposage Distribution G.A. inc., du Dépanneur Mylène et du garage de mécanique Chouinard, tous trois situés à proximité de l'intersection de la route de l'Anse-aux-Canards ainsi que l'église et le bureau municipal situés dans le secteur de la route de l'Église. Tous sont situés dans le village de Pabos Mills. Une propriété commerciale située dans le secteur de l'église n'est plus en exploitation. Plusieurs lots constructibles sont vacants.

2.4.2.1.1 Acquisitions

L'impact du projet de réaménagement de la route 132 sur le milieu bâti peut être occasionné par un rapprochement de la chaussée ou de l'emprise. Huit résidences pourraient alors se retrouver à l'intérieur ou trop près de la nouvelle emprise (impossibilité d'offrir un accès sécuritaire à la résidence et rapprochement excessif causant une perte de plus de 50 % de la superficie du terrain). Ces résidences se trouvent à la traversée des chemins existants, aux jonctions avec le réseau routier existant ainsi que dans les secteurs de raccordements à chaque extrémité du projet. Plusieurs bâtiments secondaires (hangars, garages, remises) seraient aussi affectés. Dans six cas, le déplacement de la résidence a été évalué par le MTQ et les superficies disponibles sont insuffisantes. Les résidences situées au 2A, route Albert, et au 154, route 132, pourraient être déplacées sur leur lot. Dans tous les cas, les procédures d'indemnisation seront engagées au cours du processus d'acquisition.

Une dizaine de résidences subiraient un rapprochement de l'emprise et sept subiraient un éloignement. Certaines parmi ces dernières subiront un éloignement de la route et un rapprochement de l'emprise. Dans les cas de rapprochement, la procédure d'indemnisation lors de l'acquisition sera appliquée et les entrées privées seront réaménagées au besoin tandis que la possibilité de rétrocession de l'emprise excédentaire sera évaluée avec les propriétaires concernés par un éloignement.

Un peu plus d'une trentaine de propriétés non bâties (lots) seraient touchées par l'emprise du nouveau tracé. La plupart sont constituées de terrains vacants ou de grandes propriétés non bâties. Seule la procédure d'indemnisation sera appliquée pour l'immobilisation de la propriété tandis que l'aménagement d'un accès est aussi prévue lorsque la propriété se trouve enclavée à cause du nonaccès sur la nouvelle route.

Certains propriétaires riverains de la route 132 ont fait valoir, au cours de l'audience publique, qu'aucune évaluation de l'impact culturel n'a été réalisée. En effet, ces riverains s'inquiètent de l'impact culturel qu'aura la perte d'accès direct à la route 132 sur leur communauté. Ces derniers indiquent que le village de Pabos Mills, tout comme de nombreux autres villages en Gaspésie, s'est implanté le long de la route et que sa présence est intimement liée à leur culture et leur qualité de vie. Ils appréhendent une dévalorisation économique de leur quartier puisque la circulation serait déviée.

Premier constat relatif au milieu bâti :

Le développement graduel du cadre bâti aux abords de la route 132 a somme toute contribué à la détérioration du bilan de sécurité et a favorisé l'augmentation des risques d'accidents et du nombre de conflits entre les riverains et les autres usagers de la route.

Le nombre relativement restreint d'acquisitions résidentielles et l'application des mesures d'atténuation couramment utilisées lors de ces acquisitions font en sorte que les impacts sur le milieu bâti seront minimisés pour la majorité des résidents.

2.4.2.1.2 Impacts en phase de construction

Pendant les travaux de construction et en fonction de leur localisation, la qualité de vie de plusieurs riverains sera plus ou moins affectée par le bruit du chantier et la poussière. Toutefois, ces inconvénients seront limités à la période de construction et des mesures d'atténuation visant à les limiter sont proposées dans l'étude d'impact. Des mesures spécifiques de gestion de la circulation seront mises en place notamment pour la saison touristique.

L'initiateur du projet assurera la surveillance environnementale pendant toute la durée des travaux. Cette surveillance consistera à assurer le respect des engagements et des obligations en matière de protection de l'environnement et à veiller au respect des lois et des règlements applicables. Les mesures d'atténuation correspondant à chacune des étapes du projet seront détaillées dans les plans et devis de construction. Le MTQ s'engage à informer les citoyens avant ou pendant les travaux de chacune des étapes de construction et des implications des travaux sur leur qualité de vie.

Second constat relatif au milieu bâti :

L'équipe d'analyse est d'avis que le respect des mesures d'atténuation proposées et des engagements du MTQ à l'égard des riverains sera de nature à minimiser les impacts négatifs sur leur qualité de vie et sur le milieu bâti.

2.4.2.2 Impacts sur les commerces

Tel qu'indiqué précédemment, trois commerces ont pignon sur rue dans la zone d'étude. Parmi ceux-ci, deux se disent davantage liés à la clientèle de transit ; il s'agit du Dépanneur Mylène et du commerce d'entreposage Distributions G.A. inc. Ces derniers ont d'ailleurs fait savoir au cours du processus d'audience publique que leur commerce pourrait être affecté par la perte de visibilité qu'apporte la route 132 passant directement devant leur enseigne. En effet, la nouvelle route 132 passerait à l'arrière de ces commerces, lesquels ne serait plus visibles aux usagers de la route en transit. Par ailleurs, la littérature associe davantage ce type de commerce à une clientèle locale. Contrairement à ce que rapporte ces commerçants, la littérature rapporte que ce type de commerce est généralement peu affecté par le changement de vocation de la route sur lequel il est situé.

La jurisprudence en lien avec l'impact de la perte de visibilité d'un commerce précise que « celui qui s'installe en se basant sur l'achalandage de la route ne détient aucun droit acquis au trafic qui circule sur une route, pas plus que le changement de tracé d'une route ne confère de droit acquis à un tel dommage (diminution du chiffre d'affaires) »⁹. Dans ce contexte, l'initiateur du projet n'a pas à dédommager le propriétaire d'un commerce pour l'impact potentiel causé par le détournement de la route principale.

Afin de pallier la perte de visibilité de son commerce, le propriétaire du Dépanneur Mylène aurait souhaité ouvrir un accès directement sur la nouvelle route 132 étant donné que le lot sur lequel est situé le commerce recoupe l'emprise de la nouvelle route. Cette alternative lui est refusée puisqu'une servitude de nonaccès s'inscrit tout au long du tracé de contournement, justement pour éviter que des accès privés ne soient ouverts le long du nouveau tronçon pour les raisons évoquées dans la section relative à la sécurité.

Par ailleurs, aucun panneau d'affichage n'est permis le long de la route 132 ailleurs que directement devant un commerce sur le territoire de la Ville de Chandler.

Constat sur l'impact du projet sur les commerces :

L'équipe d'analyse considère que l'impact sur les commerces ne peut être évalué avec exactitude compte tenu des informations insuffisantes concernant la part de la clientèle de transit dans les revenus des commerces identifiés.

