

# Ministère des Transports et de la Mobilité durable

Direction générale de la Mauricie–Centre-du-Québec

## Addenda III à l'étude d'impact sur l'environnement

Construction du pont P-19138 et de ses approches sur la route 138 au-dessus  
de la rivière Batiscan



Numéro de dossier MTMD : 7007-18-FE01

Numéro de projet MTMD : 154990602





# Ministère des Transports et de la Mobilité durable

Direction générale de la Mauricie–Centre-du-Québec

## Addenda III à l'étude d'impact sur l'environnement

Construction du pont P-19138 et de ses approches sur la route 138 au-dessus  
de la rivière Batiscan

7007-18-FE01 / Projet 154990602



## **Propriété et confidentialité**

*« À moins d'entente entre le consortium Stantec/Cima+ (Consortium) et son client à l'effet contraire, tous les documents, qu'ils soient imprimés ou électroniques, ainsi que tous les droits de propriété intellectuelle qui y sont contenus, appartiennent exclusivement au Consortium, laquelle réserve tous ses droits d'auteur. Toute utilisation ou reproduction sous quelque forme que ce soit, même partielle, est strictement interdite à moins d'obtenir l'autorisation du Consortium ».*

## Tableau des ressources impliquées

En plus des signataires du présent rapport, les personnes suivantes ont également participé à l'étude et la rédaction du rapport en tant qu'experts techniques au sein de l'équipe de projet :

| Nom                                                                                                                      | Discipline                                             |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| <b>Ministère des Transports et de la Mobilité durable</b><br><i>Direction générale de la Mauricie – Centre-du-Québec</i> |                                                        |
| Sébastien Rheault, ing.                                                                                                  | Coordonnateur de projet                                |
| Jonathan Goulet, t.t.p.p.                                                                                                | Assistant-chargé de projet                             |
| Marc-André Larose, biol.                                                                                                 | Coordonnateur du secteur environnement                 |
| <b>Consortium Stantec/CIMA+</b><br><b>Stantec</b>                                                                        |                                                        |
| Mathieu Rochefort, ing.                                                                                                  | Chargé de projet – Technique                           |
| Mario Heppell, biologiste-aménagiste, M. ATDR                                                                            | Directeur d'expertise – Études d'impact                |
| Louis Simon Banville, biol., M. Env.                                                                                     | Chargé de projet, Évaluation environnementale          |
| <b>Consortium Stantec/CIMA+</b><br><b>CIMA+</b>                                                                          |                                                        |
| François Paradis, ing.                                                                                                   | Chargé de projet – Technique                           |
| Michel Germain, géomorph., M. Sc. Eau                                                                                    | Responsable – Géomorphologie et participation publique |

## Table des matières

|   |                                                      |    |
|---|------------------------------------------------------|----|
| 1 | Volet administratif et description du projet.....    | 1  |
| 2 | Volet eau.....                                       | 2  |
| 3 | Volet atmosphère.....                                | 3  |
| 4 | Volet conception.....                                | 11 |
| 5 | Volet aire de conservation volontaire .....          | 14 |
| 6 | Volet forêt.....                                     | 21 |
| 7 | Volet milieux humides, hydriques et naturels.....    | 23 |
| 8 | Volet faune .....                                    | 28 |
| 9 | Programme préliminaire de suivi environnemental..... | 29 |

### Liste des tableaux

|                                                                        |    |
|------------------------------------------------------------------------|----|
| Tableau 1 Mise à jour des empiétements temporaires et permanents ..... | 26 |
|------------------------------------------------------------------------|----|

### Liste des figures

|                                                    |    |
|----------------------------------------------------|----|
| Figure 1 Niveau sonore aux points Pc et P2 .....   | 8  |
| Figure 2 Localisation des points Pc et P2 .....    | 8  |
| Figure 3 Projet préliminaire de compensation ..... | 22 |

### Liste des annexes

|          |                                                     |
|----------|-----------------------------------------------------|
| Annexe A | Courriel du responsable de la Marina (30 juin 2025) |
| Annexe B | Carte des zones inondables                          |
| Annexe C | Feuilles de routes des relevés Rb et Rc corrigées   |
| Annexe D | Accord de la CPTAQ                                  |
| Annexe E | Cartes mises à jour                                 |
| Annexe F | Fiche d'avenue de compensation 4                    |



# 1 Volet administratif et description du projet

**QC - 41** Concernant la réponse à la première question (QC-1) de la première série de questions et commentaires, l'initiateur n'a pas répondu à la demande d'engagement comme demandé. L'initiateur ne fait qu'effleurer les concepts de rétablissement et de rendement agricole pour lesquels l'évaluation doit s'échelonner sur plus d'un an et comprendre des analyses en amont des travaux sur le terrain afin d'obtenir des données de référence.

**L'initiateur doit présenter un programme de suivi des sols agricoles visés par la servitude temporaire de travail au sud de la rivière. Ce programme doit s'étendre sur une période minimale de sept années après les travaux de remise en état. Il doit avoir pour objectif de confirmer le retour au rendement agricole qui prévalait avant les travaux et doit inclure des mesures correctrices si nécessaire.**

**R-41** L'initiateur s'engage à assurer un suivi agronomique des sols agricoles visés par la servitude temporaire de travail sur une période minimale de sept ans après la fin des travaux de remise en état des sols. L'initiateur apportera des mesures correctrices selon les conclusions du suivi et avec la permission des propriétaires concernés.

Ce suivi sera fait selon un programme spécifique préparé par un agronome et approuvé par le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec (MAPAQ) au moment des demandes d'autorisation ministérielle.

## **Programme préliminaire de suivi**

Avant le début des travaux, l'initiateur prévoit réaliser des visites sur les parcelles visées par les travaux, durant la période de croissance des cultures, pour vérifier les conditions générales des terrains et identifier, s'il y a lieu, des éléments à corriger, tels que de l'érosion. Il réalisera un relevé de données concernant l'état des cultures et procédera à une évaluation quantitative des rendements dans les parcelles.

Un an après la fin des travaux de remise en état des sols agricoles faite selon les recommandations d'un agronome, l'initiateur entreprendra le suivi annuel sur la base des éléments suivants :

- contacter avec les propriétaires concernés afin d'obtenir leur autorisation et visite en leur compagnie;
- Identifier des parcelles où des écarts de rendement élevés et récurrents sont observés;
- collecter et analyser les données pour l'élaboration d'un diagnostic;

Le cas échéant, élaboration d'une solution adaptée à chaque parcelle où un rendement moindre serait constaté et discussion avec le propriétaire des travaux correctifs proposés;

- Mettre en œuvre des correctifs convenus avec le propriétaire;
- Vérifier l'année suivante l'efficacité des mesures correctives et élaboration de nouveaux correctifs, si requis.

**QC - 42** À la question QC-14, il était demandé à l'initiateur de justifier le site envisagé pour la relocalisation des quais. Cette justification a été présentée, mais il n'a pas été précisé si le scénario proposé convenait aux propriétaires de la marina.

**L'initiateur doit bonifier son justificatif en spécifiant si le scénario proposé convient aux propriétaires de la marina et s'il est réaliste en fonction des besoins de l'entreprise.**

**R-42** Rappelons que l'initiateur a la responsabilité de proposer un emplacement de relocalisation de la rampe de mise à l'eau de Marina Village Batiscan aux termes des travaux du présent projet, tandis que la relocalisation temporaire et permanente des quais est la responsabilité de cette dernière qui devra obtenir les autorisations requises.

Le responsable de la Marina a confirmé par écrit le 30 juin 2025 que le plan de relocalisation proposé par l'initiateur lui était satisfaisant selon les croquis et plans proposés. Le courriel de réponse est à l'annexe A.

## 2 Volet eau

**QC - 43** Concernant la réponse à la question QC-4, l'initiateur ne semble pas avoir considéré l'aménagement d'installations de filtration des eaux de ruissellement en dehors de la zone inondable et n'a pas abordé la gestion de la neige provenant du tablier du pont. Rappelons que l'objectif de la gestion de ces éléments est d'éliminer les rejets de sels de déglçage et autres contaminants dans le milieu hydrique.

**L'initiateur doit :**

- a) Évaluer la possibilité de faire l'aménagement d'installations permettant de filtrer les eaux de ruissellement du tablier du pont en dehors de la zone inondable. Dans le cas où cet aménagement n'est pas une alternative possible, il doit le justifier;
- b) S'engager à présenter, lors du dépôt de la première demande d'autorisation ministérielle (AM) associée à la construction du tablier du nouveau pont, un plan de gestion des sels de voirie, des abrasifs et de la neige usée, qui comprendra notamment des mesures visant à réduire l'utilisation à la source tout en maintenant la route sécuritaire et à minimiser l'impact de ces éléments sur la qualité de l'eau de la rivière Batiscan.

**R-43**

- a) L'annexe B présente une carte des zones inondables de récurrence 2 ans, 20 ans et 100 ans. Par ailleurs, la MRC des Chenaux a déterminé que la limite de la zone inondable 1:20 ans était au niveau altitudinal de 6,03 m. Tant en rive gauche qu'en rive droite de la rivière Batiscan, il n'est pas possible de trouver un emplacement pour installer un bassin ou un système de traitement de l'eau de drainage en dehors de la zone inondable dans l'emprise même du futur pont. Un tel système aurait à être installé au-delà du futur pont.



En rive gauche de la rivière, cela signifierait d'installer le système sur la propriété de Marina Village Batiscan. Le long de la future emprise routière du côté est, le terrain de la Marina est entièrement aménagé (stationnement et bâtiments) et du côté ouest, les terrains sont en zone agricole. Il n'y a donc pas d'emplacement disponible de ce côté.

En rive droite, il faudrait prévoir un emplacement à la hauteur de la jonction de la route 138 et de la route de l'Internationale, mais à l'extérieur du milieu naturel de conservation volontaire et de la zone agricole. Le système de traitement aurait à être entièrement installé au-delà de la limite d'inondation de récurrence 20 ans, donc à l'extérieur des fossés prévus de part et d'autre de la route à cet endroit. Il faudrait alors acquérir une parcelle additionnelle de terrain d'un côté ou de l'autre des fossés. En outre, l'arrivée de l'eau de drainage par gravité aurait bien entendu à être à un niveau au moins plus élevé que 6,03 m pour obtenir une capacité de stockage de l'eau suffisante dans le système de filtration ou de décantation des matières particulaires, ce qui obligerait à s'éloigner encore plus du pont pour installer le système. Dans ce secteur, le terrain est très plat et il y a des résidences. L'initiateur estime donc qu'il n'est pas possible de déterminer un emplacement pour un tel système en rive droite.

En outre, l'élévation du soffite au-dessus de la voie navigable est de 9,80 m. Pour le reste du tablier, l'élévation minimale du soffite est de 7,4 m. Les contraintes liées à l'élévation du soffite se traduisent toutefois par un profil convexe du tablier, ce qui ne permettrait pas d'aménager un écoulement gravitaire vers la rive droite sur toute la longueur du pont pour assurer un écoulement de la rive gauche à la rive droite vers le système de traitement.

Par ailleurs, les conduites d'amenée seraient soumises au gel hivernal et obstruées à plusieurs moments de l'hiver, posant alors un risque d'accumulation de glace sur le pont. Finalement, le système, même s'il était efficace à capter les matières particulaires laisserait aller vers la rivière le sel dissous dans l'eau.

Pour tous ces motifs, l'initiateur estime impossible l'installation d'un système de traitement de l'eau de drainage à proximité du futur pont et prévoit plutôt optimiser la gestion des sels de déglacage et des abrasifs sur le futur pont.

- b) L'initiateur s'engage à présenter un plan de gestion des sels de voirie, des abrasifs et de la neige usée au moment du dépôt de la première demande d'autorisation. Le Ministère est à travailler un plan visant à réduire le plus possible l'utilisation de sels et d'abrasifs, tout en tenant compte de la sécurité des usagers du pont.

### 3 Volet atmosphère

**QC - 44** L'initiateur n'a pas répondu de manière satisfaisante à certaines questions sur le climat sonore formulées dans le document de la première série de questions et commentaires. Le MELCCFP effectue son analyse de l'impact sur le climat sonore selon la Recommandation ministérielle provisoire sur l'acceptabilité du bruit émis en phase d'exploitation par les projets de transport routier et ferroviaire (MELCCFP, mars 2021), ci-après nommée Recommandation ministérielle. Ce document est en accord avec les seuils recommandés par l'Organisation mondiale de la santé, soit des niveaux annuels moyens de 53 dB(A) Lden et 45 dB(A) Lnight

à partir desquels des évidences d'impact néfaste sur la santé pour la population sont observées. Or, l'initiateur ne fournit pas l'analyse des niveaux sonores selon Lden et le Lnight et l'évaluation de l'acceptabilité selon cette Recommandation ministérielle qui était demandée.

Selon des estimations des indicateurs Lden et Lnight réalisées par le MELCCFP (voir la méthodologie et les résultats en annexe), des dépassements des Critères seraient observés pour l'indicateur Lden de la Recommandation ministérielle pour les récepteurs R1, R2, R4, R24 à R28. De plus, un risque élevé de dépassements des Critères pour les indicateurs Lden et Lnight de la Recommandation ministérielle serait possible pour les récepteurs R1 à R5 et R24 à R30.

L'initiateur doit :

- a) présenter l'analyse de l'acceptabilité des niveaux sonores selon la Recommandation ministérielle et les indicateurs Lden et Lnight. Pour obtenir les conversions entre les indicateurs LAeq, 24h, les Lden et les Lnight, il doit idéalement utiliser les données brutes du débit journalier moyen estival (DJME) ou du débit journalier moyen annuel (DJMA) ventilées heure par heure pour le tronçon de la route 138 à l'étude. Il peut également utiliser une autre méthodologie pour l'obtention de ces conversions. Cependant, si la conversion utilisée est plus permissive que celle utilisée au présent avis, soit si les niveaux sonores en Lden et Lnight pour le pont projeté sur l'horizon 10 ans (2039) sont inférieurs à ceux du Tableau 1 (présenté en annexe), la méthodologie employée devrait être dûment justifiée et détaillée. Le MELCCFP pourrait retenir les niveaux sonores du Tableau 1 comme référence s'il juge la conversion de l'initiateur inadéquate.

Advenant que l'initiateur choisisse de ne pas présenter d'analyse détaillée en Lden et Lnight, la conversion utilisée en annexe et les niveaux sonores en Lden et Lnight pour le pont projeté sur l'horizon 10 ans (2039) seront ceux retenus par le MELCCFP. Dans un tel cas, l'initiateur doit :

- b) proposer des mesures d'atténuation permettant l'acceptabilité du projet par rapport aux critères de la Recommandation ministérielle en fonction des niveaux sonores calculés par le MELCCFP. En dernier recours, advenant une impossibilité d'atteindre ces critères pour l'ensemble des récepteurs, des mesures d'atténuation particulières, telles que l'isolation acoustique des bâtiments, devront être mises en place selon les termes de cette recommandation, afin de protéger le sommeil de la population concernée. La conformité des niveaux sonores en Lden et Lnight devra être confirmée lors des suivis acoustiques demandés à la question QC-45.

R-44

Notion d'acceptabilité

Les valeurs avancées par l'OMS et les bases scientifiques sur lesquelles reposent ses recommandations ne sont pas contestées. Toutefois, par rapport aux valeurs de l'OMS, il importe de soulever que des dépassements sont constatés dans la situation projetée indépendamment du fait que le projet augmente ou non le climat sonore. Aussi, ce dépassement projeté des valeurs de l'OMS ne correspond pas à une augmentation suffisante pour induire un impact moyen ou fort selon la Politique sur le bruit routier.

À la connaissance du MTMD, aucune administration routière nationale n'exige, comme critères d'évaluation pour ses projets routiers, de respecter les recommandations de l'OMS ou encore de respecter un niveau combiné (existant + projeté) qui ne dépasse pas le niveau existant. Les normes, directives ou règlements recensés à travers plusieurs pays, notamment des membres de l'Association mondiale de la route (PIARC), font tous état de certains efforts pour limiter le bruit de la circulation routière, mais ne correspondent jamais aux très faibles valeurs préconisées par l'OMS.

Ainsi, bien que les seuils recommandés de l'OMS soient basés sur de nombreuses recherches et observations scientifiques, leur imposition intégrale comme cadre réglementaire dépasse toutes les mesures connues. Dans le cadre de ce projet, cela pose d'importants problèmes d'application.

D'abord, puisque le climat existant est déjà faible et que l'augmentation anticipée en présence du projet demeure minime (inférieure à ~3 dBA), le MTMD considère que non seulement l'impact sonore demeure faible selon sa Politique sur le bruit routier, mais l'implantation d'un écran antibruit représenterait un effort démesurément important eu regard au résultat promis et à l'incertitude liée à l'ensemble de l'exercice d'évaluation.

De toute façon, les résidences étant réparties le long de la route et ayant chacune leur entrée privée, l'implantation d'un écran antibruit entre la route et les résidences est impossible.

Ensuite, le MTMD est d'avis que les faibles valeurs du climat sonore existant ne posent aucun enjeu pour le confort acoustique intérieur considérant l'isolation des bâtiments au Québec et sachant que les niveaux de bruit y sont typiquement diminués de manière substantielle, soit de l'ordre de 15 dBA avec des fenêtres entrouvertes et de l'ordre de 30 dBA avec des fenêtres fermées. Avec des fenêtres entrouvertes, les niveaux intérieurs les plus élevés provenant de l'extérieur correspondent au seuil du cadre normatif sur les sources de bruit des transports des nouvelles orientations gouvernementales en aménagement du territoire adoptées le 1er décembre 2024, et peuvent alors se confondre avec les sources de bruit intérieures (ventilation, électroménagers). Avec des fenêtres fermées, les niveaux extérieurs deviennent virtuellement inaudibles à l'intérieur.

La réalisation du projet ne vient pratiquement pas modifier ces constats puisque les augmentations extérieures anticipées les plus importantes sont de 1 ou 2 dBA à la mise en service et 2 ou 3 dBA dix ans plus tard, et ce pour une minorité de résidences, alors que la moitié ne verra aucun changement ou bénéficiera même d'une diminution parfois importante du climat extérieur. Le MTMD estime qu'une si faible variation ne modifie pas de manière concrète les niveaux sonores intérieurs, sachant qu'une variation de 1, 2 ou 3 dBA n'est que difficilement perceptible en situation d'écoute comparée et virtuellement indétectable en termes de climat moyen exprimé sur une période de 8, 12 ou 24 heures, cela à plus forte raison si l'augmentation se produit sur plusieurs années.

En conséquence, des modifications à l'enveloppe des bâtiments uniquement dans le but de gagner quelques décibels n'apparaissent aucunement justifiées eu égard aux coûts importants engendrés, au dérangement et au stress potentiels induits chez les citoyens (modification de leurs demeures) et surtout aux résultats qui seront vraisemblablement très peu ou pas perceptibles, risquant ainsi de susciter le mécontentement des citoyens touchés. Par ailleurs, la Politique sur le bruit routier ne prévoit pas d'intervention au-delà des emprises routières du MTMD.

