



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

**AUTOROUTE 25
DU RANG DU RUISSEAU - DES - ANGES À LA ROUTE 158**

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

CANQ
TR
PT
PL
178

**RÉPONSES AUX QUESTIONS DU
MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE DU QUÉBEC**

 Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DIRECTION DE L'OBSERVATOIRE EN TRANSPORT
SERVICE DE L'INNOVATION ET DE LA DOCUMENTATION
700, Boul. René-Lévesque Est, 21e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

AUTOROUTE 25
DU RANG DU RUISSEAU - DES - ANGES À LA ROUTE 158

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

RÉPONSES AUX QUESTIONS DU
MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE DU QUÉBEC

Avril 1994

QTR

CANQ

TR

PT

PL

178

CETTE ÉTUDE A ÉTÉ RÉALISÉE PAR LE PERSONNEL DE LA DIVISION DES
ÉTUDES ENVIRONNEMENTALES OUEST DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU
QUÉBEC.

ÉQUIPE DE TRAVAIL

DUMOULIN, Pierre

Agronome M.Sc.
Chargé de projet

LAPARÉ, Richard

Biologiste

Graphisme et édition

KHANDJIAN, Hrant

Responsable de l'atelier graphique

MARTIN, Pierrette

Technicienne en arts graphiques

Traitement de texte

MICHAUD, Gilles

Agent de secrétariat

Avec la collaboration du Service de l'environnement

CASSETTI, Mario

Ingénieur

Avec la collaboration du Service géotechnique et géologie

PAQUET, Paul-André Chef d'équipe

DROLET, André Géologue

KIROUAC, Serge t.t.p.p.

LAJEUNESSE, Claude t.t.p.

TABLE DES MATIÈRES

ÉQUIPE DE TRAVAIL	ii
TABLE DES MATIÈRES	iv
LISTE DES TABLEAUX ET CARTE	v
INTRODUCTION	1
1.0 PREMIÈRE SÉRIE DE QUESTIONS ET COMMENTAIRES	2
1.1 Espèces fauniques des milieux terrestres	2
1.2 Impact sonore	3
1.3 Puits d'eau potable	5
1.4 Contraintes physiques	10
2.0 DEUXIÈME SÉRIE DE QUESTIONS ET COMMENTAIRES	12
2.1 Impact du réaménagement de la route 125	12

LISTE DES TABLEAUX ET CARTE

TABLEAU I	: Identification des impacts et des mesures d'atténuation pour le réaménagement de la route 125 - Milieu humain	13
TABLEAU II	: Identification des impacts et des mesures d'atténuation pour le réaménagement de la route 125 - Milieu biologique	14
TABLEAU III	: Données de circulation	17
CARTE 1	: Relevé des puits d'eau potable	6

INTRODUCTION

Suite au dépôt, le 9 septembre 1993, de l'étude d'impact sur l'environnement de l'autoroute 25, du rang du Ruisseau-des-Anges à la route 158, le ministère de l'Environnement et de la Faune du Québec (MEFQ) a acheminé, le 3 décembre 1993 et le 14 février 1994, au ministère des Transports du Québec (MTQ) des commentaires et questions sur l'étude.

Ce document regroupe les réponses du MTQ. Il est divisé en deux chapitres correspondant aux dates de l'émission des questions et commentaires du MEFQ. En italique, on retrouve intégralement chacun des commentaires ou questions du MEFQ, suivi de la réponse du ministère des Transports du Québec (MTQ).

1.0 PREMIÈRE SÉRIE DE QUESTIONS ET COMMENTAIRES

1.1 ESPÈCES FAUNIQUES DES MILIEUX TERRESTRES

Est-ce dans le secteur d'étude, il y a des espèces et des habitats fauniques des milieux terrestres (petits mammifères, herpétofaune, faune avienne)? Dans l'affirmative, est-ce que la construction de la deuxième chaussée d'autoroute aura une influence sur leur habitat et leur population?

Le ministère de l'Environnement et de la Faune ne possède pas de données sur la faune avienne, les reptiles et mammifères de l'aire d'étude, en dehors de celles sur les poissons de la rivière l'Achigan et du Ruisseau-des-Anges.

