

---

---

# **DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES**

**Questions et commentaires  
pour le projet de raccordement de l'autoroute 5 à la route 105  
sur le territoire de la Municipalité de La Pêche  
par le ministère des Transports**

**Dossier 3211-05-391**

**Le 28 août 2007**

*Développement durable,  
Environnement  
et Parcs*

**Québec** 



## TABLE DES MATIÈRES

<b>Introduction .....</b>	<b>1</b>
<b>Commentaires généraux.....</b>	<b>1</b>
2.5 Contexte et justification du projet – Nécessité d’intervention (p. 11).....	1
3. Analyse comparative des variantes (p. 13-19) .....	2
4.2.4 Description du milieu récepteur – Milieu naturel (p. 14-39) .....	2
4.2.4 Description du milieu récepteur – Milieu naturel –Végétation (p. 24) .....	2
4.2.4.2 Description du milieu récepteur – Milieu naturel – Végétation – Écosystème forestier exceptionnel (p. 25) .....	2
4.2.4.3 Description du milieu – Milieu naturel – Végétation – Milieux humides (p. 25) .....	2
4.2.4.4 Description du milieu – Milieux naturel – Végétation – Espèces végétales à statut précaire (p. 25-27) .....	3
4.2.5.2 Description du milieu – Milieu naturel – Faune et habitat – Herpétofaune (p. 29-31) .....	3
4.2.5.3 Description du milieu – Milieu naturel – Faune et habitat – Faune avienne (p. 31-39) .....	3
4.3.3.6 Description du milieu récepteur – Milieu humain – Utilisation du sol actuelle et projetée – Zone de protection et de mise en valeur à des fins publiques (p. 48) .....	3
4.3.5 Description du milieu récepteur – Milieu humain - Potentiel archéologique (p. 50) .....	3
4.3.9 Description du milieu récepteur – Milieu humain – Niveaux sonores avant les travaux (p. 59).....	4
5.1.1 Optimisation de la variante retenue et description du projet – Optimisations – Écran visuel et sonore (p. 60-61) .....	5
5.1.2 Optimisation de la variante retenue et description du projet – Optimisations – Réaménagement du ruisseau R-12 et protection de ses bandes riveraines (p. 62) .....	5
5.1.3 Optimisation de la variante retenue et description du projet – Optimisations – Aménagement d’un milieu humide (p. 63) .....	5
5.2 Optimisation de la variante retenue et description du projet – Description technique du projet (p. 64-66) .....	6
6.4.2.2 Identification et évaluation des impacts sur l’environnement des aménagements proposés – Évaluation des impacts sur le milieu physique – Qualité des eaux de surface et régime hydrologique – Augmentation des concentrations en chlorure dans les cours d’eau (p. 84-86).....	6
6.5 Identification et évaluation des impacts sur l’environnement des aménagements proposés – Évaluation des impacts sur le milieu physique – Milieu biologique – Végétation et faune (p. 89) .....	6
6.5.2 Identification et évaluation des impacts sur l’environnement des aménagements proposés – Évaluation des impacts sur le milieu physique – Milieu biologique – Faune aquatique (p. 93).....	6
6.5.3 Identification et évaluation des impacts sur l’environnement des aménagements proposés – Évaluation des impacts sur le milieu physique – Milieu biologique – Herpétofaune (p. 98).....	7
6.5.4 Identification et évaluation des impacts sur l’environnement des aménagements proposés – Évaluation des impacts sur le milieu physique – Milieu biologique – Faune terrestre (p. 100-101).....	7