2.4.2.3 Climat sonore

2.4.2.3.1 Climat sonore en phase de construction

Les objectifs du MDDEP à l'égard du niveau sonore des chantiers de construction pour des projets soumis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement veulent que, pendant la période du jour comprise entre 7 h et 19 h, les niveaux de bruit

⁹ Tribunal administratif du Québec. 18 janvier 2001, Dossier : SAI-M-044704-9301.

équivalents ($L_{Aeq, 12h}$)¹⁰ provenant d'un chantier de construction ne dépassent pas le niveau équivalent du bruit ambiant ($L_{Aeq, 12h}$), tel que mesuré en tous points de réception dont l'occupation est résidentielle. Cependant, lorsque le bruit ambiant est inférieur à 55 dB(A), le niveau de bruit à respecter est de 55 dB(A). Si des dépassements ne peuvent être évités, l'initiateur du projet doit les justifier et préciser les travaux mis en cause, leur durée et les dépassements prévus. De plus, l'initiateur du projet doit démontrer qu'il a pris toutes les mesures raisonnables d'atténuation du bruit afin de limiter le plus possible ces dépassements. Ces objectifs devraient servir, dans la mesure du possible, de références à l'initiateur du projet afin de contrôler le bruit pendant la phase de construction du projet.

Dégradation du climat sonore pour des résidents

En période de construction, l'utilisation de la machinerie lourde contribuera à augmenter le niveau sonore dans les zones résidentielles et dans les secteurs avoisinants. Selon la distance des récepteurs, ce niveau pourrait ainsi varier de 50 à 80 dB(A).

Afin de minimiser les impacts sur la qualité de vie des riverains et plus spécifiquement sur le climat sonore dans les zones sensibles pendant la période de construction, le MTQ a prévu des mesures d'atténuation. Un programme de surveillance environnementale est proposé dans l'étude d'impact. Ce programme doit inclure les niveaux de bruit à respecter et comprendre des relevés sonores périodiques aux zones sensibles les plus susceptibles d'être affectées par le bruit du chantier. Les zones sensibles identifiées par le MTQ sont localisées dans le secteur de la rue Blais et aux croisements avec la route Albert et la route de l'Anse-aux-Canards. Le MTQ s'engage à mettre en place des mesures générales d'atténuation du bruit pour les zones habitées incluant l'horaire de travail et l'entretien de la machinerie ainsi que des mesures spécifiques qui seront identifiées lors de la demande de certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement et intégrées dans un devis spécifique à la gestion du bruit. Il s'engage à faire le suivi des niveaux de bruit avant et pendant les travaux et à apporter des correctifs si les niveaux sonores dépassent le bruit ambiant.

Constat relatif au climat sonore en période de construction :

L'équipe d'analyse croit que le programme de surveillance environnementale du climat sonore en période de construction devrait inclure, en plus des croisements avec la route Albert et de l'Anse-aux-Canards, tout le secteur de Newport (plutôt que seulement le secteur de la rue Blais), le secteur du nouveau carrefour entre la nouvelle et l'ancienne route 132 ainsi que l'extrémité nord du tracé de contournement.

Nous concluons que l'engagement du MTQ à présenter un programme de surveillance du climat sonore pour la période de construction est satisfaisant en autant qu'il soit strictement appliqué et que les critères du MDDEP en la matière soient pris en compte.

¹⁰ $L_{Aeq, 12h}$: niveau de bruit équivalent sur douze heures qui correspond à la moyenne énergétique de bruit perçu durant cette période.

2.4.2.3.2 Climat sonore en phase d'exploitation

Critères d'analyse du MDDEP

La pratique administrative suivie par le MDDEP dans le cadre de l'analyse des projets routiers assujettis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement consiste à s'inspirer des critères de confort recommandés par la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL), soit un niveau sonore de 55 décibels exprimé sur une période de 24 heures (55 dB $L_{Aeq, 24 h}$) à l'extérieur des résidences et des valeurs guides de l'Organisation mondiale de la santé (OMS, 2002). L'OMS recommande de limiter le bruit extérieur durant la période du jour et du soir à 55 dB $L_{Aeq, 16 h}$ pour éviter une gêne grave et à un maximum de 50 dB $L_{Aeq, 16 h}$ pour éviter une gêne modérée. Un niveau sonore extérieur maximum de 45 dB $L_{Aeq, 8 h}$ est également recommandé durant la nuit afin d'assurer un niveau acceptable pour le sommeil dans la chambre à coucher de 30 dB(A).

Par ailleurs, selon la pratique administrative du MDDEP, une augmentation de 1 dB(A) est jugée acceptable lorsque le $L_{Aeq, 24 h}$ se situe entre 55 et 60 dB(A). Lorsque le niveau constaté pour l'indice $L_{eq, 24 h}$ est supérieur à 60 dB(A), aucune augmentation ne devrait être permise.

Environnement sonore actuel dans la zone d'étude du projet

Les données de base ayant servies à évaluer le bruit routier pour le secteur du projet se répartissent comme suit : le débit horaire moyen de la circulation, le pourcentage de camions, la vitesse des véhicules, la localisation de la route et des résidences de même que le type de sol.

Il ressort des résultats de cette évaluation que le niveau de bruit actuel est presque exclusivement attribuable à la circulation routière. Les courbes isophoniques de 55 dB(A), 60 dB(A) et 65 dB(A) présentées dans l'étude d'impact montrent que, par rapport à la ligne du centre de la route 132, l'isophone 65 dB(A) se situe généralement entre 10 et 20 m de distance, l'isophone 60 dB(A) se situe entre 30 et 40 m de distance et l'isophone 55 dB(A) se situe entre 60 et 75 m de distance. La variation de la distance des courbes de bruit est attribuable à la topographie du terrain adjacent à la route, au profil de la route (profil plat ou en pente) et au débit de circulation.

Au total, 154 logis ont été recensés à l'intérieur d'une bande de 300 m de part et d'autre de la route 132. Puisque l'étude de bruit a été réalisée en 2000 et que l'année de mise en service prévue dans l'étude d'impact est 2007, nous utiliserons les chiffres indiqués dans l'étude d'impact pour cette période. Comme l'augmentation moyenne de la circulation correspond bien au pourcentage utilisé dans l'étude de bruit, ces chiffres devraient représenter la réalité. D'après la méthode d'étude relative au climat sonore du MTQ, l'analyse des résultats montre qu'en 2007, 47 résidences sont localisées dans une zone de forte perturbation, 50 dans la zone de moyenne perturbation, 42 dans une zone faiblement perturbée et seulement 15 logis dans la zone où le niveau de gêne est qualifié d'acceptable (voir tableau 1).

TABLEAU 1 : QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT SONORE ACTUEL

Zone de climat sonore ¹	Niveau de gêne	Nombre de logis
$L_{eq, 24 h} \leq 55 \text{ dB(A)}$	Acceptable	15
$55 \text{ dB(A)} < L_{eq, 24 h} < 60 \text{ dB(A)}$	Faiblement perturbé	42
$60 \text{ dB(A)} < L_{eq, 24 h} < 65 \text{ dB(A)}$	Moyennement perturbé	50
$L_{eq, 24 h} \geq 65 \text{ dB(A)}$	Fortement perturbé	47

1 : Méthode d'étude relative au climat sonore (MTQ).