Puisqu'il n'existe pas de biotopes particuliers ou exceptionnels à proximité de la zone d'étude, les faunes terrestre et avienne, présentes aux abords du tronçon de l'autoroute 25 à Saint-Roch-Ouest, se composent essentiellement des espèces communes à tous les milieux de cette latitude où se pratiquent des activités agricoles intenses. Le maintien de grandes superficies en culture élimine la diversité des milieux et, par le fait même, la diversité des espèces végétales et animales qui y vivent. Outre les grandes superficies en monoculture, certaines activités agricoles connexes, comme l'usage d'engrais et de pesticides, le drainage agricole, le redressement des petits cours d'eau et l'assèchement des terres humides contribuent aussi à diminuer la diversité des milieux et la qualité des plans d'eau.

Les populations de sauvagines sont à toutes fins utiles absentes de l'aire d'étude puisqu'on ne retrouve aucune superficie d'eau importante en dehors de la rivière l'Achigan et des ruisseaux afférents. Au mieux, pourrait-on observer, en période de migration, quelques espèces communes comme le canard noir et le colvert

qui peuvent utiliser les ruisseaux et la rivière comme aire de repos ou d'alimentation temporaire. Des hérons peuvent parfois rechercher des batraciens ou petits poissons dans la rivière et les ruisseaux. Nous avons ainsi observé un Bihoreau à couronne noire dans un ruisseau situé à proximité de la zone d'étude. Les grands espaces à découvert et les champs de graminées favorisent la présence de petits rongeurs qui attirent des rapaces comme les buses et les crécerelles. Nous avons même observé, dans cette région, des urubus à tête rouge qui profitent souvent de la présence des cadavres d'animaux frappés par les voitures.

Les mammifères se composent des espèces ubiquistes typiques des zones habitées et agricoles. On y retrouve principalement des rongeurs, souris, campagnols, musaraignes et autres espèces plus grandes comme la moufette, les ratons laveurs et lièvres. La couleuvre rayée est le reptile le plus important en nombre. Quant aux batraciens, il est normal de rencontrer des populations de rainettes crucifères et de crapauds d'Amérique.

Le fait que les habitats soient relativement pauvres et peu diversifiés dans l'aire d'étude et qu'une augmentation de la circulation n'est pas prévue à moyen terme nous autorisent à penser que l'ajout d'une autre chaussée contiguë à celle déjà existante n'aura que très peu d'impact sur la faune terrestre et avienne.

1.2 IMPACT SONORE

L'augmentation de bruit prévue entre 1990 et 2010 est-elle due à l'augmentation du débit de circulation anticipé, ou plutôt à la modification que le projet apportera au tracé des voies?

L'augmentation de bruit prévue entre 1990 et 2010 est due à l'augmentation anticipée du débit de circulation.

Quelles sont les précautions qui seront prises pour contrôler les niveaux de bruit durant la phase de construction?

Afin de contrôler les niveaux de bruit durant la phase de construction, les mesures suivantes seront considérées :

- l'horaire de transport et d'utilisation de la machinerie respecteront la réglementation des municipalités et de la MRC;
- les jours ouvrables du chantier seront du lundi au samedi inclusivement. Le chantier sera fermé le dimanche et les jours fériés;
- les équipements et la machinerie lourde seront maintenus en bon état de fonctionnement (silencieux adéquats, entretien régulier, etc.) afin de conserver leur niveau de bruit le plus bas possible;
- le fonctionnement de tout engin motorisé sera arrêté s'il n'est pas utilisé pendant une certaine période de temps (par exemple, les pauses du midi et autres, etc.);
- dans la mesure du possible, les équipements fixes seront localisés loin des endroits sensibles au bruit ou de manière à réduire l'impact causé sur le niveau sonore ambiant;
- les dispositifs d'atténuation du bruit dont sont munis certains équipements seront utilisés (par exemple, fermer les panneaux latéraux des compresseurs, etc.)

Quel suivi des niveaux de bruit le MTQ entend-il effectuer après la fin des travaux?

Le suivi des niveaux de bruit que le Ministère réalisera, sera le suivant : mesure des niveaux sonores un an avant le début des travaux et un an après la fin des travaux, afin de s'assurer des conclusions de l'étude d'impact.

1.3 PUIITS D'EAU POTABLE

Y a-t-il des puits d'eau potable qui peuvent être affectés par le projet?

Les inventaires réalisés par le Service géotechnique et géologie du MTQ ont permis de dénombrer 35 puits d'eau potable pouvant être affectés par le projet. On compte 3 pointes et 32 puits artésiens.

Dans l'affirmative, où sont-ils situés?

La carte 1 présente la localisation des puits d'eau potable.

Quelles sont leurs caractéristiques actuelles?