En somme, le MTMD ne partage pas l'interprétation selon laquelle tout dépassement par rapport au climat existant deviendrait une situation inacceptable. Rappelons que le présent projet ne prévoit que de légères augmentations pour environ la moitié des résidences alors qu'il y a maintien ou diminution relativement substantielle des niveaux sonores pour l'autre moitié des résidences, et ce, tel qu'exprimé en moyennes énergétiques et non en termes de perception par les riverains.

Les relevés sonores, l'étude d'impact sonore ainsi que le signal envoyé par les citoyens ne démontrent pas une situation problématique à Batiscan (à part les nuisances ponctuelles, associées au pont existant, qui disparaîtront à la fin des travaux). De même, le climat sonore n'a pas été identifié comme enjeu à l'étape de la consultation.

#### Impact du projet sur le climat sonore

L'étude d'impact sonore a démontré qu'en 2039, soit 10 ans après la réalisation du projet, sur 32 résidences situées dans la zone d'étude :

- environ la moitié (15 cas) verra une diminution du climat sonore variant de 1 à 11 dBA;
- l'autre moitié ne verra aucun changement (2 cas) ou aura un impact sonore faible variant de 1 à 3 dBA seulement (11 cas à +1 dBA, 3 cas à +2 dBA et 1 cas à +3 dBA);
- globalement, le projet permet une diminution moyenne aux résidences de 2 dBA.

En considérant l'impact sonore dès la mise en service du projet en 2029, l'étude prévoit que, sur les 32 résidences de la zone d'étude :

- plus de la moitié des résidences (18 cas) verra une diminution du climat sonore variant de 1 à 12 dBA;
- près du tiers des résidences ne verra aucun changement (10 cas)
- quatre résidences auront un impact sonore faible variant de 1 dBA (3 cas) à 2 dBA (1 cas) seulement;
- globalement, le projet permet alors une diminution moyenne aux résidences de 3 dBA.

Cela relativise encore davantage l'impact sonore anticipé et démontre que le climat sonore se trouvera amélioré.

Le MTMD a également estimé de manière préliminaire l'impact sonore en vertu des critères de la nouvelle Politique de gestion du bruit routier : les impacts demeurent similaires avec quelques impacts mineurs (ne nécessitant pas de mesures d'atténuation), des impacts nuls et des diminutions. Les conclusions sont donc inchangées quant au besoin d'intervention.

Précisons également que :

- ces augmentations anticipées sont de faible importance et n'ont pratiquement aucune incidence, de surcroît par rapport à un climat existant de l'ordre de 50 dBA Leq, 24 h;
- de faibles valeurs de 1 ou 2 dBA correspondent à l'incertitude de l'exercice d'évaluation (relevés-modélisations-prévisions). Ainsi, exiger la mise en place de mesures d'atténuation potentiellement coûteuses et avec des impacts collatéraux (impact visuel, etc.) n'est pas raisonnable compte tenu de la faible amélioration anticipée;
- comparativement au pont existant, le nouveau pont impliquera une signature acoustique plus neutre beaucoup moins susceptible de générer des nuisances sonores.

#### Apparente contradiction entre la réponse R-6 et un énoncé de l'étude d'impact

Il ne s'agit pas d'une contradiction, mais la formulation de R-6 peut effectivement induire en erreur.

La signature acoustique particulière du roulement sur le caillebotis ainsi que les nuisances sporadiques (et difficilement quantifiables) du bruit de passage sur les plaques métalliques installées depuis quelques années sur le caillebotis, qui ont fait l'objet de plusieurs plaintes, n'existeront plus avec la chaussée du nouveau pont. Le terme « impact sonore » a ici été utilisé, comme ça arrive parfois, dans le sens de nuisance pour une situation donnée, indépendante de toute projection ou anticipation, alors qu'il aurait dû être réservé au changement induit par un projet.

C'est donc différent de l'énoncé de l'étude d'impact sonore qui dit que le bruit de roulement normal sur le treillis est comparable, en niveau global Leq, 24 h, au bruit de roulement sur un enrobé.

En somme, l'impact sonore (en climat sonore moyen) selon la Politique sur le bruit routier demeure nul ou faible, mais l'« impact » au sens de nuisances ponctuelles associées au caillebotis et aux plaques disparaîtra avec le nouveau pont.

C'est d'ailleurs ce bruit de roulement sur le caillebotis et sur les plaques d'acier, qui génère une signature sonore particulière et reconnaissable, qui est la source de dérangement des riverains. La dizaine de plaintes reçues au MTMD concerne spécifiquement ce bruit et toutes les plaintes, sauf une, proviennent de la même personne.

#### « L'impact de la chaussée en caillebotis sur les niveaux sonores n'est donc pas quantifié »

Dans le rapport l'étude d'impact sonore, on indique que lors de la prise des mesures sonores, il y avait une faible différence entre le niveau sonore généré par le passage des véhicules sur le revêtement de caillebotis comparé au niveau sonore sur le revêtement d'asphalte. Cette observation concerne uniquement le niveau sonore global LAeq et non pas la qualité du bruit. Ce constat a été fait lors de l'analyse des résultats des mesures et des premiers résultats de validation du modèle informatique.

Le bruit généré par le passage des véhicules sur le pont existant (tablier en caillebotis) demeure une source de plaintes de la part des résidents. Ceci est en lien avec la nature particulière du bruit généré par ce type de tablier, soit un bruit audible distinctif si on le compare à un bruit généré sur une chaussée en asphalte.

Les résultats des mesures sonores à proximité du pont montrent une certaine différence des niveaux sonores en bandes de tiers d'octave (315 Hz à 500 Hz) entre le point Pc (proche du pont) et P2 (proche de la chaussée en asphalte). Dans ces bandes de fréquence, les niveaux sonores sont plus élevés (4 à 7 dB) dans le cas du caillebotis.



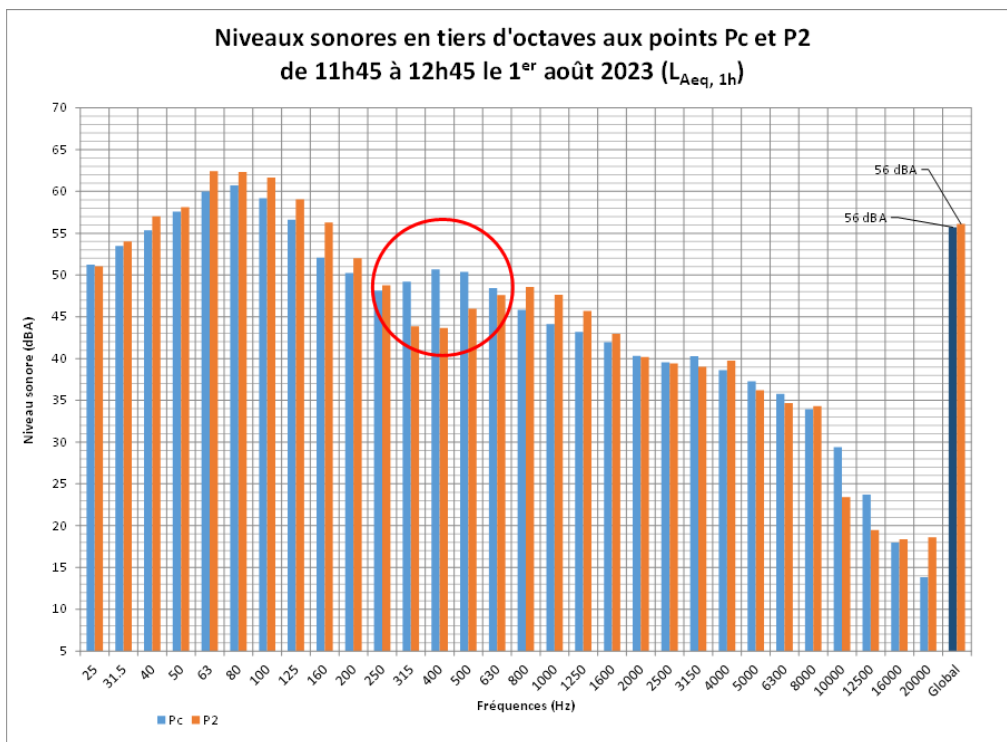


Figure 1 Niveau sonore aux points Pc et P2



Figure 2 Localisation des points Pc et P2

Deux types de bruit peuvent présenter un niveau sonore global équivalent, tout en suscitant des réactions humaines différentes. Par exemple, un bruit tonal peut être perçu comme plus dérangement qu'un bruit à large bande, malgré un niveau sonore similaire.

Également, l'analyse des enregistrements audio des mesures a montré qu'à proximité du point récepteur Pc, un autre type de bruit distinctif était audible : des bruits d'impact à chaque passage de roues sur les joints du pont. Ces bruits sont à distinguer des bruits du passage des roues sur les plaques métalliques mises en place il y a quelques années, sur le côté nord.

En somme, si le niveau sonore global est jugé similaire à celui d'un enrobé bitumineux de manière quantitative, le MTMD est d'avis que du point de vue qualitatif, ou de manière subjective, les citoyens seront moins dérangés par le bruit en présence du nouveau pont. Il est important de considérer cet aspect en allant au-delà de la seule notion d'augmentation ou de diminution de quelques décibels d'un niveau sonore moyen.

Des erreurs étaient présentes dans les feuilles de routes des relevés Rb et Rc, celles-ci sont corrigées et présentées à l'annexe C.

### Conclusion

Considérant :

- que l'enjeu du bruit routier n'a jamais été soulevé lors des consultations réalisées dans le cadre du présent projet;
- que le projet a fait l'objet d'une étude d'impact sonore en bonne et due forme;
- qu'aucun impact sonore significatif n'ait été appréhendé, mais au contraire, une légère réduction est globalement attendue en termes de niveau sonore moyen;
- que d'un point de vue subjectif ou perceptif, le nouveau pont entraînera la disparition de bruits caractéristiques;
- que le climat sonore, qu'il s'agisse du climat existant ou du climat anticipé avec le projet, est typique d'un milieu riverain passablement tranquille et est relativement faible eu égard notamment aux niveaux sonores couramment rencontrés dans les milieux urbains et périurbains et dans certains milieux ruraux;
- que ce climat ne sera modifié que de façon minime à la suite du projet, lequel devrait même, sur une base qualitative, améliorer la situation, ce qui est plus important pour les citoyens que le dépassement théorique d'un seuil;
- qu'en fonction de ces niveaux relativement faibles, les niveaux sonores extérieurs perçus à l'intérieur sont suffisamment atténués pour respecter les critères propres à l'intérieur et pour ne pas causer de nuisances particulières liées à la situation existante ou à la situation projetée.

Le MTMD estime qu'il a traité consciencieusement la question du climat sonore en respectant la Directive pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement du projet de construction d'un pont au-dessus de la rivière Batiscan sur la route 138<sup>1</sup> émise le 14 novembre 2022 . Il faut rappeler que même si l'enjeu du bruit n'a pas été soulevé parmi les enjeux prédéterminés et acceptés pour

---

<sup>1</sup> La directive exige qu'une description du climat sonore (...) doit être produite si les différentes phases du projet soulèvent des enjeux de cet ordre sans égard aux aspects méthodologiques à respecter.

la réalisation de cette étude d'impact sur environnement, le MTMD a néanmoins réalisé une étude d'impact sonore conformément à ses pratiques usuelles. Enfin, le MTMD estime que toute demande supplémentaire visant à restreindre systématiquement le climat sonore aux seuils de l'OMS ou empêcher la moindre augmentation dans le cadre du présent projet dépasse les mesures qu'il peut raisonnablement et techniquement mettre en place au regard des changements potentiels qui sont jugés faibles, voire négligeables.

**QC - 45** Compte tenu des incertitudes et des hypothèses liées à l'estimation du  $L_{den}$  et du  $L_{night}$ , à l'augmentation du ratio débit routier par année, de l'effet du giratoire ainsi que de la sous-estimation possible des niveaux sonores dans la modélisation, un suivi sonore est essentiel. Dans sa réponse à la question 8, l'initiateur ne s'engage pas clairement en ce sens.

L'initiateur doit s'engager à :

- a) Réaliser un programme de suivi du climat sonore en phase d'exploitation, minimalement aux années 1, 5 et 10 de l'exploitation du nouveau pont. Des relevés sonores sur 24h devront être réalisés dans le cadre de ce suivi. Ces relevés devront être effectués aux points de mesure utilisés à l'étude sonore prédictive, sauf si une justification satisfaisante du contraire est présentée;
- b) Déposer le détail du programme de suivi, incluant des mesures d'atténuation à appliquer en cas de dépassement des critères d'acceptabilité de la Recommandation ministérielle, lors du dépôt de la première demande d'autorisation ministérielle liée à la construction du nouveau pont.

**R-45** Conformément à sa Politique sur le bruit routier ainsi qu'à sa nouvelle Politique de gestion du bruit routier, le MTMD procède à des suivis acoustiques de ses projets routiers, même si un projet n'est pas assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

Conformément à ses pratiques habituelles et à la suite des discussions avec le MELCCFP, le MTMD prend ainsi l'engagement :

- a) de réaliser un suivi du climat sonore 1, 2 et 10 ans suivant la mise en service du nouveau pont. Sauf contrainte particulière, ces suivis acoustiques comprendront des relevés sonores 24 h réalisés aux mêmes endroits que les relevés de l'étude d'impact sonore initiale;
- b) de déposer le détail du programme de suivi lors du dépôt de la première demande d'autorisation ministérielle liée à la construction du nouveau pont. Comme dans tous ses suivis acoustiques, le MTMD verra à implanter au besoin des mesures d'atténuation dans l'éventualité où des impacts sonores significatifs seraient observés.

**QC - 46** La section 9.6.6 du rapport principal mentionne que « La surveillance du bruit pendant la reconstruction du pont de Batiscan devra se conformer aux exigences du MELCCFP pour les bruits de chantier ».

Cependant, en réponse à la question QC-7, l'initiateur ne s'engage pas à suivre les Lignes directrices relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier industriel (MELCCFP, mars 2015). Il se justifie de la manière suivante : « ces lignes sont destinées à l'évaluation et



**au suivi du bruit provenant d'un chantier industriel (fixe) et non pas routier. » L'initiateur affirme également que sa méthodologie, basée sur les indicateurs L10,30 min et Lmax, est « mieux adaptée au type de chantier et permet des temps de réaction plus courts s'il y a des plaintes et des dépassements ».**

**Or, la méthodologie du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) et les lignes directrices du MELCCFP peuvent être considérées comme complémentaires et ces dernières sont typiquement demandées au MTMD pour des projets routiers similaires. Le MELCCFP réitère et précise donc sa demande.**

**L'initiateur doit s'engager à respecter les Lignes directrices relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction industriel (MELCCFP, 2015), autant pour les phases de construction du pont projeté que pour la déconstruction du pont actuel. Il doit aussi déposer une étude sonore prédictive pour l'ensemble des scénarios critiques des phases de construction et de déconstruction lors du dépôt respectif de la première demande d'AM liée à la construction du nouveau pont et liée à la déconstruction du pont actuel.**

**R-46** Bien que le MTMD dispose déjà depuis plusieurs années d'une méthodologie éprouvée de gestion du bruit de chantier, laquelle remplit bien son rôle et ne suscite pas de problèmes particuliers, le MTMD exigera néanmoins, comme outil complémentaire à sa méthodologie usuelle de gestion du bruit de chantier, que l'entrepreneur vise, dans la mesure du possible, le respect des critères des Lignes directrices.

Le MTMD s'engage également à déposer une étude sonore prédictive pour les phases critiques de construction et de déconstruction lors du dépôt respectif de la première demande d'autorisation ministérielle liée à la construction du nouveau pont et liée à la déconstruction du pont actuel.

## **4 Volet conception**

**QC - 47** L'initiateur n'a pas répondu adéquatement à la question QC-10. La question faisait référence à la section 5.2 de l'étude hydraulique qui précise que « la mise en place de ce revêtement doit être faite de façon à ne pas obstruer l'écoulement, particulièrement dans l'ouverture du pont. [...] La localisation des culées et des murs de soutènement doit être ajustée, si requise, pour maintenir l'aire d'écoulement. » Dans sa réponse, l'initiateur fait référence à des enrochements existants, alors que la question réfère plutôt à la culée et à l'enrochement à construire.

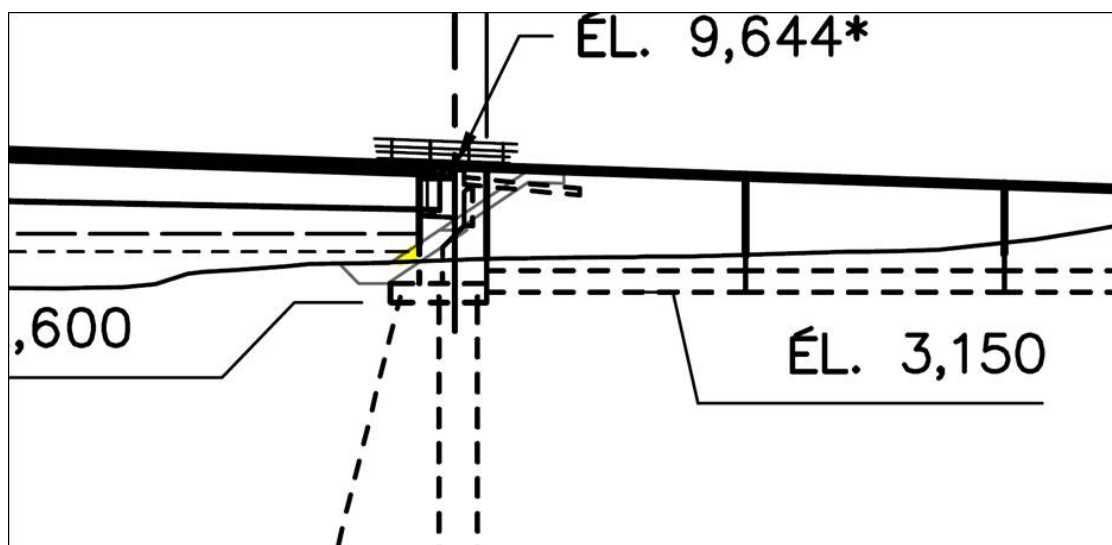
**Dans ce contexte, l'initiateur doit :**

- a) Conformément à l'étude hydraulique et à l'approche éviter-minimiser-compenser, retirer la culée et les enrochements situés sous la limite du littoral (LL) de l'aire d'écoulement. Si cette option n'est pas retenue, l'initiateur doit mettre à jour l'étude hydraulique afin de considérer les impacts hydrauliques associés à la présence de cette composante du pont.**

- b) Préciser pourquoi aucun enrochement n'est présent en aval de la nouvelle culée pour la protéger. Si un enrochement est prévu à cet endroit, l'initiateur doit inclure cette composante à la mise à jour de l'étude hydraulique et ajuster les cartes et le tableau des empiètements en milieux humide et hydrique (MHH) en conséquence.

**R-47**

- a) Un enrochement de protection non encastré est effectivement présent à l'endroit de la culée gauche (en jaune sur la figure suivante), ce qui n'est pas complètement en accord avec la modélisation hydraulique réalisée dans le cadre de l'étude hydraulique de 2022, qui considérait des culées verticales, donc un enrochement de protection complètement encastré.