Source : *Étude d'impact, adapté du tableau 41.*

Effet global du projet sur le climat sonore – Phase d'exploitation

Sans la réalisation du projet, l'augmentation du trafic attendue d'ici 2017 va nécessairement se traduire par une perturbation sonore supplémentaire pour les riverains.

Avec le contournement de la zone urbanisée, l'impact du projet sur le climat sonore en phase d'exploitation est jugé positif pour la majorité des résidences bordant la route 132, et ce, malgré l'augmentation du débit de circulation, puisque le bruit généré actuellement par la route sera perçu de plus loin pour la majorité des résidents. De façon générale, le niveau sonore moyen aux différents logis sera de 10,7 à 11,5 dB(A) inférieur à celui existant, selon les secteurs. À noter que la variante retenue est la plus avantageuse au point de vue de l'amélioration du climat sonore, car elle s'éloigne davantage des résidences.

En effet, en aménageant une voie de contournement et en réduisant la vitesse maximale à 50 km/h sur la route actuelle, il en résultera une amélioration importante de l'ambiance sonore générale de tout le secteur contourné. Sur un total de 47 résidences subissant actuellement un impact fort, seules quatre résidences demeurent dans la zone fortement perturbée à l'ouverture de la voie de contournement. Rappelons que huit résidences seront expropriées et que celles-ci se trouvent soit dans l'emprise ou trop près et qu'elles ont été déduites des résidences pouvant subir des niveaux sonores élevés. Dans la zone de moyenne perturbation, le nombre de résidences passe de 50 à 18 et de 42 à 18 dans la zone faiblement perturbée. Quarante-huit résidences retrouvent un niveau sonore acceptable passant de seulement 15 à 106 résidences. Le tableau 2 présente le nombre de résidences selon les niveaux de gêne à l'ouverture ainsi que dix plus tard.

TABLEAU 2 : NOMBRE DE LOGIS EN FONCTION DU NIVEAU DE GÊNE SONORE À L'OUVERTURE EN 2007 ET 10 ANS APRÈS L'OUVERTURE DU PROJET (2017) – AVEC LES MESURES D'ATTÉNUATION

Niveau de gêne	2007 Statut quo	À l'ouverture du projet (2007)	10 ans après l'ouverture du projet (2017)
Acceptable $L_{eq, 24 h} \leq 55$ dB(A)	15	106	96
Faiblement perturbé 55 dB(A) < $L_{eq, 24 h}$ < 60 dB(A)	42	18	24
Moyennement perturbé 60 dB(A) $L_{eq, 24 h}$ < 65 dB(A)	50	18	17
Fortement perturbé $L_{eq, 24 h} \geq 65$ dB(A)	47	4	9

Source : Étude d'impact, adapté du tableau 42.

Premier constat relatif au climat en phase d'exploitation :

L'augmentation naturelle du trafic routier résulterait en une plus grande pression sonore sur les lieux de résidences riveraines dans les années à venir. L'impact sonore d'une majorité de riverains est actuellement supérieur à 60 dB(A), ce qui correspond à un niveau de perturbation de moyen à élevé. Conserver le tracé actuel impliquerait idéalement de réduire la vitesse de circulation pour améliorer cette situation. Cette mesure, de même que la plupart des mesures d'atténuation courantes pour la réduction du climat sonore, est difficilement applicable dans le cadre de ce projet compte tenu du caractère de la route qui en est une de transit.

Avec la construction d'une voie de contournement, une part importante des résidences se trouvera éloignée de la route projetée. Une diminution importante de la circulation et conséquemment du climat sonore associé à un débit de circulation élevé devrait être observée dans les secteurs contournés. Comme la route existante sera dorénavant utilisée principalement pour la circulation locale et la voie de contournement pour le transit, la qualité de vie de ces résidents sera globalement améliorée.

Le tracé proposé représente donc le scénario le plus positif en terme de gain acoustique pour l'ensemble de la zone sensible visée par le projet tout en minimisant le nombre d'expropriations.

La fluidité de la circulation sera améliorée de même que la qualité de vie de la majorité des riverains en raison de l'éloignement des résidences de la route, ce qui contribuera à réduire notablement le climat sonore de ces résidences (en moyenne de 10,7 à 11,5 dB(A) selon les secteurs).

Néanmoins, 33 logis subiront une hausse moyenne de 2,1 dB(A) des niveaux de bruit dès la mise en service. La majorité de ces résidences est située dans le village de Newport, secteur où la voie de contournement revient dans le corridor actuel mis aux normes. Ces résidences subiront les

hausse des niveaux de bruit causées par l'augmentation de la vitesse (la vitesse affichée passe de 80 km/h à 90 km/h dans ce secteur) et de la hausse naturelle des débits de circulation. Il faut toutefois noter que l'augmentation du niveau de bruit se fera de façon graduelle pour ces résidences puisque la route demeurera à l'intérieur de l'emprise actuelle et que l'augmentation moyenne de 2,1 dB(A) n'est que très légèrement perceptible pour la majorité des gens¹¹. Il demeure tout de même que certaines de ces résidences sont situées dans une zone de moyenne perturbation, soit au-dessus de 60 dB(A). Aucune mesure d'atténuation ou de compensation n'est proposée par l'initiateur du projet pour ces résidences.

La mise en place d'écran sonore est non pertinente pour la plupart de ces résidences puisqu'elles sont en majorité situées du côté ouest de la route et qu'un écran sonore aurait également un effet d'écran visuel sur le panorama exceptionnel qu'est la Baie des Chaleurs.

Parmi les 33 résidences, une subira un impact fort dix ans après l'ouverture. Il s'agit de la résidence située au no 5, route Albert. Cette résidence se retrouvera plus près de la nouvelle route 132 qu'elle l'est actuellement. De plus, elle se trouve en haut d'un talus, ce qui implique une accélération ou une décélération de la part des conducteurs, à proximité de la résidence. Au cours des audiences publiques, le propriétaire a fait mention de l'utilisation du frein moteur (frein Jacob) par les camionneurs dans cette côte, une nuisance qui, selon lui, pourrait avoir été sous-évaluée dans l'étude de bruit. Une hausse de plus de 9 dB(A) est attendue 10 ans après l'ouverture, du côté latéral de cette résidence. À ce propos, le propriétaire a indiqué lors de l'audience publique que ses chambres à coucher se trouvent justement de ce côté. Il souhaite obtenir une compensation, idéalement par le déplacement de sa maison sur sa propriété afin que les chambres ne soient plus directement exposées au bruit de la route.

Le MTQ possède une politique sur le bruit routier (MTQ, 1998). Cette politique indique que «lorsque l'impact sonore de la construction de nouvelles routes ou de la reconstruction de routes ayant pour effet d'en augmenter la capacité ou d'en changer la vocation sera jugé significatif, le ministère des Transports verra à mettre en oeuvre des mesures d'atténuation du bruit dans les zones sensibles établies comportant des espaces extérieurs requérant un climat sonore propice aux activités humaines ». Un impact est jugé significatif par le MTQ lorsqu'il se classe comme étant moyen ou fort selon la grille d'évaluation de l'impact sonore du MTQ¹².