En consultant les rapports et documents disponibles, on constate la présence d'une couche d'argile de 12 à 15 m d'épaisseur dans le secteur des puits. Cette couche est située aux abords de la rivière l'Achigan et s'étend vers la municipalité de Saint-Esprit. Les puits (pointes ou artésiens) s'alimentent sous cette couche d'argile dans un horizon de sable et gravier ou encore plus profondément dans le roc en place. L'argile fait office de barrière imperméable qui protège les aquifères sous-jacents contre l'infiltration des eaux de surface.

Pour les puits situés aux abords du rang du Ruisseau-des-Anges, la couche d'argile est moins épaisse (4 à 6 mètres) et même est complètement absente dans certains secteurs où l'on retrouve le till en surface. Ce till, qui est un mélange en proportion variable de blocs, gravier, sable, silt et argile est qualifié de «peu perméable» dans l'étude hydrogéologique du ministère de l'Énergie et des Ressources du Québec (MER).

Afin d'évaluer la qualité de l'eau présente à l'intérieur du corridor de chacun des projets étudiés, 15 puits ont été échantillonnés. Les paramètres analysés sont le calcium, le fer, le magnésium, le sodium, les nitrites et nitrates, l'alcalinité, la dureté totale, les chlorures, le pH, la couleur, la turbidité, les coliformes totaux, les coliformes fécaux et les streptocoques fécaux. De plus, une analyse a été réalisée pour les sulfures dans 7 puits dont l'eau dégageait une odeur caractéristique de la présence de cet élément.

Les résultats indiquent que l'eau des puits échantillonnés est dure. En effet, en incluant l'échantillon d'eau prélevé après avoir été traité par un adoucisseur, 9 puits sur 14 débitent une eau très dure, c'est-à-dire une concentration de CaCO_3 supérieure à 180 mg/L. La dureté moyenne analysée, en excluant l'échantillon d'eau traité par un adoucisseur, est de 238 mg/L de CaCO_3 . La dureté de l'eau n'a aucune incidence sur la santé des consommateurs, cependant, elle occasionne l'entartrage des conduites et l'utilisation d'une plus grande quantité de savon pour la lessive.

En ce qui concerne les autres paramètres hors normes, on retrouve : le fer (3 échantillons), les sulfures (3 échantillons), la turbidité (2 échantillons), la couleur (1 échantillon) et les streptocoques fécaux (1 échantillon). Parmi ces paramètres hors normes, les sulfures et les streptocoques fécaux peuvent causer des problèmes de santé. Les propriétaires concernés ont été avisés par écrit de la mauvaise qualité de leur eau.

Un seul puits artésien n'a pu être échantillonné lors de l'étude. Ce puits est situé en bordure de la voie «est» de l'autoroute 25 et du chemin sud de la rivière l'Achigan. Étant donné que des travaux doivent être effectués sur ces deux routes, il est prévu d'échantillonner ce puits au printemps 1994.

Selon les déclarations des propriétaires, le débit des puits est suffisant pour leurs besoins, sauf pour un d'entre eux. En effet, l'un des propriétaires possède une pointe qui ne débite pas suffisamment d'eau pour desservir leur résidence et la ferme laitière. Toutefois, cette pointe n'est utilisée que pour dépanner advenant un bris de leur source d'alimentation principale.

Parmi les 35 puits localisés dans le corridor d'étude, aucun n'est classé à risque. L'impact des travaux de construction et d'entretien des routes sera donc nul compte tenu de la nature des sols en place. En effet, un horizon argileux protège la quasi-totalité de l'aire d'étude contre l'infiltration des eaux de surface qui risquent de contenir des sels déglacants utilisés dans les opérations d'entretien hivernal. Là où l'horizon d'argile n'est pas présent, soit une faible partie aux abords du rang du Ruisseau-des-Anges, un till peu perméable situé en surface joue le même rôle protecteur.

Quel suivi le MTQ fera-t-il sur ces puits?

Il est prévu d'échantillonner 9 puits à chaque printemps suivant la réfection de ces tronçons de route et ce, pour une période minimale de deux ans. Parmi les puits retenus, 3 sont en bordure du chemin Ruisseau-des-Anges, 3 autres le long du chemin Ruisseau-Saint-Jean, 2 le long de la route 339 et le dernier est situé en bordure du chemin Sud de la rivière l'Achigan. Trois situations peuvent survenir durant cette période de suivi :

- Le suivi nous démontre une constance de la qualité de l'eau des puits échantillonnés, auquel cas le suivi environnemental prendrait fin après ces deux années.
- Le suivi nous démontre une augmentation significative de la teneur d'un paramètre tout en restant en deça des normes qualifiant l'eau potable.