Bien que l'enrochement de protection au pied de la culée gauche ne soit pas complètement encastré (zone en jaune), il demeure que les impacts hydrauliques sur l'écoulement seront négligeables en raison notamment de la largeur du cours d'eau et de l'ouverture du pont proposé. La largeur moyenne du cours d'eau lors de la crue 2 ans est de 392 m selon l'étude hydraulique de 2022, ainsi un pont d'une ouverture de 315 m (80% de la largeur du littoral (LL)) est recommandé d'un point de vue hydraulique. Le pont proposé et modélisé est d'une ouverture de 425 m, ce qui correspond à un peu moins de 110% de la LL. Les vitesses d'écoulement sont faibles à proximité des culées du pont proposé en période de crue, car elles sont situées à l'extérieur du chenal d'écoulement principal.

- b) L'enrochement montré à la figure est compris dans les calculs d'empiètement en milieu hydrique ou humide.

**QC - 48** L'annexe D du document de réponses à la première série de questions et commentaires indique qu'il est requis d'évaluer les risques d'inondation en présence des ouvrages temporaires et de s'assurer de la sécurité des citoyens. Or, l'étude hydraulique et l'avis technique de la Direction de l'hydraulique du MTMD ne permettent pas de savoir si le carrefour giratoire a été pris en compte quant aux impacts sur les zones inondables et sur les risques d'inondation des résidences et bâtiments localisés dans le secteur.

**L'initiateur doit démontrer que les travaux au carrefour giratoire, qui prennent place en zone inondable, ont été inclus dans les simulations. Dans le cas contraire, il doit mettre à jour l'étude hydraulique et présenter les impacts de ces travaux sur la zone inondable. Dans le cas où des impacts sont observés, l'initiateur doit proposer des mesures de mitigation adéquates.**

**R-48** La modélisation hydrodynamique des courants en période d'inondation couvre le secteur du futur carrefour giratoire. En conditions actuelles, les courants à cet endroit, en amont de la route actuelle, y sont extrêmement faibles puisque ce secteur est pratiquement enclavé par la route actuelle et des zones non inondées. La route actuelle et la topographie y agissent en effet comme barrière pour l'écoulement vers l'aval. L'axe de la route actuelle présente même un angle aigu par rapport à l'amont de la rivière, ce qui contribue à retenir l'eau dans ce secteur, de sorte que l'eau s'y accumule, puis se retire, par le biais des fossés existants qui sont en amont du pont et qui sont reliés à la rivière Batiscan.

L'aménagement du carrefour giratoire ne contribuera aucunement à réduire le périmètre d'écoulement de la rivière pendant les crues importantes par rapport à la situation actuelle ainsi qu'à hausser le niveau de l'eau en amont du pont. Au contraire, la configuration de l'axe de la route entre le futur pont et le carrefour giratoire sera plutôt perpendiculaire à la rive. De plus, les fossés le long de ce segment de la route seront réaménagés et assureront un meilleur drainage de l'eau de ruissellement en provenance des terrains entourant le secteur du carrefour giratoire. Il est donc anticipé que l'eau s'accumulant en période de crue importante à cet endroit se retirera plus rapidement au moment de la récession de la crue.

**QC - 49** L'avis technique du MTMD (2025) mentionne que les ouvrages temporaires pourraient entraîner une érosion des berges du secteur, en raison des courants qui seront dirigés différemment sur les berges au bout des jetées temporaires. Il mentionne par ailleurs que l'augmentation des vitesses d'écoulement due à ces ouvrages pourrait accentuer le risque de glissement de terrain des zones situées à proximité. Il en est compris que cette accentuation du risque de glissement de terrain serait associée à l'érosion des berges.

L'avis hydrosédimentaire préparé par le consortium Stantec/CIMA+ (2025) avance toutefois que les modifications de vitesse d'écoulement dues aux ouvrages temporaires seraient peu importantes en rive, et donc, que leurs effets hydrosédimentaires seraient limités à l'axe du chenal principal.

Un certain flou existe ainsi quant à l'impact réellement attendu sur l'intégrité des berges de la rivière, en réponse à la présence des ouvrages temporaires. Ainsi, l'initiateur doit :

- a) Fournir une évaluation plus précise du potentiel d'érosion et du recul des berges dans le secteur, en relation avec l'aménagement des ouvrages temporaires;
- b) Évaluer les impacts négatifs éventuels qui pourraient être associés à l'érosion des berges, si celle-ci s'avère probable. Cette évaluation doit notamment préciser le risque de glissement de terrain et son niveau d'accroissement, ainsi que les conséquences probables qui en découleraient;
- c) Si une érosion significative et/ou un risque significatif de glissement de terrain sont envisageables en raison de la présence des ouvrages temporaires, l'initiateur doit

**présenter les mesures d'atténuation qu'il entend mettre en place afin de limiter l'érosion des berges et de réduire le risque de glissement de terrain à un niveau acceptable.**

**R-49** L'avis technique du MTMD mentionne à la section 10.6 que :

Les ouvrages temporaires, qui seront en place durant les travaux, pourraient avoir un impact sur l'érosion fluviale des berges dans le secteur puisque les courants seront dirigés différemment sur les berges au bout des jetées. La formation de tourbillon en bout de jetée pourrait accentuer l'érosion fluviale observée à proximité des ouvrages temporaires. L'augmentation des vitesses pourrait accentuer le risque de glissement de terrain des zones situées à proximité des ouvrages temporaires, cependant le faible rehaussement des niveaux d'eau n'accentuera pas le risque de glissement de terrain.

Le bout des jetées temporaires sera situé en pleine eau, soit au-delà de la berge, mais à l'écart du chenal d'écoulement principal. En situation de crue importante (10 ans ou 100 ans), les augmentations de courant se feront sentir à l'extrémité des jetées et près du chenal principal, tel que le montre la section 15 de l'avis technique. Près de la berge, les courants demeureront inférieurs à 1 m/s de part et d'autre des jetées.

Après relecture du texte, il faudrait plutôt comprendre qu'il s'agit ici du lit du cours d'eau qui sera impacté en cas de crue importante, plutôt que les berges, ce qui est en accord avec l'étude hydrosédimentaire. À cet égard, la section 10.6 de l'avis technique a été modifiée ainsi :

*Les ouvrages temporaires, qui seront en place durant les travaux, pourraient avoir un impact sur l'érosion fluviale du lit du cours d'eau dans le secteur puisque les courants seront dirigés différemment au bout des jetées. La formation de tourbillon en bout de jetée pourrait accentuer l'érosion fluviale observée à proximité des ouvrages temporaires. L'augmentation des vitesses pourrait accentuer le risque de glissement de terrain des zones situées à proximité des ouvrages temporaires, cependant le faible rehaussement des niveaux d'eau n'accentuera pas le risque de glissement de terrain.*

Cette situation de crue importante, bien que peu probable, pourrait créer de l'affouillement à l'extrémité des jetées et autour de certains caissons de palplanche. La pose d'un enrochement protecteur à l'extrémité des jetées et autour des caissons augmenterait toutefois significativement les empiétements temporaires en milieu hydrique, ce que l'initiateur veut éviter afin de protéger l'habitat du poisson.

La réponse à la question QC-57 indique que les palplanches des caissons seront enfoncées plus profondément pour éviter la pose d'un tapis d'enrochement protecteur. Si de l'affouillement survenait à l'extrémité des jetées, il s'agira de bien inspecter celles-ci immédiatement après la crue pour vérifier leur stabilité et consolider l'enrochement, si nécessaire.

## **5 Volet aire de conservation volontaire**

**QC - 50** En réponse à la question QC-3, l'initiateur a fourni la grille d'analyse multicritère qui a été utilisée pour le choix du tracé du nouveau pont. Il est constaté que les critères environnementaux totalisent 17% du pointage final attribué pour l'évaluation des tracés. Le milieu naturel de conservation volontaire (MNCV) n'est pas considéré de façon distincte dans cette analyse et il n'est pas possible de savoir le poids qui lui aurait été accordé au sein des autres critères environnementaux. De par sa fonction de témoin-échantillon et par sa valeur

**de conservation plus élevée que les territoires présentant des caractéristiques biophysiques similaires, le MNCV devrait être considéré comme une composante valorisée à part entière qui devrait être évaluée de façon distincte.**

**Par ailleurs, bien que l'initiateur mentionne que le tracé 7C surpasse le pointage obtenu par le tracé 2B, le tracé 7C ne figure pas dans la grille. Le tracé 7B, se situant le plus près d'un point de vue géographique au tracé 7C, est celui qui obtient le plus pas pointage de l'ensemble des tracés évalués dans la grille.**

**L'initiateur doit :**

- a) Détailler et justifier la pondération de 17% du pointage final accordé aux critères environnementaux dans la grille d'analyse par rapport aux 83% accordés aux facteurs d'ordre technique, économique et humain;**
- b) Justifier, le cas échéant, pourquoi l'impact des divers tracés sur le MNCV n'a pas été considéré comme un critère distinct dans l'évaluation. Dans l'éventualité où le MNCV a été intégré à l'un des deux critères environnementaux, l'initiateur doit préciser quelle est l'importance spécifique qui a été accordée aux impacts sur le MNCV;**
- c) Fournir le pointage spécifique lié au tracé 7C et justifier le choix de ce tracé en conséquence du pointage qu'il a obtenu.**

**R-50** Il est vrai que la pondération affectée à l'environnement naturel ne faisait que 17 %. Toutefois, l'environnement humain s'est vu accordé une pondération significative en dehors des facteurs techniques et économiques. Comme il est indiqué dans l'étude d'impact, le poids des facteurs environnementaux naturel et humain a prévalu pour faire en sorte que le tracé 2B était celui privilégié, car il évitait le milieu naturel de conservation volontaire et les résidences de la route de l'Internationale. Rappelons que ce tracé n'a pu être retenu étant donné une décision négative de la CPTAQ à son endroit.

Le Ministère a alors réexaminé ses choix de tracé, écartant d'emblée les tracés 1 et 6 parce qu'ils empiétaient sur le territoire agricole dans le même secteur que le tracé 2B. Restaient en théorie les tracés 3B, 5B et 7B. Le tracé 3B passait dans une zone habitée à l'est et très près du pont existant et touchait une propriété privée à l'ouest. En outre, sa configuration impliquait un positionnement non optimal des piles dans la rivière.

Quant au tracé 5B, il passait en zone agricole et empiétait fortement dans le milieu naturel de conservation volontaire. Restait donc seulement le tracé 7B.

Ainsi, le tracé 7C ne faisait pas partie de l'analyse multicritère initiale par pondération.

Le tracé 7C a été élaboré pour remplacer le tracé 7B, puisque celui-ci impliquait la fermeture temporaire du pont actuel, car l'axe du pont empiétait sur la route existante en rive gauche, et impliquait sa déconstruction pendant la construction du nouveau pont, ce que la municipalité de Batiscan et l'initiateur ne souhaitaient pas pour des raisons d'acceptabilité sociale et pour éviter des détours importants aux services d'urgence entre les deux parties riveraines de Batiscan. L'initiateur n'a alors pas jugé pertinent de refaire une évaluation comparative par pondération du tracé 7C par rapport aux autres tracés étudiés qui étaient tous rejetés. Cela s'explique par le fait que la pondération du tracé 7C est la même que le tracé 7B.

Une évaluation comparée entre les tracés 2B et 7C a été produite pour répondre à la question du MELCCFP. De plus, la pondération présentée dans la réponse à la question QC-3 a été modifiée pour donner sensiblement plus de poids (de 17 à 33 %) au milieu naturel, excluant les aspects visuels, et un facteur a été ajouté pour considérer spécifiquement le milieu naturel de conservation volontaire.

Le résultat de la pondération comparée est donné au tableau suivant.

|               |          | TABLEAU COMPARATIF DES TRACÉES 2B ET 7C                  |                                                      |                             |                                               |                                         |                                                           |        |                |                                                |        |                                         |                                                 |                                        |                  |                        |                                  |                                  |
|---------------|----------|----------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|-----------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------------------------------------|--------|----------------|------------------------------------------------|--------|-----------------------------------------|-------------------------------------------------|----------------------------------------|------------------|------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| FONCTION      |          | FONCTIONALITÉ                                            |                                                      |                             | MILIEUX HUMAIN et NATUREL                     |                                         |                                                           |        |                |                                                |        |                                         | ASPECTS ÉCONOMIQUES                             |                                        |                  |                        |                                  |                                  |
|               |          | Géométrie, fluidité, sécurité et accessibilité           |                                                      |                             | Milieu humain                                 |                                         |                                                           |        | Milieu naturel |                                                |        |                                         |                                                 |                                        |                  |                        |                                  |                                  |
| SOUS-FONCTION |          | Géométrie sécuritaire et effets sur la vitesse pratiquée | Visibilité - Sécurité des raccordements et des accès | Sous-total - Fonctionnalité | Acquisitions et expropriations résidentielles | Acquisitions / expropriations agricoles | Gestion et maintien de la circulation en cours de travaux | Marina | Résidents      | Empiètement dans le littoral (habitat poisson) | MNCV   | ACOA Milieux humides Plaines inondables | Aspect visuel, esthétisme et aspect patrimonial | Sous-total - Milieux humain et naturel | Coûts de travaux | Délais de construction | Déplacements de services publics | Sous-total - Aspects économiques |
| TRACÉ         | VARIANTE | 11,5%                                                    | 11,5%                                                | 23%                         | 7,0%                                          | 6,0%                                    | 2,0%                                                      | 6,0%   | 6,0%           | 11,0%                                          | 11,0%  | 11,0%                                   | 4,0%                                            | 64%                                    | 7,0%             | 4,0%                   | 2,0%                             | 13%                              |
| 2             | B        | 4,375                                                    | 1,875                                                | 31%                         | 3,100                                         | 2,250                                   | 5,825                                                     | 6,950  | 4,125          | 4,525                                          | 10,000 | 5,025                                   | 3,625                                           | 54%                                    | 3,60             | 5,00                   | 3,95                             | 41%                              |
| 7             | C        | 5,625                                                    | 8,125                                                | 69%                         | 6,900                                         | 7,750                                   | 4,175                                                     | 3,050  | 5,875          | 5,475                                          | 0,000  | 4,975                                   | 6,375                                           | 46%                                    | 6,40             | 5,00                   | 6,05                             | 59%                              |

| TOTAL | RANG |
|-------|------|
| 46,8% | 2    |
| 53,2% | 1    |

**LÉGENDE**

5 vs 5

Égalité

6 vs 4

Petit écart entre les fonctions comparées

7 vs 3

Écart assez important entre les fonctions comparées

8 vs 2

Écart important entre les fonctions comparées

9 vs 1

Écart significatif entre les fonctions comparées

10 vs 0

Aucune commune mesure entre les fonctions comparées





Ainsi, en accordant un poids dominant au milieu naturel par rapport aux trois autres catégories, le tracé 7C obtient un léger avantage par rapport au tracé 2B. Par rapport aux autres tracés, le tracé 7C permet les avantages suivants :

- Évite le territoire agricole ;
- Évite de devoir acquérir des résidences ou bien des bâtiments de Marina Village Batiscan ;
- Permet de maintenir ouvert le pont existant pendant la construction du nouveau pont ;
- Présente une configuration optimale des piles du futur pont et un axe rectiligne ;
- Est optimal pour permettre une reconfiguration sécuritaire de la route 138 de part et d'autre.

Bien qu'empiétant dans le milieu naturel de conservation volontaire, il évite de trop le segmenter, comme l'aurait fait le tracé 5B, qui avait néanmoins les avantages d'éloigner la route des résidences du secteur de la route de l'Internationale et évitait complètement les environs des bâtiments de la marina. À cet effet, un tracé passant au travers de la marina et de ses infrastructures aurait entraîné d'importants impacts financiers pour cette entreprise voire sa faillite.

Enfin, l'ensemble des tracés a été présenté dans le cadre des démarches auprès de la CPTAQ et le seul que celle-ci a autorisé est le 7C.

**QC - 51** En lien avec la réponse à la question QC-17, l'initiateur mentionne que la localisation de la rampe de mise à l'eau en rive droite de la rivière Batiscan représente la meilleure variante sans préciser les autres options qui ont été envisagées. Le MELCCFP rappelle que l'aménagement d'un tel accès, lié à un stationnement, risque de favoriser une circulation illégale motorisée et la pratique d'activités prohibées au sein du MNCV. L'aménagement de la rampe de mise à l'eau en rive droite, dans l'emprise du pont actuel, semble être une alternative possible selon les observations du ministère.

Par ailleurs, aucun chemin d'accès n'était aménagé pour l'entretien du pont actuel. Le maintien d'un chemin d'accès aménagé pour le nouveau pont en rive droite doit également être justifié.

L'initiateur doit :

- a) Détailler les autres options qui ont été envisagées pour l'aménagement d'une rampe de mise à l'eau et décrire les avantages et inconvénients de chacune;
- b) Justifier l'option retenue en comparaison avec ces autres variantes;
- c) Justifier le maintien d'un chemin d'accès aménagé pour l'entretien du nouveau pont, en considérant que l'ancien pont n'avait pas de chemin similaire.

R-51

- a) L'endroit considéré par l'initiateur l'a été à la demande de la municipalité de Batiscan, qui désire aménager un stationnement pour éviter que les usagers de la rampe ne stationnent leurs véhicules sur la rue de l'Internationale. Cette rampe serait le seul accès public à la rivière sur le territoire de la Municipalité. L'initiateur n'aménagera pas ce stationnement, mais seulement l'accès à la rivière, qui sera contrôlé par une guérite pour prévenir le passage de véhicules tout terrain et de motoneiges. L'endroit retenu évite des acquisitions supplémentaires de parcelles de terrain. Même si cet accès était quelque peu relocalisé, la Municipalité pourrait quand même décider d'aménager un stationnement.
- b) Aucune variante n'a été élaborée à des fins comparatives. D'emblée, une rampe publique en rive gauche de la rivière a été rejetée étant donné que les terrains bordant les abords du pont appartiennent à la Marina Village Batiscan. En outre, un accès en rive droite au sud du pont aurait empiété encore plus directement sur le milieu naturel de conservation volontaire. L'aménagement de l'accès à la rampe dans l'emprise du pont requerrait du remblai dans un milieu marécageux et ne préviendrait pas la Municipalité d'aménager un stationnement sur la rue de l'Internationale, si c'était sa volonté.
- c) L'ancien pont n'a en effet pas d'accès aménagé pour son entretien. Si un entretien était requis, le Ministère aurait à déboiser un des deux côtés de son emprise pour aménager un chemin pour l'équipement. Le Ministère considère comme essentiel un accès permanent pour l'entretien du futur pont. Sinon, le Ministère aurait à déboiser périodiquement un accès temporaire. Ainsi, cet accès permanent aurait un caractère formel. Par ailleurs, son emprise fait partie des éléments sujets à une compensation pour la perte de milieu hydrique et de boisé par l'acquisition de parcelles de milieu de conservation volontaire.