Compte tenu de ces orientations, le MTQ a évalué la possibilité d'installer une butte acoustique pour réduire l'impact sonore (qualifié de fort selon la grille du MTQ) prévu à la résidence du n° 5, route Albert, mais l'exercice a démontré que l'installation nécessiterait la fermeture de la rue Albert pour obtenir la longueur nécessaire à la réduction du bruit en plus d'empiéter sur la résidence à protéger. Évidemment, l'impact est inacceptable. Selon les informations transmises par le MTQ lors des audiences, la Loi sur l'expropriation ne permet pas de dédommager un propriétaire si la propriété de ce dernier n'est pas touchée par l'emprise de la route¹³. Cependant, les données actuelles ne sont pas suffisamment précises pour établir si la propriété sise au n° 5,

¹¹ Le seuil de perception d'une différence du bruit ambiant équivaut à peu près à 3 dB(A) (BRUËL & KJAER, 2000).

¹² Cette grille se trouve en annexe dans l'Étude d'impact et dans le document Politique sur le bruit routier du MTQ.

¹³ Loi sur l'expropriation. L.R.O. 1990, chapitre E.26

route Albert sera touchée ou non par l'emprise; l'information donnée dans l'étude d'impact indique que non, mais le porte-parole du MTQ a signalé qu'il fallait attendre les données précises d'arpentage puisque le terrain en question se trouve très près de l'emprise¹⁴.

Deux autres résidences subiront des impacts sonores jugés moyens selon la grille du MTQ. Il s'agit des résidences sises aux numéros 2 et 2A, route de l'Anse-aux-Canards. Des augmentations des niveaux sonores de l'ordre de 4,8 et 5,7 dB(A) sont attendus 10 ans après l'ouverture du projet de contournement. Ces résidences actuellement situées sur une rue résidentielle se retrouveront plus près de la nouvelle route 132 pour la résidence n° 2A et près de la voie d'accès à la route 132 pour la résidence n° 2. L'initiateur de projet a évalué la possibilité d'installer un écran sonore dans ce secteur aussi. De même que pour le secteur de la route Albert, le secteur de la route de l'Anse-aux-Canards se prête mal à la mise en place d'un écran pleine longueur puisqu'il faudrait fermer l'accès à la rue. Deux écrans seraient envisageables, mais la largeur de l'un empiéterait sur une autre résidence et la hauteur requise (de 8 à 9,5 m) pour chacun représente un obstacle visuel très important. Par conséquent, l'initiateur de projet ne propose aucune mesure d'atténuation du climat sonore ni mesure de compensation pour ces deux résidences.

Un programme de suivi du climat sonore en période d'exploitation est prévu. Dans ce cas, le programme prévoit des relevés sonores et des comptages de véhicules effectués un an et cinq ans après l'ouverture de la route réaménagée afin de mesurer l'impact de la nouvelle route et de valider les prévisions de l'étude d'impact. Ces relevés seront réalisés avec la même méthodologie que celle utilisée pour l'analyse du climat sonore actuel de l'étude d'impact. Le MTQ s'est aussi engagé à réaliser un comptage de véhicules après la mise en service afin de valider ses prévisions.

Second constat relatif au climat sonore en phase d'exploitation :

Les raccordements au nouveau tracé constituent les secteurs qui demeureront les plus affectés par le bruit. Les résidences situées aux intersections avec les routes Albert et de l'Anse-aux-Canards vont subir une perturbation sonore plus importante qu'à l'heure actuelle par le bruit routier. Malgré la Politique sur le bruit routier du MTQ, aucune mesure d'atténuation du type butte acoustique ne peut être mise en place. Par ailleurs, la Loi sur l'expropriation, ne permet pas à l'initiateur du projet de dédommager un particulier subissant un désagrément lié à la proximité d'une voie routière autrement que si la propriété de ce dernier est directement touchée par l'emprise ou la route elle-même.

L'équipe d'analyse souhaiterait que des mesures volontaires soient prises par le MTQ pour atténuer l'impact sonore affectant la résidence du n° 5, route Albert. Le initiateur pourrait déplacer la résidence de manière à ce que les chambres à coucher ne soient plus directement exposées au bruit de la route, ou alors, déplacer la résidence sur le terrain du propriétaire de sorte qu'elle soit davantage éloignée de la route. L'équipe d'analyse croit qu'aucune mesure

¹⁴ Verbatim de la séance tenue le 16 septembre 2008, p 58-59.

d'atténuation n'est applicable pour les résidences situées au raccordement avec la route de l'Anse-aux-Canards.

L'équipe d'analyse est d'avis que le programme de suivi proposé en phase d'exploitation est adéquat. Nous suggérons que le comptage de véhicules soit réalisé dix ans après la mise en service de la route.

2.4.3 Perturbation du milieu naturel

2.4.3.1 Traversée de la rivière de l'Anse aux Canards

La zone d'étude chevauche la portion inférieure de la rivière de l'Anse aux Canards, laquelle draine un bassin versant de 39,3 km². Ce cours d'eau s'écoule selon un axe est-ouest et se jette directement dans la Baie des Chaleurs. De façon générale, la rivière de l'Anse aux Canards présente un très bon potentiel pour la production de poissons.

Le pont actuel se situe à environ 1 km de l'embouchure de la rivière. La portion de la rivière directement en amont du pont actuel est en moyenne d'une largeur de 10 m et d'une profondeur de 0,35 m. Le remblai et la culée nord empiètent sur une superficie de 4,5 m par 15 m sur le lit de la rivière, constituant une perte d'habitat de 68 m². À quelques dizaines de mètres en amont du pont actuel se trouve une digue de contrôle non active au site d'une ancienne prise d'eau. Cet obstacle est toutefois franchissable par les poissons migrateurs. Le type d'habitat entre la digue et le pont actuel correspond à une succession de seuils et de rapides à écoulement plus ou moins turbulent, favorable au développement des poissons.

La section où se trouve le pont actuel n'est pas affectée par le régime marégraphique, ce qui est le cas du secteur prévu pour l'emplacement du nouveau pont. En effet, celui-ci traversera la rivière environ à 140 m en aval du pont actuel. Dans ce secteur, un étroit chenal de marée à travers un marais maritime est probablement inondé à chaque marée, tandis que les berges du marais ne sont inondées que lors des marées de vive-eau ou de vive-eau d'équinoxe et /ou lors de crues printanières ou estivales soudaines.

2.4.3.1.1 Le concept de pont retenu

Le concept de pont proposé a fait l'objet d'au moins deux séries de bonification à la suite des commentaires des différents ministères concernés. En effet, dans le concept initial, une pile devait empiéter directement dans le lit de la rivière et un remblai devait détruire la majeure partie du marais maritime. Une réévaluation complète des options de ponts a été effectuée par l'initiateur du projet. Trois autres options surplombant le marais ont été analysées en plus de quatre autres en aval du marais maritime (Voir tableau 3). L'analyse des huit options de traversée a été réalisée en fonction d'une comparaison des coûts, des impacts sur le marais ainsi que du nombre d'acquisition de résidences nécessaire. Les quatre options de traversée en aval du marais n'ont pas été retenues, car neuf acquisitions de résidences seraient nécessaires pour le déplacement du tracé de la route jusqu'à cet emplacement, comparé à cinq pour les traversées

au-dessus du marais. L'option E a été retenue puisqu'il n'y a aucune pile dans le cours d'eau et que l'empiètement dans le marais est réduit¹⁵.