6.6.2.1	Identification et évaluation des impacts sur l'environnement des aménagements proposés – Évaluation des impacts sur le milieu physique – Milieu humain – Infrastructures – Relocalisation du centre de tri des résidus secs (p. 111-112).....	7
6.6.2.2	Identification et évaluation des impacts sur l'environnement des aménagements proposés – Évaluation des impacts sur le milieu physique – Milieu humain – Infrastructures – Risque d'endommager les infrastructures publiques et privées (p. 112) .....	8
6.6.8.1	Identification et évaluation des impacts sur l'environnement des aménagements proposés – Évaluation des impacts sur le milieu physique – Milieu humain – Ambiance sonore – Dérangement des résidants durant la construction (p. 126-128) .....	8
6.6.10.1	Identification et évaluation des impacts sur l'environnement des aménagements proposés – Évaluation des impacts sur le milieu physique – Milieu humain – Circulation routière – Sécurité des déplacements durant les travaux – Importance de l'impact résiduel (p. 136) .....	8
	Annexe 1 - Étude sectorielle sur le bruit.....	9

## **INTRODUCTION**

Le présent document comprend des questions et des commentaires adressés au ministère des Transports (MTQ) dans le cadre de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement pour le projet de raccordement de l'autoroute 5 à la route 105 sur le territoire de la Municipalité de La Pêche.

Ce document découle de l'analyse réalisée par le Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales en collaboration avec les unités administratives concernées du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) ainsi que de certains autres ministères et organismes. Cette analyse a permis de vérifier si les exigences de la directive de la ministre et du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9) ont été traitées de façon satisfaisante par l'initiateur de projet.

Avant de rendre l'étude d'impact publique, la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs doit s'assurer qu'elle contient les éléments nécessaires à la prise de décision. Il importe donc que les informations demandées dans ce document soient fournies au Ministère afin qu'il puisse juger de la recevabilité de l'étude d'impact et, le cas échéant, recommander à la ministre de la rendre publique.

## **Questions et commentaires**

### **Commentaires généraux**

**QC-1** Nous constatons, dans l'étude d'impact, l'absence d'un chapitre traitant d'un plan de mesures d'urgence préliminaire ainsi que les éléments précis que l'on retrouve à la section 5, page 19, de la directive ministérielle. Il apparaît important pour les spécialistes du ministère de la Sécurité publique que l'initiateur inclut une section traitant du plan de mesures d'urgence prévu afin de réagir adéquatement en cas d'accident. Ce plan doit exposer les principales actions envisagées pour faire face à de telles situations, de même que les mécanismes de transmission de l'alerte, soit les éléments clés de sécurité civile tels que définis dans la directive. Nous ne retrouvons aucune information à ce sujet dans l'étude telle qu'elle est présentée actuellement. De plus, il nous apparaît essentiel que ce plan soit arrimé avec celui des municipalités avoisinantes de La Pêche et de Chelsea et qu'on y retrouve la description des liens avec les autorités municipales et les mécanismes de transmission de l'alerte à la population.

### **2.5 Contexte et justification du projet – Nécessité d'intervention (p. 11)**

**QC-2** Considérant que la route 105, au-delà du raccordement prévu avec l'autoroute 5, offre un parcours sinueux le long de la rivière Gatineau, que cette portion de route se trouve en zone de crue 0-100 ans (voire 0-20 ans) et que les débits journaliers moyens estivaux anticipés en 2021 s'approcheraient de 10 300 véhicules, n'y a-t-il pas possibilité que l'autoroute 5 soit éventuellement détournée vers le nord par l'intérieur des terres?

### 3. Analyse comparative des variantes (p. 13-19)

**QC-3** Dans l'analyse comparative des variantes, l'initiateur arrive rapidement à la conclusion que l'option 3 est préférable. L'étude choisit l'option 3 essentiellement sur la base du critère de la sécurité, et ceci, après des constatations selon lesquelles les options ne peuvent être discriminées au plan des critères environnementaux et techniques. L'initiateur doit donner une justification détaillée pour l'abandon de l'option avec carrefour giratoire.

#### 4.2.4 Description du milieu récepteur – Milieu naturel (p. 14-39)

**QC-4** À la figure 4.2 (Milieu biologique), la légende présente les « milieux terrestres inventoriés » par les codes H-MT-1 et H-MT-2. Alors que cette figure est insérée à la page 26, ce n'est seulement qu'en page 30, au tableau 4.3, qu'il est fait mention de ces habitats, à la section sur l'herpétofaune. Ces deux milieux terrestres ne sont pas décrits dans l'étude d'impact. Veuillez détailler les raisons pour lesquelles ces milieux terrestres ont été choisis et inventoriés et compléter leur description dans l'étude d'impact.