De plus, le propriétaire de la marina a refusé qu'on utilise sa mise à l'eau gratuite pour des embarcations légères, car cela aurait des impacts importants sur ses opérations et ses revenus. L'option d'une expropriation d'une partie de son terrain aurait le même résultat

Enfin, le passage du côté ouest du pont pour une mise à l'eau permettrait de baliser un sentier situé à l'extérieur du MNCV et ainsi y empêcher la circulation et le piétinement. Il est en effet possible d'observer les effets du passage répéter dans le MNCV, notamment en lien avec la mise sur glace des cabanes à pêche pendant l'hiver.

**QC - 52      Concernant les avenues de compensation présentées à l'annexe W de l'étude d'impact, l'initiateur a présenté des avenues à titre de plan de conservation en lien avec les atteintes permanentes au MNCV. Les avenues de compensation 2.1 et 2.2 sont jugées satisfaisantes par le ministère. L'initiateur doit préciser s'il sera en mesure de réaliser, au minimum, l'avenue 2.2 dans son ensemble ou, à l'inverse, doit présenter de nouvelles avenues de compensation qui devront être à la satisfaction du ministère.**

**R-52** Le ministère des Transports et de la mobilité durable s'engage à acquérir les lots mentionnés dans l'avenue de compensation 2.2 afin de les intégrer au MNCV. Les propriétaires ont déjà été contactés et son en accord de nous vendre les lots dans leur état actuel. La CPTAQ a déjà donné son accord. Vous trouverez l'acceptation de la demande CPTAQ en annexe D.

## 6 Volet forêt

**QC - 53** Comme demandé à la question QC-21 de la première série de questions et commentaires et selon les dispositions de l'article 31.5.1 de la LQE, l'initiateur doit fournir un plan de reboisement préliminaire pour une superficie équivalente à celle perdue de façon permanente. Celui-ci doit inclure l'effet de lisière ainsi que les superficies à reboiser à la suite du démantèlement du pont existant. Ce plan doit présenter les secteurs qui seront reboisés afin de compenser les pertes permanentes en superficie forestière.

**R-53** Le reboisement sera compensé à même le projet de compensation faunique qui se fera sur un des lots de la marina (4 176 252). On prévoit couvrir une superficie de 8 627 mètres carrés avec des essences qu'on retrouve dans le secteur forestier avoisinant et en bonifiant d'essences d'arbres caractéristiques du secteur afin de bonifier la biodiversité (voir fiche de compensation 4 mise à jour à l'annexe F). Les arbres seront plantés de façon aléatoire pour mimer la disposition d'une forêt naturelle. De plus les plantes exotiques envahissantes seront retirées pour favoriser l'établissement de plantes indigènes. Ce reboisement s'ajoutera aux superficies reboisées de chaque côté du nouveau pont.

La compensation des surfaces déboisées tiendra compte de l'état actuel du milieu forestier, soit qu'il est actuellement impacté par l'effet de lisière du pont actuel et le milieu agricole, soit qu'il ne subit présentement pas cette pression. La figure suivante présente le projet de compensation préliminaire.



**Figure 3 Projet préliminaire de compensation**

Ce projet est celui qui est favorisé à l'heure actuelle, mais s'il s'avérait ne plus être réalisable pour une raison ou une autre, la compensation serait réalisée via certains des autres aménagements proposés à l'annexe W de l'étude d'impact.

**QC - 54** Comme demandé à la question QC-21, l'initiateur doit s'engager à réaliser un suivi de l'ensemble des plantations aux 1<sup>re</sup>, 3<sup>e</sup> et 10<sup>e</sup> années suivant celles-ci. L'initiateur doit également s'engager à déposer son rapport de suivi au plus tard le 31 décembre de chaque année de suivi.

**R-54** L'initiateur s'engage à réaliser le suivi demandé pour les plantations et à déposer chaque rapport de suivi avant le 31 décembre de chaque année de suivi.

## 7 Volet milieux humides, hydriques et naturels

**QC - 55** Une importante différence entre la délimitation du littoral et la limite des inondations de récurrence de 2 ans a été constatée en rive gauche de la rivière, en amont du pont actuel. Dans la zone visée, qui est principalement agricole, l'indicateur biologique principalement utilisé était la présence d'espèces végétales majoritairement hydrophiles. L'indicateur physique utilisé était plutôt la présence d'échancrure ou d'encoche au sol liée au phénomène d'érosion par l'eau. Or, considérant le niveau de perturbation dans ce secteur, notamment la présence d'un sol labouré, le MELCCFP considère que ces indicateurs ne sont pas représentatifs de la LL et ne pouvaient pas être utilisés.

Dans de tels cas, l'aide-mémoire Méthodes de détermination de la limite du littoral recommande de positionner la LL sur des sites voisins, de l'extrapoler et de comparer les résultats avec cette cote aux fins de validation. Lorsqu'il s'avère impossible de déterminer la LL, avec la méthode botanique, elle peut être localisée à la limite des inondations associées à une crue de récurrence de 2 ans.

Considérant le niveau de perturbation en rive gauche, particulièrement en amont du pont, l'initiateur doit revoir la délimitation de la limite du littoral et mettre à jour les plans fournis. L'initiateur doit également fournir l'argumentaire requis pour expliquer la méthode retenue et mettre à jour son bilan des empiètements en MHH en conséquence (voir QC- 57).

**R-55** Une révision des cartes et des calculs d'empiètements a été réalisée pour uniformiser la délimitation du littoral tenant compte de la limite d'inondation de récurrence de 2 ans plutôt qu'avec la méthode botanique.

**QC - 56** À la question QC-25, il a été demandé à l'initiateur d'établir le statut des lits d'écoulement présents sur le site à l'étude. L'initiateur a établi que plusieurs lits d'écoulement précédemment identifiés comme des fossés sont plutôt des cours d'eau. Or, ces cours d'eau apparaissent toujours comme des fossés dans la plupart des cartes qui ont été déposées. De plus, la délimitation de la rive n'a pas été fournie ni incluse au tableau des empiètements.

Dans ce contexte, l'initiateur doit s'assurer de fournir la délimitation des milieux hydriques (littoral et rive) de l'ensemble des cours d'eau présents dans la zone des travaux, inclure les empiètements temporaires et permanents prévus dans ces milieux à son bilan des empiètements, le cas échéant, et s'assurer qu'ils soient identifiés adéquatement sur l'ensemble de la cartographie produite.



**R-56** Avec la révision de la limite du littoral pour tenir compte de la limite d'inondation de récurrence de 2 ans, tous les lits d'écoulement et fossés identifiés précédemment sont dorénavant considérés comme faisant partie intégrante du littoral de la rivière Batiscan dans la zone d'étude (voir carte 3 mise à jour à l'annexe E).

**QC - 57** Le bilan des empiètements en MHH est fourni dans le tableau 7-2 du document de réponses à la première série de questions et commentaires. Toutefois, certains éléments de ce tableau sont à réviser. L'initiateur doit revoir son tableau en considérant les commentaires suivants :

- a) La délimitation du littoral doit être revue en rive gauche conformément aux éléments présentés à la question précédente (QC-55);
- b) À la réponse de la question QC-14, l'initiateur indique que des ouvrages seront nécessaires pour limiter les mouvements des quais de la marina, tels que des blocs de béton ou des pieux en acier. Ces dispositifs d'ancrage occasionnent des empiètements permanents et doivent être comptabilisés au bilan;
- c) À l'annexe D (avis technique), il est mentionné qu'un tapis d'enrochement pour protéger les ouvrages temporaires pourrait être utilisé en cas d'affouillement au pied des palplanches, jetées ou ponts temporaires. En conséquence, l'initiateur doit prévoir les empiètements maximums pouvant être observés durant les travaux, incluant l'usage d'un tel tapis;
- d) Une incohérence est relevée dans le tableau 7-2 concernant la rampe de mise à l'eau. Des empiètements de 341 m<sup>2</sup> sont calculés avec la méthode botanique, mais ils sont plutôt de 653 m<sup>2</sup> avec la limite des inondations de récurrence de 2 ans. Selon la carte 2 de l'annexe K, ces deux limites semblent pourtant équivalentes dans ce secteur. Veuillez corriger l'information et expliquer les raisons de cette incohérence;
- e) D'autres empiètements temporaires ou permanents en lien avec certains travaux pourraient toucher des cours d'eau situés en dehors du lit principal de la rivière Batiscan. Ces empiètements sont à considérer et à compiler au bilan.

**R-57**

- a) Voir QC-55
- b) Selon l'information reçue de Marina Village Batiscan, celle-ci pose 4 à 5 blocs de béton et une trentaine de pieux pour ancrer saisonnièrement ses quais. Il n'y aurait pas d'empiètement supplémentaire, mais plutôt un déplacement de quelques mètres de la position des ancrages sur le lit de la rivière par la Marina. L'initiateur estime donc qu'il n'y aurait pas d'empiètement supplémentaire à ce chapitre en ce qui a trait au projet de construction d'un pont au-dessus de la rivière Batiscan sur la route 138.

- c) Les palplanches seront enfoncées suffisamment profondément pour éliminer le risque d'un déplacement de celle-ci, même en cas d'affouillement à la base. En effet, l'espacement entre la semelle projetée des fondations et les palplanches des batardeaux est suffisant pour permettre à l'entrepreneur de concevoir des batardeaux qui respecteront les profondeurs d'affouillement anticipées (considérant les vitesses du courant attendues lors de la phase 2) sans être en conflit avec les pieux à angle. Une élévation minimale sera exigée au devis pour que les palplanches soient autoportantes à long terme en considérant l'affouillement maximal et celles-ci seront laissées en place et arasées au niveau du lit de la rivière (figure 2.1-11 du Tome III chapitre 2).
- d) Voici la mise à jour des empiétements.

**Tableau 1 Mise à jour des empiétements temporaires et permanents**

|              |                                                |                                                                               | MNCV   | Habitat du poisson       | Rive 10 m                                  | Milieux humides          |                           | Plaine inondable                       |                      |
|--------------|------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|--------|--------------------------|--------------------------------------------|--------------------------|---------------------------|----------------------------------------|----------------------|
|              |                                                |                                                                               |        | 0-2 hydraulique : 5,25 m | au-dessus de la cote de récurrence 0-2 ans | MH4 Marécage arborescent | MH11 Marécage arborescent | 20 ans                                 | 100 ans              |
|              |                                                |                                                                               |        |                          |                                            |                          |                           | à partir du 2 ans hydraulique : 5,25 m | du 20 ans au 100 ans |
| NOUVEAU PONT | Destruction permanente (m²)                    | Piles                                                                         | 135    | 281                      | 7                                          | 0                        | 0                         | 122                                    | 0                    |
|              |                                                | Culées                                                                        | 1      | 64                       | 12                                         | 0                        | 0                         | 3                                      | 0                    |
|              |                                                | Enrochement                                                                   | 22     | 2                        | 96                                         | 0                        | 0                         | 15                                     | 0                    |
|              |                                                | Rampe de mise à l'eau                                                         | 0      | 594                      | 230                                        | 0                        | 0                         | 445                                    | 0                    |
|              |                                                | Chaussée (route, giratoire)                                                   | 0      | 5 615                    | 6 459                                      | 379                      | 0                         | 6 383                                  | 2 309                |
|              |                                                | Chemin d'accès                                                                | 247    | 45                       | 123                                        | 0                        | 0                         | 185                                    | 16                   |
|              | Total des destructions permanentes             |                                                                               | 405    | 6 602                    | 6 927                                      | 379                      | 0                         | 7 153                                  | 2 325                |
|              | Perturbation temporaire (m²)                   | Jetées temporaires                                                            | 6 447  | 9 711                    | 1 672                                      | 0                        | 0                         | 3 458                                  | 45                   |
|              |                                                | Enceinte de palplanche                                                        | 339    | 1 532                    | 33                                         | 0                        | 0                         | 236                                    | 0                    |
|              |                                                | Pieux des ponts temporaires                                                   | 0      | 47                       | 0                                          | 0                        | 0                         | 0                                      | 0                    |
|              |                                                | Déboisement                                                                   | 4 767  | 9 812                    | 6 393                                      | 382                      | 0                         | 5 995                                  | 1 188                |
|              |                                                | Aires de chantier (sans déboisement)                                          | 144    | 182                      | 474                                        | 0                        | 0                         | 718                                    | 219                  |
|              |                                                | Fossé                                                                         | 8      | 1 001                    | 1 978                                      | 3                        | 0                         | 2 304                                  | 424                  |
|              | Total des perturbations temporaires            |                                                                               | 11 705 | 22 284                   | 10 550                                     | 385                      | 0                         | 12 711                                 | 1 875                |
|              |                                                | Effet de lisière du nouveau pont (50 m à l'amont et à l'aval du nouveau pont) | 9 754  | 5 076                    | 2 553                                      | 0                        | 86                        | 0                                      | 0                    |
|              | Total des modifications indirectes permanentes |                                                                               | 9 754  | 5 076                    | 2 553                                      | 0                        | 86                        | 0                                      | 0                    |



e) À notre connaissance, tous les empiétements prévus, temporaires ou permanents ont été comptabilisés et sont représentés sur les figures insérées dans l'étude d'impact et recalculés au tableau présenté en réponse de la question QC-27, nonobstant la réponse à QC-57 b).

**QC - 58** En lien avec les engagements exigés dans la première série de questions et commentaires, il a été demandé à l'initiateur de demeurer à une distance minimale de 30 m du MNCV et des MHH, pour l'aménagement des stationnements, aires de nettoyage, aires d'entretien et aires d'entreposage de la machinerie mobile, de même que pour les aires de rebuts, les fosses de captation et les bassins de sédimentation. Or, l'initiateur s'est engagé à respecter cette demande « selon l'espace disponible à l'intérieur des limites du chantier ». Il s'agit d'une exigence à respecter pour réduire les impacts du projet et favoriser son acceptabilité environnementale.

Ainsi, l'initiateur doit s'engager à demeurer à une distance minimale de 30 m du MNCV et de la rive pour l'aménagement des stationnements, aires de nettoyage, aires d'entretien et aires d'entreposage de la machinerie mobile, de même que pour les aires de rebuts, les fosses de captation et les bassins de sédimentation. Dans le cas où l'initiateur ne pourrait respecter cette exigence pour l'ensemble des aires de chantier, il doit :

- a) Justifier l'impossibilité de respecter cette distance de 30 m;
- b) Préciser les aménagements qui seraient situés à l'intérieur de cette distance de 30 m;
- c) Préciser les mesures d'atténuation spécifiques qu'il mettra en place pour minimiser les impacts sur le MNCV et sur les MHH.

**R-58** En ce qui a trait aux stationnements des véhicules ainsi qu'aux aires de nettoyage, d'entretien, d'entreposage de la machinerie mobile et des aires de rebut, l'initiateur s'engage à demeurer à au moins 30 m du MNCV et de la rive. Il s'engage également pour les fosses de captation et les bassins de sédimentation pour la reconstruction des segments de la route 138 situés au-delà de la rive, à plus de 30 m.

Pour la machinerie lourde moins mobile présente au-dessus de la rivière, comme une grue sur une jetée ou un pont sur pieux, celle-ci demeurerait en place en dehors des heures d'activité du chantier. Une inspection quotidienne est toutefois prévue pour s'assurer de l'absence de fuite de carburant ou d'huile hydraulique.

Pour les approches du pont qui sont situées à moins de 30 m de la rive et les culées, l'initiateur prévoit aménager, comme mesure d'atténuation, des ouvrages de rétention des sédiments à moins de 30 m de la rive et des limites du MNCV, afin de réduire l'arrivée de particules pouvant augmenter la turbidité de l'eau dans la rivière.

**QC - 59** D'autres mesures d'atténuation courantes doivent être mises en place par l'initiateur pour réduire les impacts de son projet.

Ainsi, l'initiateur doit s'engager à ce que:

- **L'ensemble des zones dénudées de végétation fassent l'objet de mesures visant à prévenir l'érosion tel que l'installation de paillis antiérosifs jusqu'à la réalisation des travaux de végétalisation;**
- **Tout matériel contaminant ou potentiellement nocif pour l'environnement soit stocké dans des contenants étanches.**

**R-59** L'initiateur s'engage à ajouter ces deux mesures à son plan de protection de l'environnement et aux exigences des devis.

## 8 Volet faune

**QC - 60** L'initiateur s'est engagé à respecter une période d'évitement pour les travaux de déboisement, de décapage du sol arable correspondant à la nidification des oiseaux, soit du 15 avril au 15 août inclusivement. Or, la période de nidification générale des oiseaux migrateurs pour la région dans laquelle s'insère le projet s'étire plutôt jusqu'à la fin août. Ainsi, l'initiateur doit s'engager à respecter cette période ou proposer des mesures visant à réduire ses impacts sur la nidification des oiseaux pour la période du 15 au 31 août inclusivement.

**R-60** L'initiateur s'engage à éviter la période du 15 avril au 31 août pour les travaux de déboisement et de décapage du sol arable.

**QC - 61** Concernant l'hirondelle rustique, l'initiateur mentionne qu'il n'est pas envisagé d'installer des filets sur le pont existant avant sa déconstruction étant donné le faible potentiel de nidification. Or, l'hirondelle rustique est une espèce rare qui a tout de même un potentiel de se retrouver dans la zone d'étude. Par précaution, il est recommandé que la déconstruction du pont actuel se fasse avant la période de nidification de l'hirondelle rustique, soit assez tôt au printemps ou à l'automne, plutôt qu'à l'été. Si cette mesure ne peut être respectée, l'initiateur doit s'engager à installer des filets de manière préventive aux endroits du pont qui présentent les caractéristiques de surface et d'abri pouvant permettre sa nidification. Le cas échéant, les filets devraient être installés avant l'arrivée de l'espèce sur les aires de nidification.

**R-61** L'hirondelle rustique peut en effet être potentiellement présente dans les environs du pont de Batiscan, mais sa présence n'est pas confirmée selon les données de l'Atlas des oiseaux nicheurs du Québec. De plus, l'inventaire de l'avifaune effectué en 2023 n'a pas révélé sa présence dans les environs du pont ou sur celui-ci.

Toutefois, l'initiateur s'engage à installer des filets de manière préventive aux endroits du pont qui présentent les caractéristiques de surface et d'abri pouvant permettre sa nidification. Le cas échéant, les filets seront installés avant l'arrivée de l'espèce sur les aires de nidification.

**QC - 62** En réponse à la question QC-32, l'initiateur précise que toutes les structures anthropiques du pont actuel seront enlevées selon le scénario de déconstruction actuel. Or, dans des communications qui nous ont été transmises, l'initiateur précisait que les piles du pont actuel seraient retirées jusqu'à 1 m sous le lit du cours d'eau.