TABLEAU 3 : COMPARAISON DES OPTIONS DE TRAVERSÉE DE LA RIVIÈRE DE L'ANSE AUX CANARDS

VARIABLE	LOCALISATION AMONT *					Option E+ ^H	LOCALISATION AVAL **			
	Option A	Option B	Option C	Option D	Option E		Option F	Option G	Option H	Option I
Ouverture libre (m)	57,6	34,0	74,6	57,6	35,0	35,0	64,4	79,2	79,2	87,2
Portée (m) ^A	2 x 30,0	36,4	2 x 38,5	50,0	58,0	58,0	67,0	2 x 41,0	2 x 41,0	3 x 30,0
Pile	1	0	1	0	0	0	0	1	1 ^D	2
Mur de culée ^B	Majeur	Non	Non	Oui	Non	Non	Non	Non	Non	Non
Empiètement permanent dans le marais (m ²)	1100	1175	85	1100	850	386	0	0	0	0
Empiètement temporaire dans le marais (m ²)										
• Palplanches	250	350	250	350	0	0	0	0	0	0
• Accès à la rivière	275	250	275	200	225	111	0	0	0	0
Empiètement total dans le marais (m ²) ^F	1625	1775	610	1650	1075	497	0	0	0	0
Maisons expropriées	5	5	5	5	5	5	9 ^E	9 ^E	9 ^E	9 ^E
Coûts du pont (M\$) ^G	2,40	2,05	3,15	2,20	2,30	2,30	2,62	2,35	2,60	2,75
Coûts expropriation (M\$) ^G	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,90	0,90	0,90	0,90
Coûts totaux (M\$) ^G	2,90	2,55	3,65	2,74	2,80	2,80	3,52	3,25	3,50	3,65

* Au-dessus du marais maritime.

** En aval du marais maritime.

A – Nombre de travées et portée par travée.

B – Mur vertical nécessitant un empiètement temporaire plus élevé.

C – Coûts moyens d'expropriation de 100 K\$.

D – Pile décentrée, plus près de la rive droite.

E – Dont une unité multifamiliale (2 logements).

F – La réduction de l'empiètement permanent et temporaire dans le marais sera l'un des objectifs visés par le concepteur lors de la préparation des plans et devis définitifs.

G – Dollars 2006.

H – Données transmises lors des audiences publiques

Source : Rapport complémentaire, octobre 2007, adapté du tableau A2.1, projet de compensation du MTQ déposé lors de l'audience publique.

¹⁵ L'option A représente le concept de traversée proposé initialement dans l'étude d'impact.

À la suite d'une nouvelle évaluation, les superficies d'empiètement permanent ont été réduites de 850 m² à 386 m². La perte permanente se situerait toujours au niveau du remblai de protection de la culée nord. Les deux culées seraient construites à l'extérieur de la ligne naturelle des hautes eaux (LNHE). Selon les réponses transmises aux questions du ministère fédéral des Pêches et des Océans, les pertes minimales anticipées seraient de l'ordre de 400 m² et maximales de 800 m². Ce ne sera que lorsque les données spécifiques relatives à la topographie, au type de substrat et aux conditions hydrologiques seront compilées et que les plans finaux seront terminés que la superficie d'empiètement permanent sera connue. L'impact temporaire sera aussi mieux défini à cette étape.

Constat relatif au concept de pont retenu :

L'équipe d'analyse constate qu'un travail d'optimisation a été réalisé par l'initiateur du projet et que l'impact sur le milieu naturel devrait être nettement réduit par rapport au concept initial proposé dans l'étude d'impact.

2.4.3.1.2 Impacts des travaux de construction

Lors des travaux de construction du pont de la rivière de l'Anse aux Canards et d'aménagement de remblais à proximité de la rivière et en aval des secteurs des travaux, la qualité de l'eau pourrait être temporairement affectée par la mise en suspension de sédiments et une augmentation de la turbidité. Les travaux de construction du nouveau pont pourraient occasionner une perturbation temporaire de la qualité de l'eau de la rivière de l'Anse aux Canards, de son lit ainsi que de ses berges. Par ailleurs, comme plusieurs espèces de poissons fréquentent la rivière, les travaux de construction risquent également de perturber cette faune ichthyenne. Une période de restriction des travaux dans l'habitat du poisson du 15 septembre au 1^{er} juin devra être appliquée éviter d'affecter les activités de reproduction des espèces présentes, notamment l'omble de fontaine.

Les mesures d'atténuation courantes seront appliquées telles que prescrites au cahier de charges et devis généraux :

- la déviation temporaire du cours d'eau lors des travaux de construction respecte la capacité nataoire des poissons et ne crée pas d'obstacles à leur libre circulation (seuil, chute, etc.);
- la gestion des eaux de pompage provenant de l'assèchement des excavations;
- la stabilisation des sols en érosion sur les chantiers de construction et la création de bassins de sédimentation pour capter les eaux de ruissellement;
- la stabilisation et la renaturalisation du milieu après construction (empierrement, géomembrane, végétation arbustive, etc.);
- éviter tout transbordement pétrolier à moins de 60 m de ce milieu et pour prévenir les déversements d'huile et de graisse, s'assurer que la machinerie est en bon état, propre et exempte de toute fuite d'huile.

D'après l'initiateur du projet, des mesures spécifiques pour la protection du marais pourront également être ajoutées aux plans et devis. L'initiateur du projet devrait notamment inscrire des articles spécifiques à la délimitation des aires de travail aux plans et devis.

Constat relatif aux impacts des travaux de construction du pont :

L'équipe d'analyse est d'avis que les mesures d'atténuation courantes sont adéquates et recommande que la période de restriction des travaux dans l'habitat du poisson s'étende du 15 septembre au 1^{er} juin. Si, pour des raisons bien justifiées, il était impossible de respecter cette période de restriction, les spécialistes du ministère des Ressources Naturelles et de la Faune (MRNF) devront approuver les méthodes de contrôle des particules fines, lesquelles seront plus sévères et devront être bien contrôlées.

Des mesures spécifiques à la délimitation des aires de travaux dans le secteur du marais maritime devront être ajoutées aux plans et devis finaux.