#### 4.2.4 Description du milieu récepteur – Milieu naturel – Végétation (p. 24)

**QC-5** L'initiateur a-t-il consulté l'Agence régionale de mise en valeur des forêts privées outaouaises? Sinon, il est invité à le faire, car cette dernière pourrait avoir réalisé des investissements pour l'aménagement des boisés dans le secteur.

#### 4.2.4.2 Description du milieu récepteur – Milieu naturel – Végétation – Écosystème forestier exceptionnel (p. 25)

**QC-6** Dans les zones où des travaux de déboisement sont prévus, l'initiateur doit identifier les écosystèmes forestiers exceptionnels.

#### 4.2.4.3 Description du milieu récepteur – Milieu naturel – Végétation – Milieux humides (p. 25)

**QC-7** L'initiateur doit fournir des données sur l'importance et la valeur des milieux humides selon les critères de Milko<sup>1</sup>, notamment pour les deux milieux humides (MH-1 et MH-2) qui seront détruits.

**QC-8** Quelle est la qualité de l'écosystème du milieu humide situé du côté ouest de l'autoroute 5 actuelle, à la hauteur du centre de ski Vorlage? Des inventaires y ont-ils été effectués? Dans l'affirmative, l'initiateur doit fournir les résultats. Sinon, il doit

---

<sup>1</sup> Milko, R 1998. Directives pour les évaluations environnementales relatives aux milieux humides. Environnement Canada, Service canadien de la faune, Direction de la protection de la biodiversité; Ottawa. 20 p.. Internet: [http://www.cws\\_scf.ec.gc.ca/publications/eval/wetl/index\\_f.cfm](http://www.cws_scf.ec.gc.ca/publications/eval/wetl/index_f.cfm)

effectuer des inventaires dans ce milieu (voir la question se rapportant à la section 5.1.3).

#### **4.2.4.4 Description du milieu récepteur – Milieux naturel – Végétation – Espèces végétales à statut précaire (p. 25-27)**

**QC-9** L'étude d'impact ne rapporte pas d'espèces floristiques menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées (EFMVS) dans la zone d'étude (p. 27 et 90). Selon la Direction du patrimoine écologique et des parcs, le potentiel de présence apparaît effectivement faible compte tenu des caractéristiques indiquées. Toutefois, l'information contenue dans l'étude d'impact est insuffisante. L'initiateur doit fournir les informations supplémentaires suivantes : quelles sont les aires inventoriées (p. 27)? Quel est le cortège floristique relevé et peut-on nous transmettre les données relevées? Cette information peut aider à confirmer l'absence d'EFMVS, notamment si aucune espèce calcicole n'a été relevée (p. 22). Enfin, l'initiateur doit préciser qui a réalisé l'inventaire floristique.

#### **4.2.5.2 Description du milieu récepteur – Milieu naturel – Faune et habitat – Herpétofaune (p. 29-31)**

**QC-10** Préciser la méthode utilisée pour inventorier la Rainette faux-grillon de l'Ouest, notamment les conditions météo, les dates, les heures de la journée, le temps passé à chaque station, etc., puisque celle-ci fait partie des espèces fauniques désignées vulnérables.

#### **4.2.5.3 Description du milieu récepteur – Milieu naturel – Faune et habitat – Faune avienne (p. 31-39)**

**QC-11** Préciser les méthodes utilisées pour réaliser les inventaires ornithologiques.

**QC-12** Les données de la banque ÉPOQ (Étude des populations d'oiseaux du Québec) pour le secteur d'Alcove, les lacs Gauvreau et Kingsbury et le village de Wakefield incluent une ou des mentions de Tohi à flancs roux, une espèce à statut précaire. Préciser le site où l'espèce a été observée et à quelle période.