**De plus, puisque l'initiateur mentionnait que certaines piles pourraient être laissées en place pour la faune benthique, sans présenter de détails, l'initiateur doit :**

- a) Préciser si toutes les piles du pont actuel seront retirées totalement du lit du cours d'eau ou si elles seront retirées jusqu'à 1 m sous le lit du cours d'eau tel que le précisent certaines communications.**
- b) Advenant que l'initiateur prévoie retirer les piles jusqu'à 1 m sous le lit du cours d'eau seulement, justifier et fournir de l'information additionnelle sur ces piles (nombre, localisation, superficie, substrat, habitat procuré) ainsi que sur leur utilisation potentielle par la faune benthique.**

**R-62** Après réexamen, les piles seront toutes arasées d'au moins 1 m. Aucune pile ne sera finalement conservée.

La profondeur exacte d'arasement sera déterminée à l'étape des plans et devis, selon le profil amont et aval du lit de la rivière au voisinage de chaque pile, tel que le prévoient les exigences du cahier des charges du MTMD, afin d'éviter que l'extrémité d'une pile ne fasse éventuellement saillie sur le lit de la rivière en cas d'érosion. Le profil bathymétrique montre en effet la présence de hauts-fonds près de chaque pile. Ces hauts-fonds seront appelés à s'atténuer avec la disparition des piles et le lit de la rivière deviendra plus uniforme à la hauteur de l'ancien pont, une fois celui-ci démoli.

## **9 Programme préliminaire de suivi environnemental**

**QC - 63** En lien avec la réponse à la question QC-37 à propos du programme préliminaire de suivi de la remise en état et du suivi des espèces floristiques exotiques envahissantes (EFEE), l'initiateur doit s'engager à :

- a) Assurer un suivi de la présence des EFEE sur une période minimale de 5 ans;**
- b) Ce que la fréquence du suivi soit d'un minimum de deux visites par année pour les deux premières années et d'au moins une visite aux années 3 et 5 suivant les travaux de remise en état;**
- c) Déposer les rapports de suivi au plus tard le 31 décembre de chaque année de suivi.**

**R-63** L'initiateur s'engage à assurer un suivi de la présence des EFEE sur une période minimale de 5 ans et qu'un minimum de deux visites par année pour les deux premières années et d'au moins une visite aux années 3 et 5 suivant les travaux de remise en état soient faites. De plus, il s'engage à déposer les rapports de suivi au plus tard le 31 décembre de chaque année de suivi.



## Annexe A Courriel du responsable de la Marina (30 juin 2025)



---

**De :** Mario Lacombe <[mario.lacombe@protoit.com](mailto:mario.lacombe@protoit.com)>

**Envoyé :** 30 juin 2025 08:56

**À :** Fortin, Lise <[Lise.Fortin@transports.gouv.qc.ca](mailto:Lise.Fortin@transports.gouv.qc.ca)>; Pierre Samson <[pierresamsonavocat@videotron.ca](mailto:pierresamsonavocat@videotron.ca)>; Alain Roy <[alain.roy@gdaec.ca](mailto:alain.roy@gdaec.ca)>

**Objet :** Re: Marina Batiscan - Environnement

Bonjour Mme Fortin,

Je fais suite à votre courriel du 27 juin 2025 concernant l'étude d'impact environnemental de la Marina Batiscan.

Par la présente, je tiens à confirmer que je comprends que vous êtes en mesure de me proposer une relocalisation de la marina incluant les ancrages, ainsi que la construction d'une nouvelle descente de bateau. Il est primordial que ce plan respecte l'ensemble des acquis que je détenais avant le projet de reconstruction du pont.

Je reste à votre disposition pour toute discussion ou précision supplémentaire.

Cordialement,

Mario Lacombe



**Mario Lacombe**

PRÉSIDENT - [mario.lacombe@protoit.com](mailto:mario.lacombe@protoit.com)

**Les revêtements Pro-Toit inc.**

**370, 3e Rue, Québec, QC G1L 2T1**

**418.522.7775**

**418.953.0230**

[protoit.com](http://protoit.com)

Le ven. 27 juin 2025, à 16 h 31, Mario Lacombe <[mario.lacombe@protoit.com](mailto:mario.lacombe@protoit.com)> a écrit :

Bonjour Mme Fortin je vous réponds en début semaine prochaine  
Merci  
Au plaisir

Mario Lacombe  
PRÉSIDENT - [mario.lacombe@protoit.com](mailto:mario.lacombe@protoit.com)  
Les revêtements Pro-Toit inc.

370, 3e Rue, Québec, QC G1L 2T1  
418.522.7775  
418.953.0230  
[protoit.com](http://protoit.com)

Le ven. 27 juin 2025 à 15:40, Fortin, Lise <[Lise.Fortin@transports.gouv.qc.ca](mailto:Lise.Fortin@transports.gouv.qc.ca)> a écrit :

Bonjour Monsieur Lacombe,

J'espère que vous allez bien.

Dans le cadre de l'étude d'impact environnemental, menée par le MELCCFP (ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs), nous analysons plusieurs scénarios et hypothèses possibles pour la marina, dont la relocalisation **de la rampe de mise à l'eau et des quais** qui vous a récemment été proposée.

Afin de bien refléter votre position dans notre rapport, nous aimerions savoir si vous seriez disposé à confirmer par écrit que le plan de relocalisation qui vous a été proposé serait acceptable pour vous.

Cette confirmation nous permettrait d'intégrer clairement votre point de vue et de démontrer que cette option demeure envisageable dans le cadre des démarches en cours.

N'hésitez pas à nous transmettre vos commentaires ou toute précision que vous jugeriez pertinente.

Je prends l'occasion de vous informer que je serai en vacances du 8 au 26 juillet prochain. Toutefois, malgré mon absence, votre dossier continuera d'avancer. Je vous transmettrai un suivi d'ici le début du mois d'août afin de vous tenir informé des progrès du projet.

En vous remerciant par avance pour votre collaboration,

Cordialement,



**Lise Fortin, É.A., B.A.A.**  
**Évaluateur agréé**

Service des acquisitions immobilières - Montréal et Ouest

Direction des acquisitions immobilières

Direction générale de l'expertise immobilière

**Ministère des Transports et de la Mobilité durable**

[500, boulevard René-Lévesque Ouest, 12<sup>e</sup> étage](#), C.P. 5

Montréal (Québec) H2Z 1W7

Cellulaire : 514-821-0653

---

Ce courriel est confidentiel et ne s'adresse qu'à son destinataire.

S'il vous a été transmis par mégarde, veuillez le détruire et m'en

aviser aussitôt. Merci!

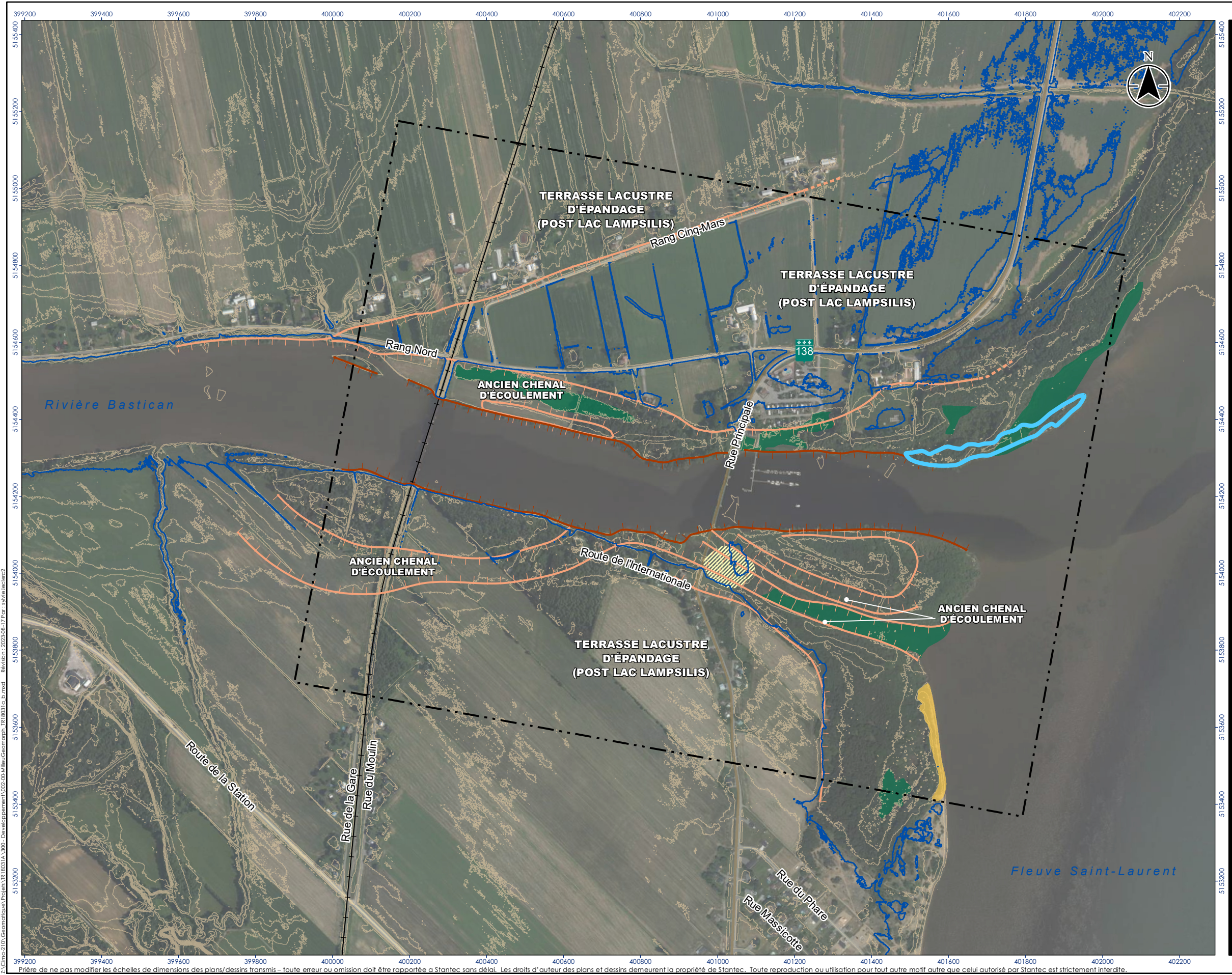
Devez-vous vraiment imprimer ce courriel? Pensez à l'environnement.



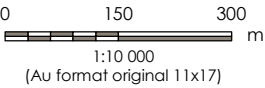
## Annexe B Carte des zones inondables



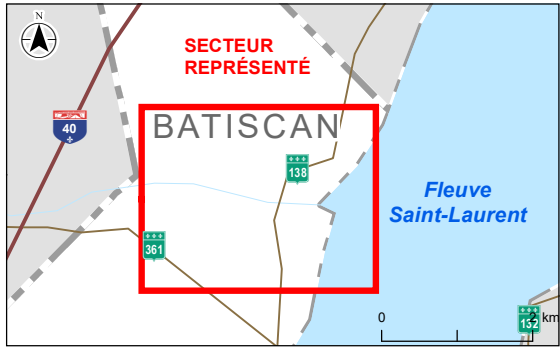




- [---] Limite du secteur d'étude
- Courbe de niveau (équidistance 1m)
- Limite de la zone inondable 1 : 20 ans, selon la courbe de niveau altitudinal de 6 m
- Milieu humide
- Élément géomorphologique**
- Microfalaise d'érosion riveraine
- Talus de terrasse
- Flèche littorale
- Élément anthropique**
- Plage de sable dragué
- Zone remblayée



- Sources**
1. Système de coordonnées : NAD 1983 CSRS MTM 8
  2. Données topographiques: MFFP, 2023.
  3. Données géomorphologiques et anthropiques: CIM+, 2023.
  4. Milieux humides: Canards Illimités Canada, 2022. CIM+, 2023.
  5. Fond: Imagerie du gouvernement du Qc.



Localisation du projet  
Montréal,  
Québec

159000152-C0001 REVA  
Préparé par Sylvie Leclerc le 2023-08-17  
Vérifié par Michel Germain le 2023-08-17  
Révision indépendante par XXX le 2023-08-17

Client/Projet

Batiscan,  
Québec

Carte No.

2

Titre

Interprétation géomorphologique





## Annexe C Feuilles de routes des relevés Rb et Rc corrigées





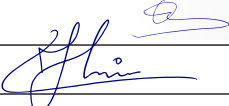
## 1<sup>re</sup> FEUILLE DE ROUTE

**PROJET** : Pont Route 138 Batiscan (159000512) \_\_\_\_\_ **RELEVÉ** : Rb  
**DATE** : 2023-07-31\_  
**ENDROIT**: 1491 Rue Principale, Batiscan, QC G0X 1A0 \_\_\_\_\_ **DÉBUT** : 15h00  
\_\_\_\_\_ **FIN** : 15h00 j+1  
**SONOMÈTRE / N.S.**: 01 dB Fusion #14264 \_\_\_\_\_ **ÉTALONNAGE INITIAL** : 114.0 dB  
**ÉTALONNEUR / N.S.**: Larson Davis CAL200 #12003 \_\_\_\_\_ **VÉRIFICATION FINALE** : 114.2 dB  
**REMARQUE: DONNÉES BRUTES (NON CONSIGNÉES)** \_\_\_\_\_

### CROQUIS

Vue en plan (indiquer le nord)



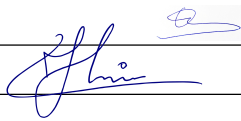
| NOM DES OPÉRATEURS | SIGNATURE                                                                             |
|--------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| Frédéric Tang      |  |
| Ahmed Meknaci      |                                                                                       |

## 2<sup>e</sup> FEUILLE DE ROUTE

|                                                                  |                            |
|------------------------------------------------------------------|----------------------------|
| <b>PROJET</b> : Pont Route 138 Batiscan (159000512) _____        | <b>RELEVÉ</b> : Rb         |
|                                                                  | <b>DATE</b> : 2023-07-31 _ |
| <b>ENDROIT</b> : 1491 Rue Principale, Batiscan, QC G0X 1A0 _____ | <b>DÉBUT</b> : 15h00 ____  |
| _____                                                            | <b>FIN</b> : 15h00 j+1     |

### RÉSULTATS

| PÉRIODE     | L <sub>eq, h</sub><br>dBA | L <sub>1, h</sub><br>dBA | L <sub>10, h</sub><br>dBA | L <sub>50, h</sub><br>dBA | L <sub>90, h</sub><br>dBA | L <sub>99, h</sub><br>dBA |
|-------------|---------------------------|--------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| 15:00-16:00 | 51                        | 41                       | 44                        | 50                        | 54                        | 57                        |
| 16:00-17:00 | 51                        | 39                       | 44                        | 49                        | 54                        | 60                        |
| 17:00-18:00 | 51                        | 40                       | 42                        | 47                        | 53                        | 60                        |
| 18:00-19:00 | 47                        | 38                       | 39                        | 43                        | 51                        | 57                        |
| 19:00-20:00 | 48                        | 39                       | 40                        | 43                        | 51                        | 57                        |
| 20:00-21:00 | 48                        | 38                       | 39                        | 43                        | 52                        | 57                        |
| 21:00-22:00 | 44                        | 37                       | 38                        | 40                        | 47                        | 55                        |
| 22:00-23:00 | 43                        | 36                       | 37                        | 39                        | 44                        | 54                        |
| 23:00-00:00 | 43                        | 36                       | 37                        | 39                        | 42                        | 55                        |
| 00:00-01:00 | 39                        | 36                       | 37                        | 38                        | 40                        | 46                        |
| 01:00-02:00 | 40                        | 36                       | 38                        | 40                        | 41                        | 47                        |
| 02:00-03:00 | 42                        | 36                       | 37                        | 39                        | 46                        | 50                        |
| 03:00-04:00 | 39                        | 35                       | 36                        | 37                        | 39                        | 46                        |
| 04:00-05:00 | 37                        | 34                       | 35                        | 36                        | 37                        | 45                        |
| 05:00-06:00 | 43                        | 36                       | 38                        | 39                        | 43                        | 53                        |
| 06:00-07:00 | 47                        | 38                       | 39                        | 41                        | 47                        | 60                        |
| 07:00-08:00 | 48                        | 37                       | 38                        | 42                        | 52                        | 58                        |
| 08:00-09:00 | 47                        | 36                       | 37                        | 41                        | 51                        | 57                        |
| 09:00-10:00 | 48                        | 36                       | 39                        | 44                        | 52                        | 58                        |
| 10:00-11:00 | 50                        | 38                       | 41                        | 46                        | 53                        | 60                        |
| 11:00-12:00 | 50                        | 37                       | 40                        | 46                        | 53                        | 60                        |
| 12:00-13:00 | 54                        | 37                       | 41                        | 49                        | 58                        | 64                        |
| 13:00-14:00 | 51                        | 38                       | 41                        | 47                        | 54                        | 60                        |
| 14:00-15:00 | 51                        | 39                       | 41                        | 47                        | 54                        | 61                        |

| NOM DES OPÉRATEURS | SIGNATURE                                                                             |
|--------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| Frédéric Tang      |  |
| Ahmed Meknaci      |                                                                                       |

**PROJET** : Pont Route 138 Batiscan (159000512) \_\_\_\_\_ **RELEVÉ** : Rb  
**DATE** : 2023-07-31  
**ENDROIT**: 1491 Rue Principale, Batiscan, QC G0X 1A0 \_\_\_\_\_ **DÉBUT** : 15h00 \_  
 \_\_\_\_\_ **FIN** : 15h00 j+1 \_\_\_\_

[illegible]

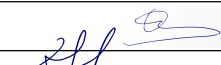
| NOM DES OPÉRATEURS | SIGNATURE                                                                             |
|--------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| Frédéric Tang      |  |
| Ahmed Meknaci      |  |

## 4<sup>e</sup> FEUILLE DE ROUTE

|                                                                  |                                                  |
|------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| <b>PROJET</b> : Pont Route 138 Batiscan (159000512) _____        | <b>RELEVÉ</b> : Rb<br><b>DATE</b> : 2023-07-31   |
| <b>ENDROIT</b> : 1491 Rue Principale, Batiscan, QC G0X 1A0 _____ | <b>DÉBUT</b> : 15h00 _<br><b>FIN</b> : 15h00 j+1 |

### CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES

| PÉRIODE     | TEMPÉRATURE<br>°C | HUMIDITÉ<br>RELATIVE<br>% | VENTS           |                |           |
|-------------|-------------------|---------------------------|-----------------|----------------|-----------|
|             |                   |                           | Moyenne<br>km/h | Rafale<br>km/h | Direction |
| 15:00-16:00 | 16.5              | 88                        | 4               | -              | 26        |
| 16:00-17:00 | 16.8              | 84                        | 6               | -              | 24        |
| 17:00-18:00 | 16.5              | 84                        | 4               | -              | 26        |
| 18:00-19:00 | 16.1              | 84                        | 5               | -              | 26        |
| 19:00-20:00 | 15.9              | 87                        | 5               | -              | 25        |
| 20:00-21:00 | 16.1              | 87                        | 5               | -              | 25        |
| 21:00-22:00 | 16.9              | 83                        | 7               | -              | 27        |
| 22:00-23:00 | 17.5              | 77                        | 11              | -              | 30        |
| 23:00-00:00 | 17.8              | 78                        | 12              | -              | 29        |
| 00:00-01:00 | 18.9              | 67                        | 15              | -              | 32        |
| 01:00-02:00 | 19.8              | 58                        | 17              | -              | 32        |
| 02:00-03:00 | 21.1              | 47                        | 14              | -              | 34        |
| 03:00-04:00 | 21.8              | 45                        | 13              | -              | 30        |
| 04:00-05:00 | 21.9              | 44                        | 12              | -              | 30        |
| 05:00-06:00 | 21.8              | 38                        | 19              | -              | 32        |
| 06:00-07:00 | 21.7              | 36                        | 19              | -              | 32        |
| 07:00-08:00 | 21.9              | 38                        | 16              | -              | 32        |
| 08:00-09:00 | 21.6              | 39                        | 16              | -              | 31        |
| 09:00-10:00 | 20.1              | 45                        | 11              | -              | 33        |
| 10:00-11:00 | 19.0              | 52                        | 9               | -              | 32        |
| 11:00-12:00 | 17.7              | 57                        | 7               | -              | 30        |
| 12:00-13:00 | 17.2              | 68                        | 7               | -              | 30        |
| 13:00-14:00 | 16.6              | 65                        | 14              | -              | 32        |
| 14:00-15:00 | 16.1              | 64                        | 14              | -              | 32        |

| NOM DES OPÉRATEURS | SIGNATURE                                                                             |
|--------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| Frédéric Tang      |  |
| Ahmed Meknaci      |  |