2.4.3.1.3 Impacts sur la faune ichthyenne et le marais maritime

L'habitat du poisson

Bien qu'aucune pile ne se trouverait à l'intérieur de la LNHE, des pertes d'habitat du poisson sont attendues puisque le perré de protection de la culée nord empiète sur le marais maritime et que celui-ci représente un habitat du poisson. Les spécialistes du MRNF et du ministère des Pêches et des Océans du Canada (MPOC) précisent que ce type de marais constitue généralement un habitat de reproduction, d'alimentation et d'alevinage pour plusieurs espèces de poissons. Tel qu'indiqué plus haut, entre 400 et 800 m² seraient détruits par la mise en place du remblai de protection de la culée nord. De plus, des impacts temporaires supplémentaires sur le marais sont aussi appréhendés sur 100 à 225 m². Cette perte temporaire, calculée en fonction du pire scénario, pourrait être évitée ou réduite, selon l'initiateur du projet, lors de la conception des plans et devis finaux.

L'évaluation préliminaire des pertes d'habitat du poisson, dans le marais maritime en l'occurrence, représente approximativement 1000 m², dont un maximum de 800 m² seraient détruits de façon permanente. Selon l'initiateur du projet, un bilan final des pertes d'habitat pourra être effectué plus précisément lors de la préparation des plans et devis finaux.

L'initiateur du projet a soumis trois projets de compensation lors des audiences publiques. Le premier consiste à démanteler le pont actuel. Le second consiste à démanteler la digue de l'ancienne prise d'eau potable située en amont sur la rivière de l'Anse aux Canards et le troisième vise l'extension du marais actuel. L'initiateur du projet indique que dans chaque cas, il est question de recréer de l'habitat aquatique en retirant des infrastructures du lit de la rivière ou en profitant de la mise en place de nouvelles. Ce dernier précise qu'aucune option n'est rejetée pour l'instant, mais que la priorité est mise sur le site du futur pont.

C'est d'ailleurs l'angle que préfèrent les spécialistes de la faune du ministère des Ressources naturelles et de la Faune et du ministère fédéral des Pêches et Océans. Ces derniers sont favorables au site proposé sous le pont et approuvent le principe d'un aménagement compensatoire permettant de recréer un habitat comparable à celui perdu et ce, dans le même secteur. Les spécialistes du MRNF précisent qu'il est important que les travaux favorisant l'extension du marais visent à réaliser un aménagement contigu et relié à l'habitat actuel. Quant aux superficies à compenser, ces derniers indiquent que les habitats aménagés sont généralement

moins performants que les habitats naturels, par conséquent, une superficie plus grande que la superficie perdue devrait être compensée. De plus, les spécialistes du MRNF souhaitent qu'un suivi floristique et faunique dans les aménagements de compensation soit réalisé sur une période qui pourra être déterminée ultérieurement. Ce suivi permettra d'évaluer la productivité des habitats de compensation, de vérifier leur état physique et d'appliquer des mesures correctrices au besoin.

Constat relatif à la perte d'habitat du poisson dans la rivière de l'Anse aux Canards :

L'équipe d'analyse est d'avis que les recommandations du MRNF soient respectées intégralement. Ce dernier devra être impliqué directement dans les discussions et décisions relatives au projet de compensation. Le site à prioriser pour compenser les pertes d'habitat du poisson devrait être localisé dans le secteur immédiat du marais affecté et un suivi floristique et faunique dont la durée sera établie lors de ces discussions devra également être réalisé. Les superficies d'habitat du poisson à compenser représentent les superficies situées sous la ligne naturelle des hautes eaux de récurrence deux ans affectée de façon permanente par les structures du pont. Ces superficies devraient être clairement établies sur les plans finaux.

Quant aux pertes temporaires, les spécialistes du MRNF pourraient demander une compensation pour la perte de productivité durant les travaux. La décision sera prise à la suite d'une évaluation réalisée au cours des discussions sur le projet de compensation.

Le milieu humide

Le marais salé, en plus d'être évalué en tant qu'habitat du poisson, l'est en tant que milieu humide. Une démarche d'évaluation des demandes d'autorisation des travaux dans les milieux humides a été développée au MDDEP. Dans le cadre de cette démarche, le marais salé de la rivière de l'Anse aux Canards s'inscrit comme un milieu humide de situation 3. C'est principalement la présence d'un lien hydraulique direct avec un cours d'eau qui le place dans cette situation puisque sa superficie est inférieure à 10 ha et qu'aucune plante à statut précaire n'y a été retrouvée. L'analyse d'un milieu humide de situation 3 doit être effectuée en suivant une séquence d'atténuation « éviter et minimiser ». L'étape « éviter » comprend la prévention des impacts sur le milieu humide. Il s'agit de choisir un projet de remplacement ou un site de remplacement pour réaliser le projet. Si cela s'avère impossible, il faut passer à l'étape « minimiser ».

Dans le cas de la traversée de la rivière de l'Anse aux Canards, le MTQ a démontré des efforts pour éviter le marais après que des questions en ce sens lui aient été soumises. Il a évalué huit options de traversées, dont la moitié était en dehors du site. Après une analyse comparative des impacts, une option a été choisie pour sa performance sur l'ensemble des critères d'évaluation. Une explication du processus et du résultat de la comparaison des options de pont est exposée dans la section du rapport d'analyse relative au concept de pont retenu.

L'étape « minimiser » n'est acceptable que si le demandeur démontre qu'il n'existe aucune solution de rechange raisonnable pour réaliser le projet ou pour le choix du site. Dans le cadre de cette démarche, les pertes jugées inévitables devront être compensées en respectant un ratio proportionnel à la valeur écologique du milieu détruit ou perturbé. Le site qui sera choisi pour compenser ces pertes se trouvera, par ordre de préférence, sur le site même du projet, sur un site adjacent au projet, ailleurs dans le même bassin versant ou dans la même municipalité.

Constat relatif à la perte d'un milieu humide :

L'équipe d'analyse considère que la démarche de traitement des demandes d'autorisation des projets dans les milieux humides a été appliquée par l'initiateur du projet. Ce dernier a présenté une évaluation de la valeur écologique du marais et sa présence au niveau régional. L'équipe d'analyse juge que le choix de l'option E+ de traversée défini à la suite de l'exercice de comparaison des variantes est bien expliqué. L'équipe d'analyse remarque que le travail d'optimisation du concept de pont a permis de réduire sensiblement l'empiètement dans le marais salé et considère qu'avec l'application de méthodes de construction strictes et bien contrôlées, l'impact sur le milieu humide pourrait être maintenu au minimum.

Les pertes dans le marais salé devront être compensées par une superficie au moins équivalente à la superficie affectée par les travaux. Cette compensation pourra être réalisée à même le projet de compensation pour l'habitat du poisson, si l'entière superficie du milieu humide perdue est compensée par la création d'un habitat de type milieu humide, préférablement situé dans le secteur du marais salé, sous le futur pont.

Afin d'assurer que la compensation pour la perte de superficie de milieu humide soit acceptable, le MDDEP devra être tenu au courant des discussions, et si nécessaire, participer aux discussions et aux décisions relatives au projet de compensation.

2.4.3.2 Tourbière ombrotrophe

Une vaste tourbière ombrotrophe d'une superficie approximative de 13 hectares se trouve à l'intérieur de la zone d'étude. Celle-ci est affectée par le tracé de la route. Environ 1 ha serait affecté directement par le terrassement de la variante choisie, tandis qu'une section périphérique de la tourbière se trouverait coupée de l'ensemble de l'écosystème. L'initiateur du projet propose d'installer des ponceaux d'équilibre entre les deux sections pour maintenir la connexion hydraulique entre les deux sections.