Dans ce cas, le suivi environnemental serait prolongé d'au moins une année jusqu'à ce qu'une teneur d'équilibre soit atteinte.

- Le suivi environnemental révèle une augmentation d'un paramètre qui excéderait la norme établie pour l'eau de consommation domestique ainsi que la cause reliée à la construction ou l'entretien du tronçon de route concerné.

Dans ce cas, le dossier est transféré immédiatement au Service des réclamations sur dommages avec le rapport technique incluant les recommandations pour redonner de l'eau potable au résident lésé. La nature de cette recommandation varie selon le type de contamination rencontrée.

Les paramètres qui ont été et seront analysés pour la période de suivi sont :

- | | |
|-----------------|----------------------|
| - dureté totale | - chlorure |
| - couleur vraie | - nitrate et nitrite |
| - pH | - fer |
| - turbidité | - sodium |

Lorsque les éléments chimiques en excès peuvent être facilement traités, l'achat de l'appareil de traitement adéquat sera recommandé. Lorsqu'il s'agit d'une augmentation des chlorures (ce qui représente la grande majorité des cas), un nouveau puits (surface ou artésien, selon le cas) sera creusé en l'éloignant de la source de contamination. La zone de relocalisation du futur puits sera déterminée par le MTQ. Le dossier n'est fermé que lorsque le propriétaire concerné a retrouvé une source d'alimentation qui lui fournit, en quantité suffisante, de l'eau qui réponde aux normes de qualité de l'eau potable. Un tel processus est très rapide, puisque le Service des réclamations sur dommages a déjà en mains un rapport technique ainsi que les recommandations concernant chaque puits inventorié.

1.4 CONTRAINTES PHYSIQUES

Quelles sont les normes du document complémentaire au schéma d'aménagement applicables aux constructions et ouvrages à proximité des cours d'eau et aux constructions et ouvrages à l'intérieur des zones sujettes aux mouvements de terrains dont il est question à la page 41 de l'étude d'impact?

Les normes apparaissant au document complémentaire proviennent de la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables*. Seules les sections de la Politique qui peuvent être représentées dans la MRC de Montcalm y sont insérées, soit celles concernant la rive, la ligne naturelle des hautes eaux et le littoral en milieux forestier et agricole privés. Notons que les MRC doivent participer activement à la mise en oeuvre de la Politique par l'inscription au schéma d'aménagement des objectifs de conser-

vation du littoral, de la rive et de la plaine inondable et par l'insertion de mesures de protection s'inspirant des normes minimales dans le document complémentaire.

Est-ce que la conception du projet intègre ces normes?

La construction de la seconde chaussée de l'autoroute 25 nécessitera la mise en place d'un pont sur la rivière l'Achigan. Toutefois, l'ensemble des dispositions énoncées dans la *Politique des rives, du littoral et des plaines inondables*, ou dans le document complémentaire, ne s'applique pas aux ouvrages pour fins municipales, industrielles, publiques ou pour fins d'accès public qui doivent être autorisés par le sous-ministre de l'Environnement et de la Faune, et selon le cas, par le gouvernement. Ce projet nécessite l'autorisation du gouvernement.

Comment le MTQ entend-il stabiliser les zones sensibles aux mouvements de terrain pendant et après les travaux?

Lors de la construction du pont sur la rivière l'Achigan, toutes les mesures seront prises pour réduire l'érosion. Les travaux seront réalisés à l'extérieur de la période de crue et ne pourront être effectués entre le 15 mai et le 15 août, soit la période de fraie pour la faune ichtyenne qui y a été inventoriée.

Les travaux d'excavation pour les fondations du pont seront entrepris à l'abri de batardeau afin d'isoler l'aire des travaux.

À la fin des travaux, les berges seront stabilisées etensemencées d'un mélange de graminées. De plus, des plantations d'arbres et d'arbustes indigènes seront réalisées pour assurer une meilleure stabilisation des berges.

2.0 DEUXIÈME SÉRIE DE QUESTIONS ET COMMENTAIRES

2.1 IMPACT DU RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 125

De façon générale, l'évaluation des impacts découlant des travaux relatifs à la construction de la deuxième chaussée de l'autoroute 25 est bien décrite, on devrait donc s'attendre au même détail en ce qui concerne l'évaluation des impacts du réaménagement de la route 125, ce qui n'est pas le cas.