## 5<sup>e</sup> FEUILLE DE ROUTE

**PROJET** : Pont Route 138 Batiscan (159000512) \_\_\_\_\_ **RELEVÉ** : Rb

**DATE**: 2023-07-31 \_

**ENDROIT**: 1491 Rue Principale, Batiscan, QC G0X 1A0 \_\_\_\_\_ **DÉBUT** : 15h00\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ **FIN** : 15h00 j+1

## COMPTAGE DE CIRCULATION

| <b>DÉBUT DU</b>        | 01/08/23 à 11h45           |                          |                                 |                                       |                                |
|------------------------|----------------------------|--------------------------|---------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------|
| <b>FIN DU COMPTAGE</b> | 01/08/23 à 12h45           |                          |                                 |                                       |                                |
| <b>ROUTE</b>           | <b>Route 138<br/>Ouest</b> | <b>Route 138<br/>Est</b> | <b>Rang Nord<br/>vers l'Est</b> | <b>Rang Nord<br/>vers<br/>l'Ouest</b> | <b>Rang Nord<br/>vers pont</b> |
| <b>AUTOS</b>           | 74                         | 63                       | 25                              | 16                                    | 5                              |
| <b>CAMIONS</b>         | 4                          | 3                        | 1                               | 1                                     | 0                              |
| <b>CAMIONS LOURDS</b>  | 1                          | 0                        | 0                               | 0                                     | 0                              |
| <b>AUTOBUS</b>         | 0                          | 0                        | 0                               | 0                                     | 0                              |
| <b>MOTOS</b>           | 21                         | 14                       | 2                               | 1                                     | 1                              |

## ÉVÉNEMENTS SONORES

[illegible]

| NOM DES OPÉRATEURS | SIGNATURE                                                                             |
|--------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| Frédéric Tang      |  |
| Ahmed Meknaci      |  |

## 6<sup>e</sup> FEUILLE DE ROUTE

**PROJET** : Pont Route 138 Batiscan (159000512) \_\_\_\_\_ **RELEVÉ** : Rb  
**DATE** : 2023-07-31 \_  
**ENDROIT**: 1491 Rue Principale, Batiscan, QC G0X 1A0 \_\_\_\_\_ **DÉBUT** : 15h00 \_\_\_\_  
**FIN** : 15h00 j+1 \_\_\_\_\_

## RELEVÉS DE COURTE DURÉE

[illegible]

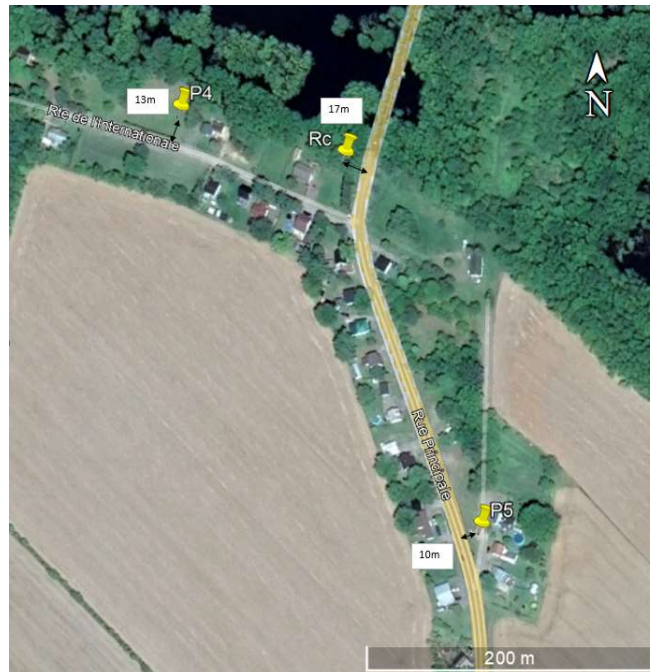
| NOM DES OPÉRATEURS | SIGNATURE                                                                             |
|--------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| Frédéric Tang      |  |
| Ahmed Meknaci      |  |

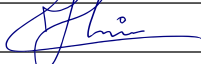
## 1<sup>re</sup> FEUILLE DE ROUTE

**PROJET** : Pont Route 138 Batiscan (159000512) \_\_\_\_\_ **RELEVÉ** : Rc  
**DATE** : 2023-07-31\_  
**ENDROIT**: 40 Rte de l'Internationale, Batiscan, QC G0X 1A0 \_\_\_\_\_ **DÉBUT** : 15h00  
\_\_\_\_\_ **FIN** : 15h00 j+1  
**SONOMÈTRE / N.S.**: 01 dB Fusion #14187 \_\_\_\_\_ **ÉTALONNAGE INITIAL** : 114.0 dB  
**ÉTALONNEUR / N.S.**: Larson Davis CAL200 #12003 \_\_\_\_\_ **VÉRIFICATION FINALE** : 114.4 dB  
**REMARQUE: DONNÉES BRUTES (NON CONSIGNÉES)** \_\_\_\_\_

### CROQUIS

Vue en plan (indiquer le nord)



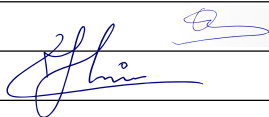
| NOM DES OPÉRATEURS | SIGNATURE                                                                             |
|--------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| Frédéric Tang      |  |
| Ahmed Meknaci      |  |

## 2<sup>e</sup> FEUILLE DE ROUTE

|                                                                         |                            |
|-------------------------------------------------------------------------|----------------------------|
| <b>PROJET</b> : Pont Route 138 Batiscan (159000512) _____               | <b>RELEVÉ</b> : Rc         |
|                                                                         | <b>DATE</b> : 2023-07-31 _ |
| <b>ENDROIT</b> : 40 Rte de l'Internationale, Batiscan, QC G0X 1A0 _____ | <b>DÉBUT</b> : 15h00 ____  |
| _____                                                                   | <b>FIN</b> : 15h00 j+1     |

### RÉSULTATS

| PÉRIODE     | L <sub>eq, h</sub><br>dBA | L <sub>1, h</sub><br>dBA | L <sub>10, h</sub><br>dBA | L <sub>50, h</sub><br>dBA | L <sub>90, h</sub><br>dBA | L <sub>99, h</sub><br>dBA |
|-------------|---------------------------|--------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| 15:00-16:00 | 55                        | 66                       | 59                        | 49                        | 42                        | 38                        |
| 16:00-17:00 | 55                        | 66                       | 59                        | 49                        | 43                        | 35                        |
| 17:00-18:00 | 55                        | 67                       | 59                        | 47                        | 41                        | 38                        |
| 18:00-19:00 | 53                        | 65                       | 56                        | 43                        | 38                        | 36                        |
| 19:00-20:00 | 53                        | 64                       | 55                        | 46                        | 41                        | 38                        |
| 20:00-21:00 | 53                        | 65                       | 55                        | 45                        | 43                        | 38                        |
| 21:00-22:00 | 50                        | 63                       | 49                        | 44                        | 42                        | 38                        |
| 22:00-23:00 | 48                        | 61                       | 46                        | 43                        | 37                        | 36                        |
| 23:00-00:00 | 49                        | 63                       | 45                        | 44                        | 37                        | 36                        |
| 00:00-01:00 | 44                        | 46                       | 44                        | 42                        | 37                        | 36                        |
| 01:00-02:00 | 44                        | 49                       | 43                        | 41                        | 40                        | 37                        |
| 02:00-03:00 | 44                        | 53                       | 47                        | 42                        | 40                        | 36                        |
| 03:00-04:00 | 42                        | 46                       | 42                        | 38                        | 35                        | 34                        |
| 04:00-05:00 | 39                        | 46                       | 37                        | 35                        | 32                        | 31                        |
| 05:00-06:00 | 47                        | 59                       | 45                        | 42                        | 37                        | 35                        |
| 06:00-07:00 | 49                        | 62                       | 45                        | 40                        | 37                        | 35                        |
| 07:00-08:00 | 53                        | 66                       | 53                        | 41                        | 36                        | 34                        |
| 08:00-09:00 | 52                        | 65                       | 55                        | 40                        | 34                        | 32                        |
| 09:00-10:00 | 54                        | 66                       | 57                        | 43                        | 35                        | 33                        |
| 10:00-11:00 | 55                        | 66                       | 59                        | 46                        | 39                        | 36                        |
| 11:00-12:00 | 55                        | 66                       | 59                        | 48                        | 39                        | 35                        |
| 12:00-13:00 | 58                        | 67                       | 62                        | 50                        | 40                        | 36                        |
| 13:00-14:00 | 56                        | 66                       | 60                        | 49                        | 40                        | 35                        |
| 14:00-15:00 | 56                        | 66                       | 60                        | 51                        | 42                        | 35                        |

| NOM DES OPÉRATEURS | SIGNATURE                                                                             |
|--------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| Frédéric Tang      |  |
| Ahmed Meknaci      |                                                                                       |



**PROJET** : Pont Route 138 Batiscan (159000512) \_\_\_\_\_ **RELEVÉ** : Rc  
**DATE** : 2023-07-31  
**ENDROIT**: 40 Rte de l'Internationale, Batiscan, QC G0X 1A0 \_\_\_\_\_ **DÉBUT** : 15h00 \_  
 \_\_\_\_\_ **FIN** : 15h00 j+1 \_

[illegible]

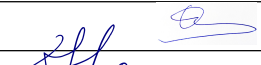
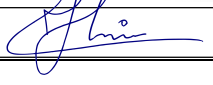
| NOM DES OPÉRATEURS | SIGNATURE                                                                             |
|--------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| Frédéric Tang      |  |
| Ahmed Meknaci      |  |

## 4<sup>e</sup> FEUILLE DE ROUTE

**PROJET** : Pont Route 138 Batiscan (159000512) \_\_\_\_\_ **RELEVÉ** : Rc  
**DATE** : 2023-07-31  
**ENDROIT**: 40 Rte de l'Internationale, Batiscan, QC G0X 1A0 \_\_\_\_\_ **DÉBUT** : 15h00 \_  
**FIN** : 15h00 j+1

### CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES

| PÉRIODE     | TEMPÉRATURE<br>°C | HUMIDITÉ<br>RELATIVE<br>% | VENTS           |                |           |
|-------------|-------------------|---------------------------|-----------------|----------------|-----------|
|             |                   |                           | Moyenne<br>km/h | Rafale<br>km/h | Direction |
| 15:00-16:00 | 16.5              | 88                        | 4               | -              | 26        |
| 16:00-17:00 | 16.8              | 84                        | 6               | -              | 24        |
| 17:00-18:00 | 16.5              | 84                        | 4               | -              | 26        |
| 18:00-19:00 | 16.1              | 84                        | 5               | -              | 26        |
| 19:00-20:00 | 15.9              | 87                        | 5               | -              | 25        |
| 20:00-21:00 | 16.1              | 87                        | 5               | -              | 25        |
| 21:00-22:00 | 16.9              | 83                        | 7               | -              | 27        |
| 22:00-23:00 | 17.5              | 77                        | 11              | -              | 30        |
| 23:00-00:00 | 17.8              | 78                        | 12              | -              | 29        |
| 00:00-01:00 | 18.9              | 67                        | 15              | -              | 32        |
| 01:00-02:00 | 19.8              | 58                        | 17              | -              | 32        |
| 02:00-03:00 | 21.1              | 47                        | 14              | -              | 34        |
| 03:00-04:00 | 21.8              | 45                        | 13              | -              | 30        |
| 04:00-05:00 | 21.9              | 44                        | 12              | -              | 30        |
| 05:00-06:00 | 21.8              | 38                        | 19              | -              | 32        |
| 06:00-07:00 | 21.7              | 36                        | 19              | -              | 32        |
| 07:00-08:00 | 21.9              | 38                        | 16              | -              | 32        |
| 08:00-09:00 | 21.6              | 39                        | 16              | -              | 31        |
| 09:00-10:00 | 20.1              | 45                        | 11              | -              | 33        |
| 10:00-11:00 | 19.0              | 52                        | 9               | -              | 32        |
| 11:00-12:00 | 17.7              | 57                        | 7               | -              | 30        |
| 12:00-13:00 | 17.2              | 68                        | 7               | -              | 30        |
| 13:00-14:00 | 16.6              | 65                        | 14              | -              | 32        |
| 14:00-15:00 | 16.1              | 64                        | 14              | -              | 32        |

| NOM DES OPÉRATEURS | SIGNATURE                                                                             |
|--------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| Frédéric Tang      |  |
| Ahmed Meknaci      |  |

## 5<sup>e</sup> FEUILLE DE ROUTE

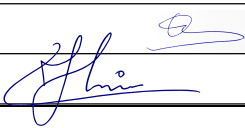
**PROJET** : Pont Route 138 Batiscan (159000512) \_\_\_\_\_ **RELEVÉ** : Rc  
**DATE**: 2023-07-31 \_  
**ENDROIT**: 40 Rte de l'Internationale, Batiscan, QC G0X 1A0 \_\_\_\_\_ **DÉBUT** : 15h00 \_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ **FIN** : 15h00 j+1

### COMPTAGE DE CIRCULATION

|                          |                        |                      |
|--------------------------|------------------------|----------------------|
| <b>DÉBUT DU COMPTAGE</b> | 01/08/23 à 13h30       |                      |
| <b>FIN DU COMPTAGE</b>   | 01/08/23 à 14h30       |                      |
| <b>ROUTE</b>             | <b>Route 138 Ouest</b> | <b>Route 138 Est</b> |
| <b>AUTOS</b>             | 73                     | 80                   |
| <b>CAMIONS</b>           | 3                      | 2                    |
| <b>CAMIONS LOURDS</b>    | 2                      | 1                    |
| <b>AUTOBUS</b>           | 0                      | 0                    |
| <b>MOTOS</b>             | 14                     | 24                   |

### ÉVÉNEMENTS SONORES

|              |              |                     |
|--------------|--------------|---------------------|
| <b>HEURE</b> | <b>DURÉE</b> | <b>COMMENTAIRES</b> |
| S.O.         | S.O.         | S.O.                |
|              |              |                     |
|              |              |                     |
|              |              |                     |
|              |              |                     |
|              |              |                     |
|              |              |                     |
|              |              |                     |
|              |              |                     |
|              |              |                     |
|              |              |                     |
|              |              |                     |
|              |              |                     |
|              |              |                     |
|              |              |                     |
|              |              |                     |
|              |              |                     |
|              |              |                     |
|              |              |                     |
|              |              |                     |
|              |              |                     |

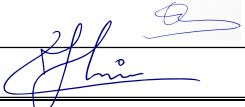
|                           |                                                                                       |
|---------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>NOM DES OPÉRATEURS</b> | <b>SIGNATURE</b>                                                                      |
| Frédéric Tang             |  |
| Ahmed Meknaci             |                                                                                       |

## 6<sup>e</sup> FEUILLE DE ROUTE

|                                                                         |                            |
|-------------------------------------------------------------------------|----------------------------|
| <b>PROJET</b> : Pont Route 138 Batiscan (159000512) _____               | <b>RELEVÉ</b> : Rc         |
|                                                                         | <b>DATE</b> : 2023-07-31 _ |
| <b>ENDROIT</b> : 40 Rte de l'Internationale, Batiscan, QC G0X 1A0 _____ | <b>DÉBUT</b> : 15h00 ____  |
|                                                                         | <b>FIN</b> : 15h00 j+1     |

### RELEVÉS DE COURTE DURÉE

|                                 |              |                                                   |                                |                                |                                |                                |
|---------------------------------|--------------|---------------------------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| <b>DÉBUT</b> : 01/08/23 à 13h30 |              | <b>L<sub>eq</sub></b> : 46 dBA                    |                                |                                |                                |                                |
| <b>FIN</b> : 01/08/23 à 14h30   |              | <b>L<sub>1</sub></b> : 55 dBA                     | <b>L<sub>10</sub></b> : 48 dBA | <b>L<sub>50</sub></b> : 44 dBA | <b>L<sub>90</sub></b> : 40 dBA | <b>L<sub>99</sub></b> : 38 dBA |
| <b>HEURE</b>                    | <b>DURÉE</b> | <b>COMMENTAIRES</b>                               |                                |                                |                                |                                |
| 13h30                           | 1h           | P4, 50 route de l'Internationale, QC G0X 1A0      |                                |                                |                                |                                |
|                                 |              | Sonomètre et N.S : Larson Davis LxT #6609         |                                |                                |                                |                                |
|                                 |              | Étalonneur et N.S. : Larson Davis CAL200 / #12003 |                                |                                |                                |                                |
|                                 |              | Déviation calibration : -0.1 dB                   |                                |                                |                                |                                |
|                                 |              |                                                   |                                |                                |                                |                                |
|                                 |              |                                                   |                                |                                |                                |                                |
|                                 |              |                                                   |                                |                                |                                |                                |
| <b>DÉBUT</b> : 01/08/23 à 13h30 |              | <b>L<sub>eq</sub></b> : 64 dBA                    |                                |                                |                                |                                |
| <b>FIN</b> : 01/08/23 à 14h30   |              | <b>L<sub>1</sub></b> : 75 dBA                     | <b>L<sub>10</sub></b> : 68 dBA | <b>L<sub>50</sub></b> : 55 dBA | <b>L<sub>90</sub></b> : 40 dBA | <b>L<sub>99</sub></b> : 36 dBA |
| <b>HEURE</b>                    | <b>DURÉE</b> | <b>COMMENTAIRES</b>                               |                                |                                |                                |                                |
| 13h30                           | 1h           | P5, 1390 Rue Principale, Batiscan, QC G0X 1A0     |                                |                                |                                |                                |
|                                 |              | Sonomètre et N.S : Larson Davis LxT #5086         |                                |                                |                                |                                |
|                                 |              | Étalonneur et N.S. : Larson Davis CAL200 / #12003 |                                |                                |                                |                                |
|                                 |              | Déviation calibration : -0.1 dB                   |                                |                                |                                |                                |
|                                 |              |                                                   |                                |                                |                                |                                |
|                                 |              |                                                   |                                |                                |                                |                                |
|                                 |              |                                                   |                                |                                |                                |                                |
| <b>DÉBUT</b> :                  |              | <b>L<sub>eq</sub></b>                             |                                |                                |                                |                                |
| <b>FIN</b> :                    |              | <b>L<sub>1</sub></b> :                            | <b>L<sub>10</sub></b> :        | <b>L<sub>50</sub></b> :        | <b>L<sub>90</sub></b> :        | <b>L<sub>99</sub></b> :        |
| <b>HEURE</b>                    | <b>DURÉE</b> | <b>COMMENTAIRES</b>                               |                                |                                |                                |                                |
|                                 |              |                                                   |                                |                                |                                |                                |
|                                 |              |                                                   |                                |                                |                                |                                |
|                                 |              |                                                   |                                |                                |                                |                                |
|                                 |              |                                                   |                                |                                |                                |                                |
|                                 |              |                                                   |                                |                                |                                |                                |
|                                 |              |                                                   |                                |                                |                                |                                |

| NOM DES OPÉRATEURS | SIGNATURE                                                                             |
|--------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| Frédéric Tang      |  |
| Ahmed Meknaci      |                                                                                       |