#### **4.3.3.6 Description du milieu récepteur – Milieu humain – Utilisation du sol actuelle et projetée – Zone de protection et de mise en valeur à des fins publiques (p. 48)**

**QC-13** Élaborer sur les objectifs de la Municipalité de La Pêche en ce qui a trait à cette zone de protection et de mise en valeur à des fins publiques, située de part et d'autre de l'intersection du chemin MacLaren et du chemin Burnside.

#### **4.3.5 Description du milieu récepteur – Milieu humain - Potentiel archéologique (p. 50)**

Le ministère de la Culture et des Communications (MCC) procède actuellement à la révision de la Loi sur les biens culturels et à l'élaboration d'un livre vert, dont l'objectif est de proposer un

cadre gouvernemental renouvelé de conservation du patrimoine culturel. Cette démarche permettra d'arrimer la protection du patrimoine culturel aux objectifs et principes de la Loi sur le développement durable en s'appuyant sur les dimensions sociales et économiques d'une ressource culturelle fragile et non renouvelable à forte valeur identitaire. Dans un souci de cohérence gouvernementale, l'actualisation de l'encadrement législatif du MCC dans le domaine du patrimoine culturel s'inspirera de la démarche du MDDEP pour la conservation du patrimoine naturel et la protection et la mise en valeur des paysages d'intérêt patrimonial devrait y occuper une place importante.

**QC-14** Dans le contexte présenté par le MCC, l'impact du projet sur le paysage devra être une préoccupation constante et l'application des mesures d'atténuation prévues pour le paysage à l'étude devra faire l'objet d'une attention particulière de la part de l'initiateur.

**QC-15** Concernant les ressources archéologiques, l'étude ne respecte pas les éléments de la directive. Si les sites archéologiques ont été pris en compte (inscription à l'inventaire des sites archéologiques du Québec (ISAQ)), le potentiel archéologique ne l'a pas été. L'initiateur doit compléter le travail en engageant un professionnel en archéologie afin de réaliser une étude du potentiel archéologique et identifier les secteurs susceptibles de renfermer des sites archéologiques. De plus, nous rappelons à l'initiateur qu'il doit informer le MCC, en vertu de l'article 41 de la Loi sur les biens culturels, de toute découverte fortuite de vestiges archéologiques à l'occasion des travaux d'excavation ou de construction.

#### **4.3.9 Description du milieu récepteur – Milieu humain – Niveaux sonores avant les travaux (p. 59)**

**QC-16** Sur les cartes et dans le texte (p. 59), le niveau de bruit inférieur à 55 d(B)A  $L_{eq, 24 h}$  est qualifié « d'acceptable ». L'initiateur doit préciser, à chaque fois que l'on parle de niveau de bruit acceptable, que la qualification de la perturbation est faite en fonction de la Politique sur le bruit routier du MTQ.

**QC-17** L'information fournie par l'initiateur concernant le climat sonore est adéquate selon ce qui est demandé dans la directive. Il est à noter que concernant les objectifs de bruit ambiant actuellement recherchés pour les habitations affectées par la mise en service du projet, cela se fait à partir de l'indice de référence désigné *niveau de pression acoustique continu équivalent avec pondération fréquentielle « A »*. Le bruit ainsi généré par la circulation ne devrait pas excéder 55 dB(A) pour l'indice  $L_{eq, 24 h}$ . Lorsque le niveau ambiant est déjà supérieur à 55 dB(A), une augmentation de 1 dB peut être tolérée entre 55 et 60 dB(A). Cependant, aucune augmentation au-delà de 60 dB(A) ne devrait normalement être tolérée.

Toutefois, les chiffres (tableau 4.15) présentés montrent que les seuils de bruit ambiant appliqués au secteur résidentiel ne pourront être respectés. La relocalisation de quelques résidences, dont l'acquisition n'est pas prévue par le MTQ, pourrait être la seule solution envisageable. Dans ce contexte, quelles mesures le MTQ a-t-il prévues

pour les résidences situées dans les secteurs où les seuils de bruit ambiant seront dépassés?