Quels sont donc les impacts du réaménagement de la route 125 en regard : du drainage, de la pose de ponceaux (présence du ruisseau Mercier-Henri), de la mise en suspension de poussière, de l'empiétement d'emprise de terrain, de la réduction des marges de recul avant et de la modification du climat sonore justifiée par la présence d'une résidence à l'intersection du chemin Saint-Jean et de l'ancienne route 18?

Faites l'évaluation de ces impacts et présentez les mesures d'atténuation envisagées.

Le parachèvement de l'autoroute 25 à quatre voies avec viaducs et échangeurs oblige la réfection d'une partie de la route 125, entre le chemin du Ruisseau-Saint-Jean et la route 158 Ouest, car ce tronçon est actuellement trop étroit, peu carrossable et fermé à la circulation en hiver et ce, dans le but de conserver à la route 125 un rôle de desserte privilégiée à l'autoroute entre Saint-Esprit et Mascouche. De plus, les usagers du chemin du Ruisseau-Saint-Jean n'auront plus d'accès direct à ladite autoroute, ce qui se traduira par une augmentation sensible du flot de circulation sur ce tronçon de la route 125.

Un résumé des impacts et des mesures d'atténuation pouvant être envisagées est présenté aux tableaux I et II.

**TABEAU I - IDENTIFICATION DES IMPACTS ET DES MESURES D'ATTÉNUATION
POUR LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 125**

Milieu humain

NATURE DES IMPACTS ANTICIPÉS	INTENSITÉ	ÉTENDUE	DURÉE	SIGNIFICATION DE L'IMPACT	MESURES D'ATTÉNUATION	IMPACT RÉSIDUEL
Mise en suspension de poussière à proximité d'habitations	Moyenne	Ponctuelle	Temporaire à court terme	Faible	Pendant la période de construction, il est recommandé d'utiliser un abat-poussière, tel que spécifié à l'article 27.05 du Cahier des charges et devis généraux.	Faible à nul
-intersection avec le chemin Ruisseau-Saint-Jean						
-intersection avec la route 158						
Réduction de la marge de recul avant	Moyenne	Ponctuelle	Permanente	Moyenne	Aucune	Moyen
Déplacement d'un hangar	Forte	Ponctuelle	Permanente	Forte	Relocaliser, si possible, le garage sur le même lot ou en faire l'expropriation.	Faible ou fort
Modification du système de drainage souterrain des terres agricoles	Forte	Ponctuelle	Permanente	Forte	Le système de drainage souterrain sera rétabli selon un plan qui sera réalisé à cette fin. Les propriétaires affectés seront indemnisés et pourront faire effectuer les travaux s'ils le désirent.	Nul

**TABEAU II - IDENTIFICATION DES IMPACTS ET DES MESURES D'ATTÉNUATION
POUR LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 125**

Milieu biologique

NATURE DES IMPACTS ANTICIPÉS	INTENSITÉ	ÉTENDUE	DURÉE	SIGNIFICATION DE L'IMPACT	MESURES D'ATTÉNUATION	IMPACT RÉSIDUEL
Installation d'un ponceau - Ruisseau-Mercier-Henri	Faible	Ponctuelle	Temporaire à court terme	Faible	Respecter les mesures prévues à la section 7.13 du Cahier des charges et devis généraux. Si la structure possède un radier, il devra être installé de façon à ce qu'il n'y ait pas de dénivellation entre le lit du cours d'eau et le ponceau. Le radier doit être enfoui à au moins 30 cm sous le lit naturel du cours d'eau. À l'entrée et à la sortie des ponceaux, on devra prévoir des protections en enrochement de façon à contrer l'érosion du lit et des berges du cours d'eau. Le radier du ponceau devra être recouvert d'un enrochement sur toute sa longueur afin de réduire la vitesse d'écoulement et de retrouver une hauteur d'eau suffisante pour permettre le passage du poisson. L'enrochement doit être suffisamment volumineux pour qu'il ne soit pas emporté par le courant, particulièrement en période de crue. Lors des travaux, l'entrepreneur devra prendre des mesures préventives afin d'assurer que l'eau du canal ne soit contaminée par quelque matière que ce soit. L'entretien mécanique de la machinerie, et particulièrement les pleins et les vidanges de combustible ou d'huile, devra s'effectuer à une distance d'au moins 15 m du cours d'eau de façon à éviter toute contamination du milieu aquatique. Il faut exclure tous travaux de construction durant la période du 15 mai au 15 août afin d'éviter toute fraie éventuelle par la faune ichtyenne.	Nul

- **Drainage**

Le réaménagement de la route 125 ne nécessite aucune servitude de drainage. La route ne sera drainée que par les fossés de la route.