## Annexe D Accord de la CPTAQ



# COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC

## IDENTIFICATION DU DOSSIER

**Numéro** : 445347  
**Lots** : 4 504 519, 4 504 520, 4 504 522-P, 4 505 289, 4 505 342, 4 505 343  
**Cadastre** : Cadastre du Québec  
**Superficie** : 3,6209 hectares  
**Circonscription foncière** : Champlain  
**Municipalité** : Batiscan (M)  
**MRC** : Les Chenaux  
  
**Date** : Le 13 novembre 2024

---

**LES MEMBRES PRÉSENTS**      Éric Bélanger, commissaire  
                                                 Elaine Grignon, vice-présidente

---

**DEMANDEURS**      Ministère des Transports et de la Mobilité durable (Direction générale Mauricie-Centre-du-Québec)  
                                 Anne-Marie Marchand  
                                 Ministère des Transports et de la Mobilité durable (Direction générale Mauricie-Centre-du-Québec)  
                                 Marc-André Larose

**PERSONNES INTÉRESSÉES**      Jean Châteauneuf  
                                                 Johann Ernst (Hannes) Tschanz  
                                                 Michel Massicotte  
                                                 Pierre Châteauneuf

---

## DÉCISION

---

## L'APERÇU DE LA DEMANDE

- [1] Le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) s'adresse à la Commission afin qu'elle autorise l'aliénation en sa faveur et l'utilisation à une fin autre que l'agriculture, soit pour créer une nouvelle zone de conservation, d'une superficie approximative de 3,62 hectares, correspondant aux lots 4 504 519, 4 504 520, 4 505 289, 4 505 342, 4 505 343 et à une partie du lot 4 504 522 du cadastre du Québec, circonscription foncière de Champlain.

- [2] La demande s'inscrit dans le projet de remplacement du pont P-01559, situé sur la route 138 au-dessus de la rivière Batiscan pour lequel une décision favorable a été rendue en janvier 2023 au dossier 436949<sup>1</sup>.
- [3] Afin de compenser la perte anticipée de milieux naturels par la réalisation de ce projet, le MTMD souhaite acquérir la propriété de Jean et Pierre Châteauneuf, celle de Michel Massicotte, et une partie de la propriété de Johann Ernst Tschanz.
- [4] Le MTMD ne possède aucun lot contigu ou réputé contigu à la superficie visée.
- [5] Plus précisément, messieurs Châteauneuf possèdent une propriété boisée d'environ 1,03 hectare, correspondant aux lots 4 504 519 et 4 505 343, laquelle comprend un milieu humide. Advenant l'aliénation, messieurs Châteauneuf ne se conserveraient pas de superficie contiguë.
- [6] Monsieur Massicotte possède une propriété boisée d'environ 1,31 hectare, correspondant aux lots 4 504 520 et 4 505 342, laquelle comprend un milieu humide. Advenant l'aliénation, monsieur Massicotte ne se conserverait pas de superficie contiguë.
- [7] Quant à monsieur Tschanz, il possède une propriété d'environ 3,81 hectares, correspondant aux lots 4 504 522 et 4 505 289, dont 2,51 hectares en culture et 1,3 hectare boisé avec milieu humide. Advenant l'aliénation, monsieur Tschanz conserverait une propriété de 2,51 hectares en culture.
- [8] Au formulaire de demande, le MTMD décrit le projet notamment comme suit :
- [...] Afin d'éviter un empiètement trop important sur des terres agricoles en culture, le tracé du futur [pont] doit empiéter sur une aire protégée (Milieu naturel de conservation volontaire). Dans le cadre de ses démarches pour l'obtention des autorisations environnementales liées à ces travaux, le Ministère est tenu de compenser pour l'ensemble des pertes de milieux naturels qui seront perdues (habitat du poisson, milieux humides, zone de conservation, etc..) La présente demande vise donc l'acquisition de lots (et partie d'un lot) et leur utilisation à des fins autres qu'agricoles, en vue de créer une nouvelle zone de conservation à titre de projet de compensation pour certaines pertes de milieux naturels anticipées dans le cadre du projet. Les lots (ou partie de lot) visés étant adjacents à l'aire protégée existante, cela permettra d'agrandir cette superficie en conservation.*
- [9] Il est également spécifié en annexe au formulaire qu'*aucun aménagement ou activité n'est prévu sur les lots visés par la présente demande, ils seront acquis en vue d'être conservés tels quels à l'état naturel.*

---

1 Ministère des Transports du Québec, n° 436949, 12 janvier 2023



[10] La Municipalité de Batiscan n'a pas transmis de résolution à l'intérieur du délai de 45 jours prévu à l'article 58.1 de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*<sup>2</sup> (la Loi). Considérant les dispositions de l'article 58.3 de la Loi, la présente demande est portée au registre de la Commission à l'expiration du délai de 45 jours.

[11] La MRC des Chenaux, par la résolution 2024-08-193 adoptée le 21 août 2024, est d'avis que la demande respecte les orientations et les objectifs du schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR). Elle indique notamment que :

[...]

[...] *les lots en question sont adjacents à une aire protégée existante, ce qui permettrait d'agrandir la superficie en conservation.*

[...]

[...] *les lots visés ne sont pas utilisés à des fins d'agriculture et les possibilités sont pratiquement nulles étant donné qu'il s'agit d'un milieu humide côtier du fleuve Saint-Laurent.*

[...] *le milieu humide en question est classé comme option de protection au plan régional des milieux humides et hydriques (PRMHH) de la MRC.*

[...] *l'entièreté de la superficie des lots visés par la demande est située en zone à risque d'inondation.*

[...]

[12] Le 18 juillet 2024, la Fédération de l'UPA de la Mauricie est d'avis que la Commission devrait accorder la demande. Elle indique notamment que les *aires de compensation trouvées sont une continuité de l'aire de conservation et non utilisable en agriculture.*

\* \* \* \* \*

[13] Le 8 octobre 2024, la Commission transmet son *Compte rendu de la demande et orientation préliminaire*. Elle indique alors que cette demande peut être autorisée.

[14] Le 3 novembre 2024, Pierre Châteauneuf transmet des observations écrites à la Commission. D'une part, il indique que le MTMD ne l'a jamais contacté pour la présente demande et, d'autre part, qu'il désire conserver le terrain à des fins agricoles.

---

2 RLRQ, c. P-41.1

- [15] Il mentionne que le terrain visé a déjà été cultivé en partie et qu'il a cessé d'être cultivé pour le laisser en boisé en raison de sa petite superficie. Ce terrain est inondable au printemps à la fonte des neiges et il est accessible en d'autres temps, comme tout boisé agricole. Le fait de changer son statut ne change rien sur la faune et la flore. Ces observations sont conservées au dossier. Pierre Châteauneuf ne requiert pas de rencontre avec la Commission.
- [16] Les observations pertinentes en lien avec l'application des critères de la Loi sont reprises par la Commission dans l'appréciation de la demande.
- [17] En absence d'autres observations permettant de fournir un éclairage différent dans ce dossier, la Commission confirme les conclusions annoncées précédemment.

## LE CONTEXTE ET LES PARTICULARITÉS RÉGIONALES

- [18] La superficie visée est localisée à environ 60 mètres de la rive ouest du fleuve Saint-Laurent et à environ 230 mètres à l'est de la rue Principale (route 138). Quant au périmètre urbain de Batiscan, il est situé à environ 260 mètres au sud-ouest.
- [19] Sur le plan agricole, la municipalité de Batiscan comporte une zone agricole couvrant une superficie de 4 268 hectares, alors que son territoire totalise 4 349 hectares. La zone agricole occupe donc 98,1 % du territoire municipal.
- [20] À l'examen des photographies aériennes prises en 2023, à l'échelle de 1/15 000, permettant d'apprécier le milieu environnant dans un rayon d'environ 2 kilomètres autour de la superficie visée, on constate qu'elle s'inscrit dans un milieu agricole actif. Le milieu en cause est homogène sur le plan agricole. Outre des résidences et des îlots déstructurés le long des chemins publics, peu d'utilisations non agricoles sont présentes dans le milieu.
- [21] Les activités agricoles sont caractérisées par quelques établissements de production animale, notamment laitiers, ainsi que de vastes parcelles cultivées et vouées majoritairement à la production céréalière et au maïs fourrager, et ce, selon les données de la Financière agricole du Québec (FADQ). Au sud-ouest du milieu en cause, on y retrouve un imposant massif forestier qui se compose en partie d'érablières selon le 5<sup>e</sup> inventaire écoforestier du Québec méridional.
- [22] Selon les données de l'*Inventaire des terres du Canada*, le potentiel agricole des sols des lots avoisinants est classé majoritairement sur des sols de classe 2 et, dans une moindre mesure, sur des sols de classes 3, 4 et 5. On retrouve également des sols organiques. La superficie visée repose sur des sols de classe 2.

[23] Selon les données de la *Productivité forestière des terres du Canada*, le potentiel forestier est majoritairement de classe 2 présentant de légères limitations à la croissance d'une forêt commerciale.

[24] Selon l'information transmise par l'officier municipal, le bâtiment agricole le plus près se situe à plus d'un kilomètre de la superficie visée.

\* \* \* \* \*

[25] Le SADR de la MRC des Chenaux est en vigueur depuis le 21 juin 2007.

[26] La superficie visée fait partie de l'affectation « agricole ».

## LES INTERVENTIONS PERTINENTES

[27] Au dossier 358851<sup>3</sup>, la Commission autorise l'aliénation en faveur de la demanderesse, d'une superficie approximative de 2,8 hectares, avec remembrement à la propriété contiguë de 5,4 hectares. Le vendeur conserve un droit de propriété sur une superficie contiguë d'environ 2,8 hectares.

[28] Les motifs se lisent entre autres comme suit :

*[...] la Commission estime qu'une réponse positive à la demande n'aurait pas d'effet négatif supplémentaire sur l'homogénéité de la communauté concernée, puisqu'il n'y aurait pas de multiplication de propriétés agricoles, mais une réorganisation de deux propriétés contiguës.*

## L'APPRÉCIATION

[29] La Loi a pour objet d'assurer la pérennité d'une base territoriale pour la pratique de l'agriculture, selon une diversité de modèles nécessitant notamment des superficies variées, et de favoriser, dans une perspective de développement durable, la protection et le développement des activités et des entreprises agricoles.

[30] Sur la base des articles 12 et 62 de la Loi, la Commission **autorise** la demande en prenant en compte l'intérêt général de protéger le territoire et les activités agricoles. Elle prend en considération les critères suivants.

---

3 Société de conservation des milieux humides du Québec, n° 358851, 9 janvier 2009

**Le potentiel et les possibilités d'utilisation du lot à des fins d'agriculture**

- [31] Le potentiel agricole de la superficie visée et ses possibilités d'utilisation à des fins agricoles sont axés sur la sylviculture puisqu'elle est entièrement boisée. Selon les données de la *Productivité forestière des terres du Canada*, le potentiel forestier est majoritairement de classe 2 présentant de légères limitations à la croissance d'une forêt commerciale. Toutefois, ses possibilités d'utilisation agricole sont très limitées par sa faible superficie et par le fait qu'elle s'insère à l'intérieur d'un vaste milieu humide.
- [32] En ce sens, l'aliénation demandée ne vient pas diminuer les possibilités d'utilisation agricole de la superficie visée. En outre, acquiescer à son utilisation à une fin autre qu'agricole ne résultera toutefois pas en la perte de la ressource sol puisque cette dernière sera conservée, mais inexploitée.

**Les conséquences d'une autorisation sur les activités agricoles existantes et leur développement**

- [33] La demande a pour objectif de créer une nouvelle zone de conservation, ainsi aucun aménagement ou activité n'est prévue sur la superficie visée qui sera conservée à l'état naturel. Conséquemment, l'utilisation projetée n'aura pas d'effets limitatifs sur le développement des activités agricoles existantes et sur les possibilités d'utilisation agricole des lots avoisinants.

**L'homogénéité de la communauté et de l'exploitation agricoles**

- [34] Partant de trois propriétés ayant une superficie approximative de 1,03, 1,31 et 3,81 hectares, l'aliénation recherchée aura pour effet de les reconfigurer en deux propriétés distinctes. Ainsi, il y aura remembrement pour former une propriété d'environ 3,62 hectares pour le MTMD ainsi qu'une propriété résiduelle d'environ 2,51 hectares pour monsieur Tschanz.
- [35] Dans les faits, le retrait d'une superficie d'environ 1,3 hectare n'affectera pas de manière importante les activités agricoles ni les possibilités d'utilisation agricole sur la propriété résiduelle de monsieur Tschanz étant donné que cette superficie n'est pas cultivée en raison des contraintes naturelles associées au milieu humide.
- [36] Dans ces circonstances, l'aliénation demandée n'aura pas d'effet négatif supplémentaire sur l'homogénéité de la communauté ni sur l'exploitation agricole concernée.

**La constitution de propriétés foncières dont la superficie est suffisante pour la pratique de l'agriculture selon une diversité de modèles**

- [37] La Commission vise habituellement à maintenir des propriétés de superficie suffisante afin de pouvoir constituer des exploitations agricoles autonomes et viables. Or, étant donné que les propriétés concernées sont déjà de superficies insuffisantes pour les activités agricoles et que les caractéristiques géographiques sont défavorables pour l'agriculture puisque la superficie visée s'insère dans un vaste milieu humide, autoriser la présente demande n'aura pas d'impact sur la constitution de propriétés de superficies suffisantes pour la pratique de l'agriculture, qui est déjà très limitée à cet endroit.
- [38] Par ailleurs, la Commission a autorisé une demande similaire dans ce milieu au dossier 358851 (réf.: note 3), pour la réorganisation de deux propriétés couvrant des superficies de 2,8 et 8,2 hectares, considérant que cette demande n'aurait pas d'effet négatif supplémentaire sur l'homogénéité de la communauté concernée.

\* \* \* \* \*

- [39] La Commission a pris connaissance des observations écrites transmises par Pierre Châteauneuf et comprend très bien les préoccupations en regard du projet envisagé par le MTMD. Toutefois, elle tient à préciser que ses décisions ne sont pas exécutoires et n'empêchent d'aucune façon des négociations à *posteriori*. Ainsi, une autorisation de la Commission au présent dossier n'oblige pas les propriétaires concernés à vendre les superficies visées.

**PAR CES MOTIFS, LA COMMISSION :**

**AUTORISE** l'aliénation en faveur du MTMD et l'utilisation à une fin autre que l'agriculture, soit pour créer une nouvelle zone de conservation, d'une superficie approximative de 3,62 hectares, correspondant aux lots 4 504 519, 4 504 520, 4 505 289, 4 505 342, 4 505 343 et à une partie du lot 4 504 522 du cadastre du Québec, circonscription foncière de Champlain.

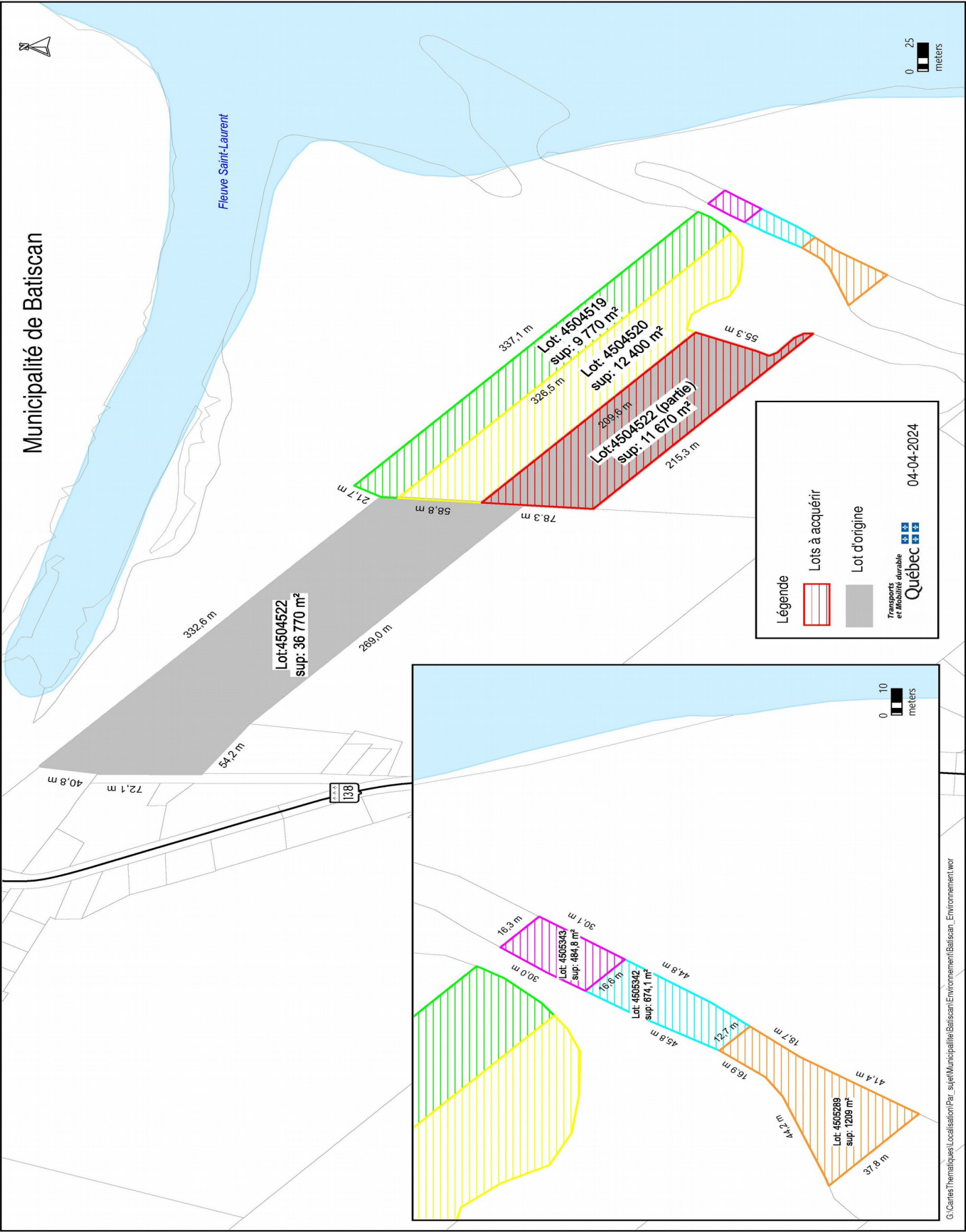
La superficie visée est illustrée sur un plan produit par le demandeur pendant le processus de la demande. Une copie est jointe à la présente pour en faire partie intégrante.