**5.1.1 Optimisation de la variante retenue et description du projet – Optimisations – Écran visuel et sonore (p. 60-61)**

**QC-18** Compte tenu de l'élévation des résidences du chemin Fox Run, quelle hauteur devra avoir le talus prévu le long de la future bretelle de sortie de l'autoroute 5?

**5.1.2 Optimisation de la variante retenue et description du projet – Optimisations – Réaménagement du ruisseau R-12 et protection de ses bandes riveraines (p. 62)**

**QC-19** Il est mentionné au premier paragraphe que le réaménagement de la bande riveraine prévu le long du ruisseau R-12 servirait d'écran visuel pour les résidences du chemin Fox Run. Compte tenu de l'élévation de ces dernières, quelle hauteur devront avoir ces arbustes?

**5.1.3 Optimisation de la variante retenue et description du projet – Optimisations – Aménagement d'un milieu humide (p. 63)**

**QC-20** Dans la proposition actuelle, afin de compenser la perte de MH-1 et MH-2, la création d'un nouveau milieu humide de superficie comparable ou supérieure est envisagée. Toutefois, dans la séquence des mesures de compensation à privilégier, la création d'un milieu humide de remplacement vient après la protection, la restauration et l'amélioration des milieux humides existants. Des mesures de ce type pourraient-elles être proposées dans l'emprise retenue, notamment pour le ruisseau R-12 et ses abords considérés comme le site le plus intéressant pour l'herpétofaune (p. 30) ou alors dans le secteur environnant? L'initiateur doit fournir également l'identification des personnes ayant réalisées la caractérisation.

**QC-21** Dans ce même ordre d'idées, il peut être très difficile de reproduire, dans un milieu aussi enclavé que des voies routières, les conditions comparables à celles prévalant dans les milieux naturels. En conséquence, l'initiateur doit étudier aussi d'autres formes de compensation plutôt que l'aménagement d'un nouveau milieu humide dans une bretelle de sortie de l'autoroute.

**QC-22** Considérant ce qui précède, l'initiateur doit envisager d'autres solutions de compensation. Ainsi, en plus du ruisseau R-12 et de ses abords dans le secteur environnant, le milieu humide situé du côté ouest de l'autoroute 5, à la hauteur du centre de ski Vorlage, ne pourrait-il pas faire l'objet d'une mise en valeur éventuelle?

## **5.2 Optimisation de la variante retenue et description du projet – Description technique du projet (p. 64-66)**

**QC-23** Le tableau 5.3 présente les surplus de déblais estimés dans le cadre de ce projet, soit 150 000 m<sup>3</sup>. L'initiateur doit préciser quels sont les modes de gestion les plus plausibles de ces déblais excédentaires ainsi que les activités de transport inhérentes à leur gestion (nombre de camions, itinéraires préférentiels, etc.). Il doit fournir également la localisation des lieux potentiels de dépôt de ces déblais excédentaires ainsi que les circuits qui pourraient être utilisés par les camions.

### **6.4.2.2 Identification et évaluation des impacts sur l'environnement des aménagements proposés – Évaluation des impacts sur le milieu physique – Qualité des eaux de surface et régime hydrologique – Augmentation des concentrations en chlorure dans les cours d'eau (p. 84-86)**

**QC-24** Détailler pourquoi la consommation de sels de déglçage serait plus basse en présence du raccordement de l'autoroute 5 que sans raccordement, principalement en ce qui a trait au cheminement dans le bassin versant du ruisseau R-12. D'autre part, préciser ce qui caractérisera le système de drainage proposé pour l'autoroute quand vous affirmez « Globalement, toute proportion gardée et compte tenu du système de drainage proposé pour l'autoroute, les concentrations de chlorure devraient diminuer » (p. 85, 3<sup>e</sup> par.).