Les tourbières sont des écosystèmes très particuliers, caractérisés par une déficience dans les processus de décomposition de la matière organique. Les tourbières, tant ombrotrophes que minérotrophes, sont peu présentes sur le territoire gaspésien. Cela s'explique par le peu d'espace disponible pour le développement de ce type de milieu humide. Selon Couillard et Grondin (1986), la présence de hautes terres (monts Notre-Dame et Chic-Chocs) couplée à une relative

rareté de dépôts fins font en sorte qu'il n'y a que peu de sites propices à la formation de tourbières sur le territoire gaspésien.

Les tourbières, comme la plupart des milieux humides, possèdent plusieurs fonctions écologiques ayant des répercussions sur l'ensemble du milieu environnant. Ceux-ci agissent comme filtre naturel améliorant la qualité de l'eau et contribuant au renouvellement des eaux souterraines. De plus, les milieux humides contribuent à lutter contre les inondations en emmagasinant de grands volumes d'eau. Ils ont aussi le pouvoir d'absorber les gaz à effet de serre terrestres et de les stocker. Les milieux humides sont également des habitats floristiques et fauniques généralement riches et diversifiés (Ducks Unlimited, 2004). Puisque les tourbières ombrotrophes sont principalement composées d'accumulation de sphaigne, elles sont généralement plus acides et par conséquent moins riches et diversifiées que les tourbières minérotrophes et les autres milieux humides. Néanmoins, elles abritent des communautés acidophiles spécifiques participant à la biodiversité totale.

Il est à noter que, d'après ce que l'on peut voir sur la carte de localisation du projet (annexe 3), cette tourbière semble peu perturbée et intègre, bien que localisée à proximité d'habitations.

Selon la démarche du ministère pour traiter les demandes d'autorisation des projets dans les milieux humides, toute tourbière est automatiquement classée en situation 3 et nécessite une analyse du dossier à partir de la séquence d'atténuation « éviter et minimiser », dans une optique globale et territoriale. Ici encore, l'initiateur du projet a effectué une comparaison de variantes évitant totalement ou à divers degrés la tourbière. Pour des raisons liées principalement aux impacts humains (nombre d'acquisitions de résidence) et de géométrie de la route, la variante retenue est celle qui affecte le plus la tourbière. L'initiateur du projet juge que la valeur écologique d'une tourbière ombrotrophe est faible et que par conséquent, le choix de la variante B3 est justifié par rapport aux impacts des autres variantes.

Constat relatif à la tourbière ombrotrophe :

L'équipe d'analyse est en désaccord avec l'initiateur du projet sur la valeur écologique de la tourbière. Nous considérons qu'une tourbière, qu'elle soit ombrotrophe ou minérotrophe, représente un milieu humide relativement rare qui présente une grande valeur écologique. Toute perte significative devra être compensée. Par ailleurs, sa taille et son apparence peu perturbée et intègre en font un milieu de grande valeur écologique.

L'équipe d'analyse considère tout de même que les impacts humains des autres variantes sont non négligeables et que les avantages de la sous-variante B3, à l'exception de l'impact sur la tourbière, font en sorte que ce tracé répond le mieux aux objectifs du projet tout en minimisant les impacts environnementaux et sociaux.

L'équipe d'analyse recommande que tous les efforts soient posés pour réduire les impacts sur la portion de la tourbière qui serait coupée de l'écosystème. De plus, comme il est impossible de compenser la perte de superficie par la protection, l'aménagement ou la mise en valeur d'un milieu humide du même type dans le secteur de la zone d'étude, un programme de compensation sous la forme d'un

programme de suivi à long terme de l'impact de la présence de l'infrastructure routière sur l'évolution de la tourbière est recommandé. Ce programme de suivi permettrait d'améliorer les connaissances sur l'effet des infrastructures linéaires traversant les milieux humides du type tourbière.

2.5 Autres considérations

Cette section présente certains éléments ne figurant pas parmi les enjeux retenus à la section 2.4 mais qui nécessitent une certaine attention en raison de leur incidence sur la réalisation du projet. Il s'agit des impacts appréhendés sur l'émissaire du lac Blanc.

2.5.1 Émissaire du lac Blanc

Outre la rivière de l'Anse aux Canards, l'émissaire du lac Blanc est le seul cours d'eau affecté par le tracé du projet. Ce dernier s'écoule en partie dans l'emprise de la route. Une partie du cours d'eau serait reconfiguré et utilisé comme fossé de drainage de la route.

D'après l'analyse des résultats d'inventaire présenté dans l'étude d'impact, la qualité de l'habitat du poisson serait faible dans la portion du cours d'eau situé dans l'emprise. Le seul secteur où l'habitat est de meilleure qualité pour les poissons se trouve directement au début de l'émissaire, à la sortie du lac, à environ 150 m de la ligne d'emprise de la route.

Les spécialistes de la faune du MRNF considèrent que la qualité de l'habitat ne constitue pas un critère de discrimination. Par conséquent, toute perte d'habitat du poisson située sous la LNHE doit être compensée. Néanmoins, les superficies et la manière de compenser pourraient faire l'objet de discussions entre les spécialistes du MRNF et de l'initiateur du projet.

L'émissaire du lac Blanc se jette dans le lac Duguay. Les spécialistes du MPOC ont soulevé le risque d'augmentation de la teneur en sels et fondants dans le lac Duguay si le cours d'eau est utilisé comme fossé de drainage de la route. D'après les informations transmises par l'initiateur du projet à ce sujet, les risques toxicologiques pour la faune ichthyenne du lac Duaguay sont très faibles.

Constat relatif à l'émissaire du lac Blanc :

L'équipe d'analyse considère que la compensation pour les pertes d'habitat du poisson dans l'émissaire du lac Blanc devra faire l'objet de discussions entre les spécialistes de la faune du MRNF et l'initiateur du projet. Ces derniers devront s'entendre sur un programme de compensation, si nécessaire.

Par ailleurs, l'équipe d'analyse considère que les sels et fondants ne représentent pas une menace toxicologique pour la faune ichthyologique compte tenu des quantités et concentrations prévues ainsi que du phénomène naturel de lessivage accéléré lors de la fonte printanière.

CONCLUSION

En regard des enjeux révélés par l'étude d'impact, les consultations intra et interministérielles ainsi que des audiences publiques pour le projet de réaménagement de la route 132 sur le territoire de la Ville de Chandler, dans les villages de Newport et de Pabos Mills, l'enjeu principal du projet demeure l'amélioration de la sécurité routière sur ce tronçon.

Nous synthétisons ici les principaux constats relatifs à l'acceptabilité environnementale :

La raison d'être du projet

Le projet est justifié au point de vue de la sécurité routière, de la fluidité de la circulation et du niveau de service. Compte tenu des déficiences actuelles de la route 132 à Chandler, il apparaît pertinent d'intervenir sur le tronçon étudié.