L'élargissement de la route 125 et le réaménagement des intersections de la route 125 avec le chemin du Ruisseau-Saint-Jean et la route 158 touchent des sols agricoles drainés par un système souterrain.

Une description de l'impact ainsi que la mesure d'atténuation le concernant sont présentées au tableau I.

- **Mise en suspension de poussière**

Comme il est présenté aux pages 107 et 108 de l'étude d'impact, les travaux de construction pour le réaménagement de la route 125 pourront produire un impact lié au soulèvement de sédiments lors des journées de grands vents. L'impact et la mesure d'atténuation sont les mêmes que ceux décrits à l'étude d'impact et présentés au tableau I du présent document.

- **Empiètement d'emprise de terrain**

Une description des impacts sur l'empiètement des terres agricoles pour le réaménagement de la route 125 est présentée aux pages 86 à 91 de l'étude d'impact. Toutefois, une mesure d'atténuation additionnelle sera appliquée pour la route 125: elle concerne les parties de corridor abandonnées pour l'aménagement des intersections avec le chemin du Ruisseau-Saint-Jean et de la route 158.

Les parties de corridor abandonnées, d'une superficie approximative de 5 430 m², devront être restaurées, le revêtement existant retiré, les matériaux sous-jacents enlevés, le sol scarifié et décompressé sur une profondeur minimale de 20 cm, puis, le sol devra être recouvert de terre végétale nivelée de façon à respecter le drainage de surface environnant, le tout complété conformément à l'article 34.01 du Cahier des charges et devis généraux.

Ces corridors abandonnés viendront compenser le nouveau tracé de la route 125 car ils retourneront en agriculture et seront rétrocédés aux propriétaires riverains afin de réduire d'autant l'impact du projet sur la tenure des terres concernées.

- Réduction de la marge de recul avant

Le réaménagement de l'intersection de la route 125 et du chemin du Ruisseau-Saint-Jean nécessite la mise en place de triangles de visibilité.

Le triangle de visibilité situé au nord-est de l'intersection touche un garage en bois d'une superficie de 115 m². De plus, une grange de 240 m² aura un rapprochement de 20,15 m à 17,92 m de la route soit un empiétement sur la marge de recul de 11 %.

Les impacts et les mesures d'atténuation sont présentés au tableau I.

- Pose de ponceau

Les impacts et les mesures d'atténuation pour la pose du ponceau au croisement du ruisseau Mercier-Henri et de la route 125 sont les mêmes que ceux décrits aux pages 93, 97 et 98 de l'étude d'impact. Toutefois, ils ne concernaient que ceux nécessaires au doublement de la chaussée de l'autoroute 25 et à l'aménagement des deux échangeurs.

Les impacts et mesures d'atténuation spécifiques à la route 125 sont présentés au tableau II.

- Modification du climat sonore

Le climat sonore à la résidence située près de l'intersection considérée a été évalué à l'aide du modèle décrit à la section 7.4.1.4 de l'étude d'impact sur l'environnement.

À partir des données de circulation (tableau III), le climat sonore actuel en façade de cette résidence a été évalué à 58,9 dBA, Leq (24 heures), ce qui correspond, selon le tableau VIII de l'étude d'impact sur l'environnement, à un climat sonore faiblement perturbé.

TABLEAU III - DONNÉES DE CIRCULATION

	1990		2010	
	DJME	% COMMERCIAL	DJME	% COMMERCIAL
Chemin Ruisseau-Saint-Jean	1 046	21,7	1 190	21,7
Ancienne route 18	-	-	1 400	20,1

Le climat sonore projeté en façade de cette résidence a été évalué à 61,4 dBA, ce qui correspond à un climat sonore moyennement perturbé. Cette évaluation a tenu compte de la proximité de l'intersection ainsi que de la présence probable d'une signalisation (arrêt) pour la circulation provenant du chemin du Ruisseau-Saint-Jean.

Selon la grille d'évaluation (annexe 12) de l'étude d'impact sur l'environnement, cette augmentation de 2,5 dBA est qualifiée d'impact faible et tel qu'indiqué à la page 120 de l'étude d'impact, aucune mesure d'atténuation ne sera prévue puisqu'il ne s'agit pas d'un impact moyen ou fort.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 136 718