## **6.5 Identification et évaluation des impacts sur l'environnement des aménagements proposés – Évaluation des impacts sur le milieu physique – Milieu biologique – Végétation et faune (p. 89)**

**QC-25** L'initiateur doit revoir l'évaluation de l'impact des travaux sur les différentes composantes naturelles présentées aux tableaux 6.5, 6.6 et 6.7. En effet, les impacts sont considérés comme moyens ou majeurs en ce qui concerne la perte de végétation riveraine, la perte de milieu humide, la perte d'habitat pour la faune avienne, l'empiètement sur l'habitat de la faune aquatique et de l'herpétofaune. Par contre, dans les tableaux présentés, les impacts sont qualifiés de mineurs par le MTQ. L'initiateur est invité à revoir l'évaluation des impacts et, s'il y a lieu, revoir aussi les mesures de mitigation nécessaires.

### **6.5.2 Identification et évaluation des impacts sur l'environnement des aménagements proposés – Évaluation des impacts sur le milieu physique – Milieu biologique – Faune aquatique (p. 93)**

**QC-26** Au tableau 6.6, il nous semble que la mesure d'atténuation POI1 laisse trop de marge de manœuvre à l'entrepreneur. La traversée de la machinerie sur le lit des cours d'eau ne doit pas être permise. L'initiateur doit présenter d'autres mesures le cas échéant.

**6.5.3 Identification et évaluation des impacts sur l'environnement des aménagements proposés – Évaluation des impacts sur le milieu physique – Milieu biologique – Herpétofaune (p. 98)**

**QC-27** La mesure d'atténuation particulière FAU1 précise le mode de déplacement du ruisseau R-12. Elle dicte notamment que les berges seront stabilisées et des abris rocheux aménagés pour les amphibiens et les reptiles. L'initiateur prévoit-il laisser un intervalle de temps entre l'envolement du nouveau lit et la destruction de l'ancien afin que les amphibiens et les reptiles puissent migrer vers leurs nouveaux habitats?

**6.5.4 Identification et évaluation des impacts sur l'environnement des aménagements proposés – Évaluation des impacts sur le milieu physique – Milieu biologique – Faune terrestre (p. 100-101)**

**QC-28** La future autoroute créera une barrière limitant les déplacements nord-sud de la petite faune terrestre. Est-il possible de prévoir par exemple un ponceau surdimensionné pour la traversée du ruisseau R-12 qui permettrait à la petite faune de circuler sur les berges sous le ponceau?

**6.6.2.1 Identification et évaluation des impacts sur l'environnement des aménagements proposés – Évaluation des impacts sur le milieu physique – Milieu humain – Infrastructures – Relocalisation du centre de tri des résidus secs (p. 111-112)**

**QC-29** Au tableau 6.12, page 111, l'initiateur précise que le centre de tri des résidus secs devra être déplacé, car il est situé en grande partie dans l'emprise projetée et qu'une analyse des sols devra être réalisée avant de statuer sur la décontamination possible de la parcelle requise sur ce site. L'initiateur doit fournir plus d'information à ce sujet, par exemple, sur les questions entourant la décontamination ou non du site. Quelles sont les analyses complémentaires qui devront être effectuées? Quelles sont les études que l'initiateur entend réaliser puisque le site présente une contamination en profondeur (p. 18)? L'initiateur doit décrire les études environnementales qu'il entend entreprendre afin de satisfaire à la Loi sur la qualité de l'environnement. L'initiateur doit vérifier s'il y a des risques de contamination des eaux de surface et des puits d'alimentation en eau potable du secteur lors des travaux d'aménagement qui seront réalisés.

De plus, l'article 65 de la Loi sur la qualité de l'environnement s'applique dans un tel cas et l'initiateur devra respecter les exigences du *Guide relatif à la construction sur un lieu d'élimination désaffecté* en ce qui concerne les études à réaliser et les diverses conditions auxquelles l'initiateur peut être soumis pour obtenir la permission de construire. Puisqu'un seul forage a été effectué dans la zone du lieu d'enfouissement désaffecté, nous avons peu de données sur le volume et la proportion de matières résiduelles et de sols qu'il contient. Quelle est la superficie du lieu d'enfouissement? Quelles superficies seront utilisées pour la construction de la route et de ses abords?