Le milieu bâti

La majorité des résidences du secteur de Pabos Mills se trouvera éloignée de la voie de contournement projetée. Ainsi, le nombre relativement restreint d'acquisitions et l'application des mesures d'atténuation couramment utilisées lors de ces acquisitions font en sorte que les impacts sur le milieu bâti seront minimisés pour les résidents.

Le climat sonore

Les impacts potentiels du projet en période de construction ont été bien identifiés. Cependant, le MTQ devra présenter un programme de surveillance du climat sonore pour la période de construction visant les secteurs sensibles incluant également tout le secteur de Newport, le croisement entre la voie de contournement et l'actuelle route 132 et le raccordement nord de la voie de contournement.

En ce qui concerne la phase d'exploitation, le tracé proposé représente le scénario le plus positif en terme de gain acoustique pour une part importante des riverains de la route 132. La fluidité de la circulation sera améliorée de même que la qualité de vie de la majorité des riverains en raison de l'éloignement de la route des résidences, ce qui contribuera à réduire notablement le climat sonore de ces résidences (de 10,7 à 11,5 dB(A)). Néanmoins, les citoyens du secteur de Newport vont subir une augmentation du niveau sonore ambiant causé par l'augmentation de la vitesse permise (de 80 km/h à 90 km/h) et de l'augmentation naturelle de la circulation puisque dans ce secteur, la route sera maintenue dans son axe actuel.

Une résidence subira un impact sonore important (9,7 dB(A)). Les mesures d'atténuation du type butte acoustique sont inapplicables dans ce contexte et la Loi sur l'expropriation ne permet pas à l'initiateur du projet de dédommager le propriétaire autrement, si l'emprise de la route n'affecte pas sa propriété. Nous souhaiterions tout de même que l'initiateur du projet dédommage volontairement ce résident en déplaçant sa résidence sur son terrain de manière à ce que les chambres à coucher ne soient plus exposées directement au bruit de la route.

Un programme de suivi du climat sonore en période d'exploitation est proposé tel que demandé par le MDDEP. Il devra être complété par un comptage des véhicules dix ans après la mise en service de la route.

La traversée de la rivière de l'Anse aux Canards

L'exercice d'optimisation du concept de traversée de la rivière de l'Anse aux Canards a permis de réduire notablement l'empiètement dans le marais salé et l'habitat du poisson. Un projet de compensation devra être établi à la satisfaction des spécialistes du MRNF et du MDDEP.

Les méthodes de travail proposées sont acceptables, mais devront être bonifiées pour assurer la protection du marais salé dans les sections non affectées par les structures permanentes.

La tourbière ombrotrophe

La variante retenue comporte des impacts importants sur l'intégrité de la tourbière ombrotrophe située dans la zone d'étude. L'initiateur du projet a démontré qu'outre cet impact sur ce milieu humide, le choix de la variante B3 est optimal sur les aspects géométriques de la route et surtout sur la minimisation des impacts humains.

Afin de compenser la perte de milieu humide, il est recommandé la mise en place d'un suivi à long terme de l'impact de la route sur l'évolution de la tourbière.

Acceptabilité environnementale

L'équipe d'analyse considère que les impacts positifs du projet, notamment en termes d'amélioration de la sécurité pour les usagers et de qualité de vie pour les riverains, contrebalancent, dans une certaine mesure, les impacts négatifs résiduels.

Elle juge donc le projet acceptable, malgré les impacts appréhendés. Toutefois, outre les mesures prévues à l'étude d'impact qui doivent être strictement respectées, des mesures spéciales de contrôle et de suivi devront être mises en place conformément aux recommandations émises dans ce rapport.

Nous recommandons qu'un certificat d'autorisation soit délivré en faveur de la MTQ afin de réaliser le projet de réaménagement de la route 132 sur le territoire de la Ville de Chandler.

Original signé par :

Valérie Saint-Amant

Chargée de projet, M. Sc. Environnement
Service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales

RÉFÉRENCES

BRUËL & KJAER, 2000. *Environmental noise*, Danemark. 65 pages.

COUILLARD, L. et P. GRONDIN. 1986. *La végétation des milieux humides du Québec*, Les publications du Québec, Québec, 376 pages et annexes;

DUCKS UNLIMITED CANADA. 2004. *The importance of wetlands and upland conservation practice in watershed management : Functions and Values for water quality and quantity – Natural Values*, Barrie, Ontario, 56 pages;

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Traitement des demandes d'autorisation des projets dans les milieux humides*, dépliant;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. 1998. *Politique sur le bruit routier*, 10 pages et annexe;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réaménagement de la route 132 – Ville de Chandler- Quartiers Newport et Pabos Mills, Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre du Développement durable et des Parcs du Québec – Rapport principal*, mars 2005, 153 pages et 10 annexes;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réaménagement de la route 132 – Ville de Chandler – Quartiers Newport et Pabos Mills, Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec – Rapport complémentaire – Réponses aux questions du MDDEP et du MPO*, par GENIVAR, octobre 2007, 51 pages et 6 annexes;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réaménagement de la route 132 – Ville de Chandler – Quartiers Newport et Pabos Mills, Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec – Résumé*, avril 2008, 63 pages;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Projet de réaménagement de la route 132 à Chandler – Mise à jour des données de circulation et de sécurité routière*, septembre 2008, 22 pages;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Projet de réaménagement de la route 132 à Chandler dans les quartiers de Newport et Pabos Mills – Projet de compensation d'habitat du poisson*, par GENIVAR, septembre 2008, 3 pages.

ANNEXES

ANNEXE 1 : LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS

L'analyse environnementale du projet a été réalisée en consultation avec les directions suivantes du Ministère :

- la Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère;
- la Direction du patrimoine écologique et des parcs;
- la Direction du suivi de l'état de l'environnement;
- la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine;

et avec les ministères suivants :

- le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire;
- le ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine;
- le ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation;
- le ministère des Ressources naturelles et de la Faune;
- le ministère de la Santé et des Services sociaux;
- le ministère de la Sécurité publique.

ANNEXE 2 : CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

Date	Événement
1999-11-29	Réception de l'avis de projet au ministère de l'Environnement
2000-01-26	Transmission de la directive à l'initiateur
2005-04-05	Réception de l'étude d'impact
2005-04-29 au 2005-07-12	Consultation interministérielle sur la recevabilité de l'étude d'impact
2005-07-22	Transmission à l'initiateur d'une série de questions et commentaires dans le cadre de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact
2007-11-12	Dépôt des réponses aux questions et commentaires par l'initiateur
2008-04-17	Transmission de l'avis de recevabilité et du mandat d'information publique au BAPE
29 avril 2008 au 2008-06-13	Période d'information et de consultation publiques
2008-07-15	Audiences publiques – décision
2008-09-08 2008-12-12	Début du mandat d'audiences publiques et dépôt du rapport du BAPE
2009-02-09	Rapport du BAPE rendu public
2009-03-25	Dépôt des commentaires de l'initiateur du projet sur le rapport du BAPE

ANNEXE 3 : TRACÉ PROPOSÉ POUR LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 132 À CHANDLER



Source : rapport du BAPE.