Le sondage identifie des matières résiduelles jusqu'à 9 mètres de profondeur. Puisque le projet prévoit des déblais d'une profondeur de 1 à 3 mètres sur cette portion de

territoire, la présence de matières résiduelles sous la structure de la route pourrait entraîner des tassements différentiels dans le futur. L'initiateur doit fournir des informations supplémentaires concernant les travaux de caractérisation qui devront être effectués sur le lieu d'enfouissement désaffecté et sur les impacts qu'ils peuvent engendrer sur la construction de la route.

L'initiateur précise que le secteur du lieu d'enfouissement désaffecté fait partie des déblais qu'il devra effectuer; il se peut que ces déblais soient constitués d'une partie importante de matières résiduelles. Dans un tel cas, l'initiateur devra s'assurer qu'elles soient éliminées dans un lieu autorisé. Quels sont les lieux d'enfouissement susceptibles de recevoir les matières résiduelles? L'identification des matériaux ou la caractérisation des sols dans cette zone constitue une étape importante afin que l'initiateur puisse établir la destination des déblais.

**6.6.2.2 Identification et évaluation des impacts sur l'environnement des aménagements proposés – Évaluation des impacts sur le milieu physique – Milieu humain – Infrastructures – Risque d'endommager les infrastructures publiques et privées (p. 112)**

**QC-30** Dans l'éventualité où les travaux entraîneraient accidentellement le bris ou la coupure des lignes aériennes téléphoniques et électriques, il serait important de prévoir des procédures pour maintenir des lignes de communication en situation d'urgence auprès de la population. Cela fait partie du plan de communication en matière d'urgence et doit y être intégré.

**6.6.8.1 Identification et évaluation des impacts sur l'environnement des aménagements proposés – Évaluation des impacts sur le milieu physique – Milieu humain – Ambiance sonore – Dérangement des résidants durant la construction (p. 126-128)**

**QC-31** L'étude d'impact ne mentionne pas si le MTQ a l'intention d'appliquer les critères du MDDEP inclus au document « Objectifs de niveaux sonores des chantiers de construction pour des projets soumis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement », qui a été inséré à la section 11 de l'annexe 1, soit le rapport de Décibel Consultants inc. Veuillez détailler.

**6.6.10.1 Identification et évaluation des impacts sur l'environnement des aménagements proposés – Évaluation des impacts sur le milieu physique – Milieu humain – Circulation routière – Sécurité des déplacements durant les travaux – Importance de l'impact résiduel (p. 136)**

**QC-32** En ce qui concerne la sécurité routière, on mentionne dans l'étude que « Des mesures adéquates de sécurité seront prises à l'approche des chantiers afin de maintenir les risques à un niveau très bas » (p. 136). L'initiateur peut-il préciser quelles sont ces mesures?

## Annexe 1 - Étude sectorielle sur le bruit

**QC-33** L'étude d'impact sonore (annexe 1, p. 22) mentionne qu'il est difficile de « proposer une quelconque mesure » pour un impact classé moyen selon les critères du MTQ dû à un ruisseau qui empêcherait d'élever une structure antibruit. Ce ruisseau traverserait l'autoroute au chaînage 3+100 environ (figure 5.1). Or, il semble que le ruisseau pourrait très bien traverser l'autoroute au chaînage 3+000 environ, ce qui permettrait d'ériger un mur antibruit qui, comme le mentionne l'étude d'impact sonore, profiterait aussi à trois autres résidences. Ainsi, est-il techniquement possible de mettre le pont au chaînage 3+000 au lieu du chaînage 3+100 tel que proposé? Dans un tel cas, peut-on aménager un talus, une structure antibruit ou les deux, de façon à réduire de 1 à 5 dB(A) l'impact sonore (étude d'impact sonore, p. 23), quitte à reconfigurer l'accès à la route 105 de la résidence du 19, chemin McMillan? Enfin, l'initiateur devrait préciser si la modélisation de l'impact sonore tient compte du fait que les véhicules lourds venant du nord feront plus de bruit en quittant la route 105 pour se préparer à monter la pente sur l'autoroute 5.

*Original signé par :*

**Hélène Desmeules**, MA Géographie, M.ATDR  
Chargée de projet  
Service des projets en milieu terrestre