Éric Bélanger, commissaire  
Président de la formation



Éline Grignon, vice-présidente



## Annexe E Cartes mises à jour







Composante du projet

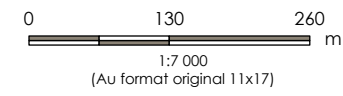
- Zone d'étude inventaire des milieux humides et terrestre
- Zone d'étude limite du littoral et habitat du poisson
- Axe du pont actuel
- Axe du pont projeté

Cours d'eau

- Étendue d'eau
- Limite du littoral (0-2 ans hydraulique)
- Rive (10 m)
- Sens de l'écoulement

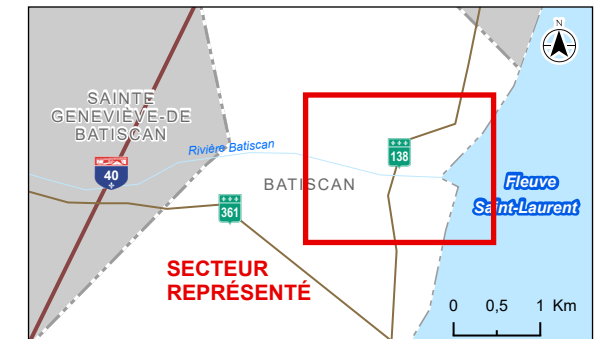
Hydrographie

- Cours d'eau permanent
- Cours d'eau intermittent



Sources

- Système de coordonnées : NAD 1983 MTM 8
- Composantes du projet : Stantec, 2023
- Cours d'eau : Stantec, 2025
- Pont existant et projeté : Stantec, 2024
- Hydrographie et étendue d'eau, GRHQ, 2023
- Image aérienne : Esri-World Imagery, 2023



Localisation du projet 159000152\_C0004-LLPoisson REV3  
Batiscan Préparé par Guillaume Anderson le 2025-09-11  
Québec Vérifié par Isabelle Picard le 2025-09-11  
Révision indépendante par Gaston Lacroix le 2025-09-11

Client/Projet

Ministère des Transports et de la Mobilité durable  
Construction du pont P-19138 et de ses approches sur la route 138  
au-dessus de la rivière Batiscan - Étude d'impact sur l'environnement

Carte No.

2

Titre

Localisation de la limite du littoral









**Composante du projet**

- Site à l'étude
- Axe du pont actuel
- Axe du pont projeté

**Cours d'eau**

- Littoral
- Limite du littoral (0-2 ans hydraulique)
- Rive (10 m)
- Sens de l'écoulement
- Herbier aquatique

**Hydrographie**

- Cours d'eau permanent
- Cours d'eau intermittent

**Milieu humide (MH)**

- Marais littoral
- Marécage arborescent
- Marécage arborescent littoral
- Marécage arbustif littoral

**Milieu terrestre (MT)**

*Anthropique*

- Agricole
- Périurbain
- Récréatif

*Autre*

- Friche herbacée
- Érablière à érable à sucre

**Inventaire floristique (S)**

- Station et identifiant (S)
- Point d'observation (PO)

0100200

0100

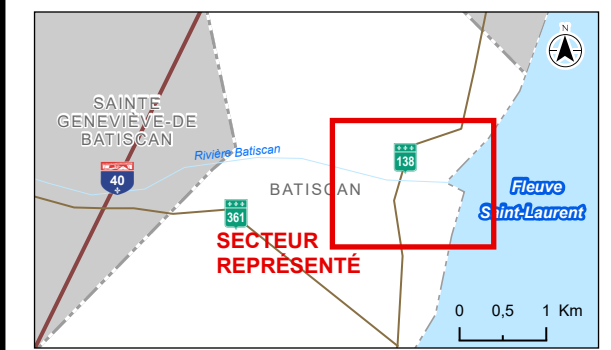
0200

m

1:6 000

(Au format original 11x17)

- Sources**
- Système de coordonnées : NAD 1983 MTM 8
  - Limite du littoral, rive : Stantec, 2025
  - Lit d'écoulement, milieu humide, milieu terrestre et inventaire floristique : Stantec, 2023
  - Pont existant et projeté : Stantec, 2024
  - Hydrographie : GRHQ, 2024
  - Image aérienne : Esri-World Imagery, 2023



Localisation du projet  
Batiscan  
Québec

159000152-C0004-MilieuNaturel REV4  
Préparé par Guillaume Anderson le 2025-09-11  
Vérifié par Isabelle Picard le 2025-09-11  
Révision indépendante par Gaston Lacroix le 2025-09-11

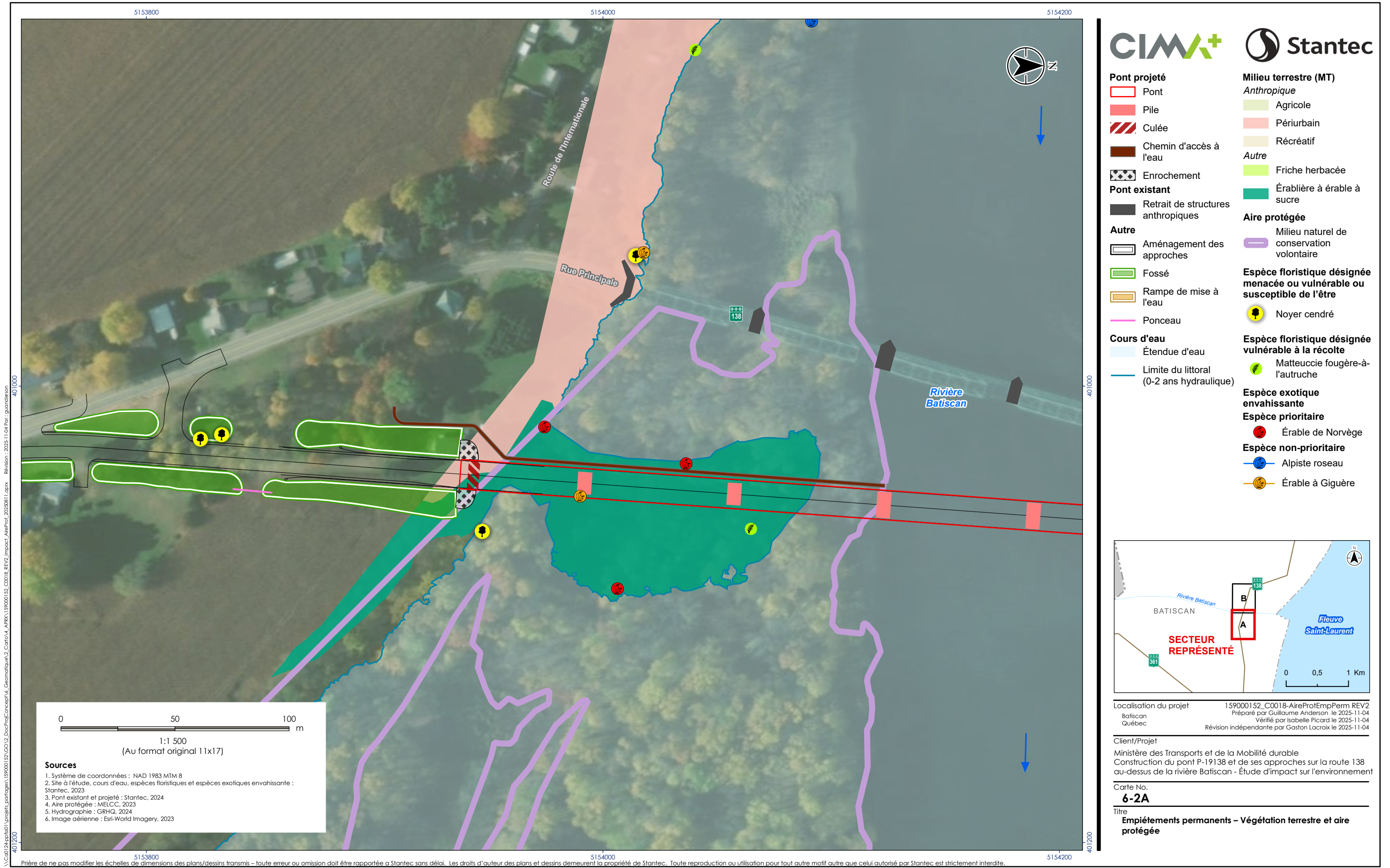
Client/Projet  
Ministère des Transports et de la Mobilité durable  
Construction du pont P-19138 et de ses approches sur la route 138  
au-dessus de la rivière Batiscan - Étude d'impact sur l'environnement

Carte No.  
**3**

Titre  
**Localisation des milieux humides et terrestres**

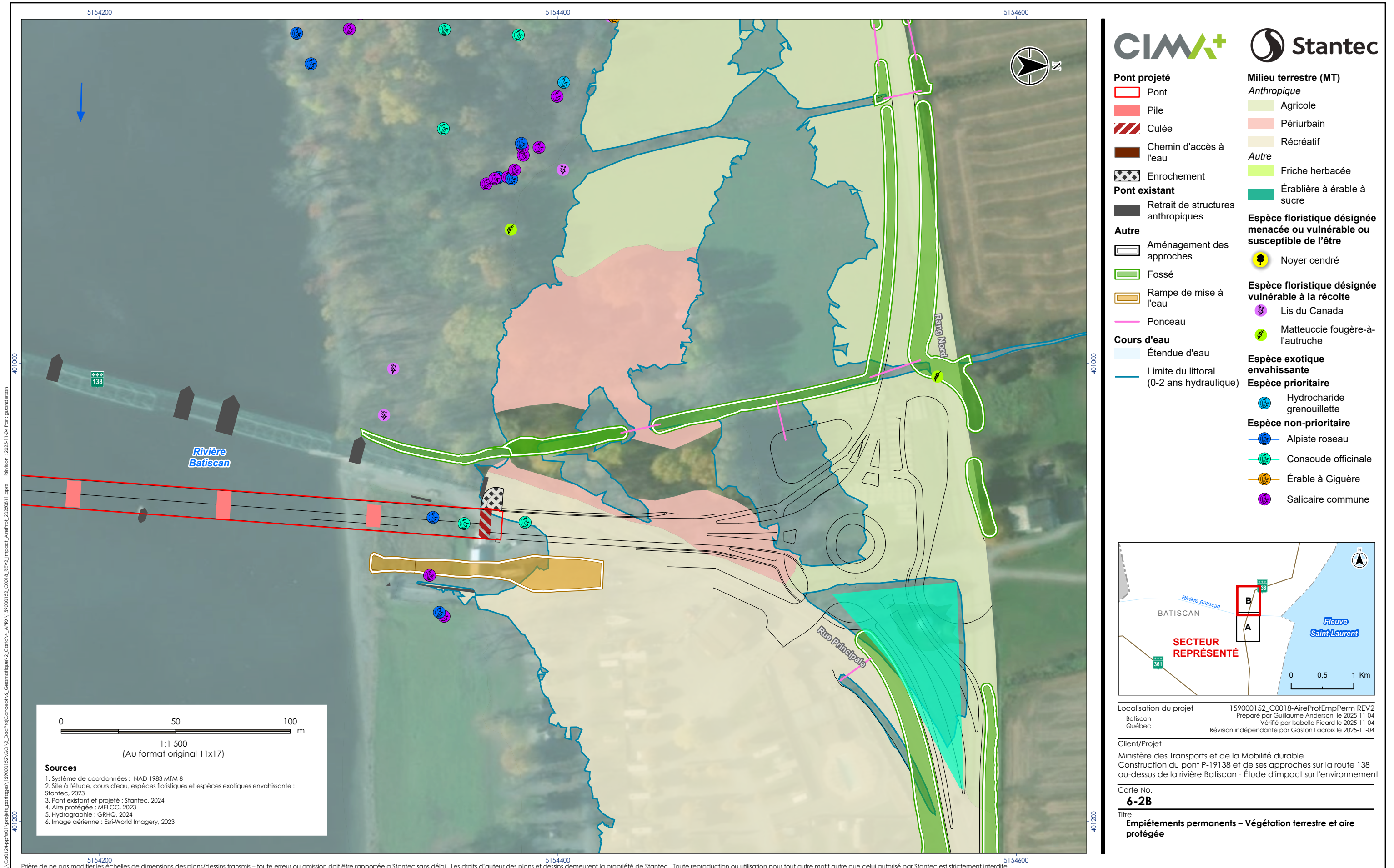






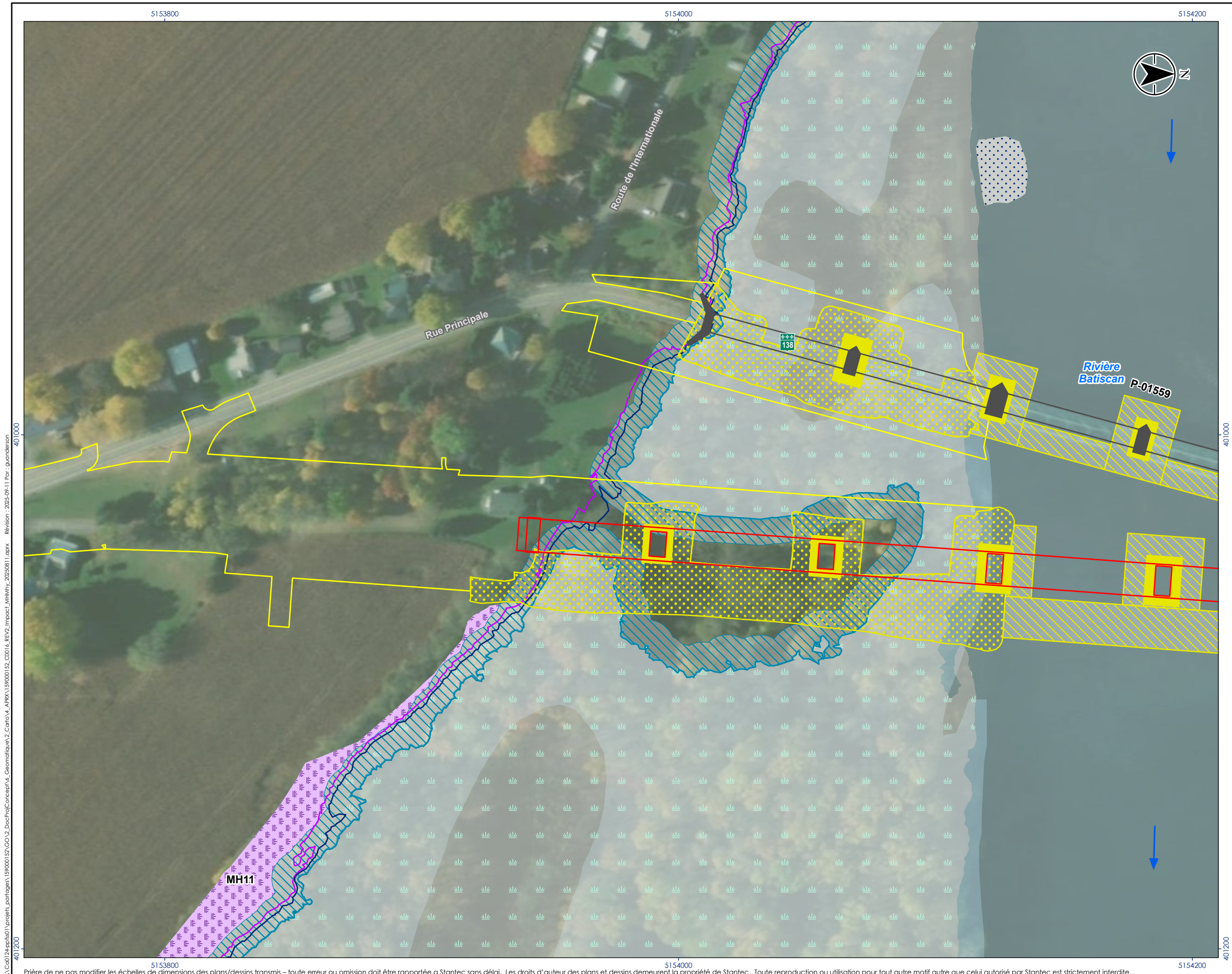












- Pont existant**

  - Pont
  - Pile et culée

**Pont projeté**

  - Pont

**Ouvrage temporaire**

  - Jetée
  - Enceinte de palplanches
  - Pont sur pieux
  - Aire de chantier

**Cours d'eau**

  - Étendue d'eau
  - Limite du littoral (0-2 ans hydraulique)
  - Rive (10 m)
  - Sens de l'écoulement
  - Herbier aquatique
- Milieu hydrique**

Plaine inondable

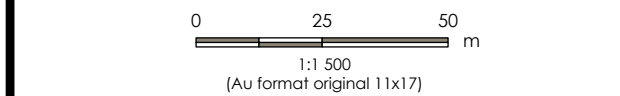
  - Cote de récurrence 20 ans
  - Cote de récurrence 100 ans

**Milieu humide (sous la limite du littoral)**

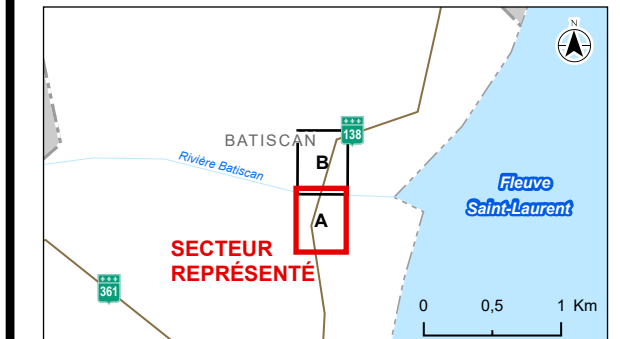
  - Milieu humide riverain

**Milieu humide (MH)**

  - Marécage arborescent



- Sources**
- Système de coordonnées : NAD 1983 MTM 8
  - Cours d'eau : Stantec, 2025
  - Drainage et milieu humide : Stantec, 2023
  - Pont existant et projeté : Stantec, 2024
  - Cote de récurrence 20 ans et 100 ans : MRC, 2022
  - Hydrographie : GRHQ, 2024
  - Image aérienne : Esri-World Imagery, 2023



Localisation du projet  
Batiscan  
Québec

159000152\_C0016-MHMHyEmpTemp REV2  
Préparé par Guillaume Anderson le 2025-09-11  
Vérifié par Isabelle Picard le 2025-09-11  
Révision indépendante par Gaston Lacroix le 2025-09-11

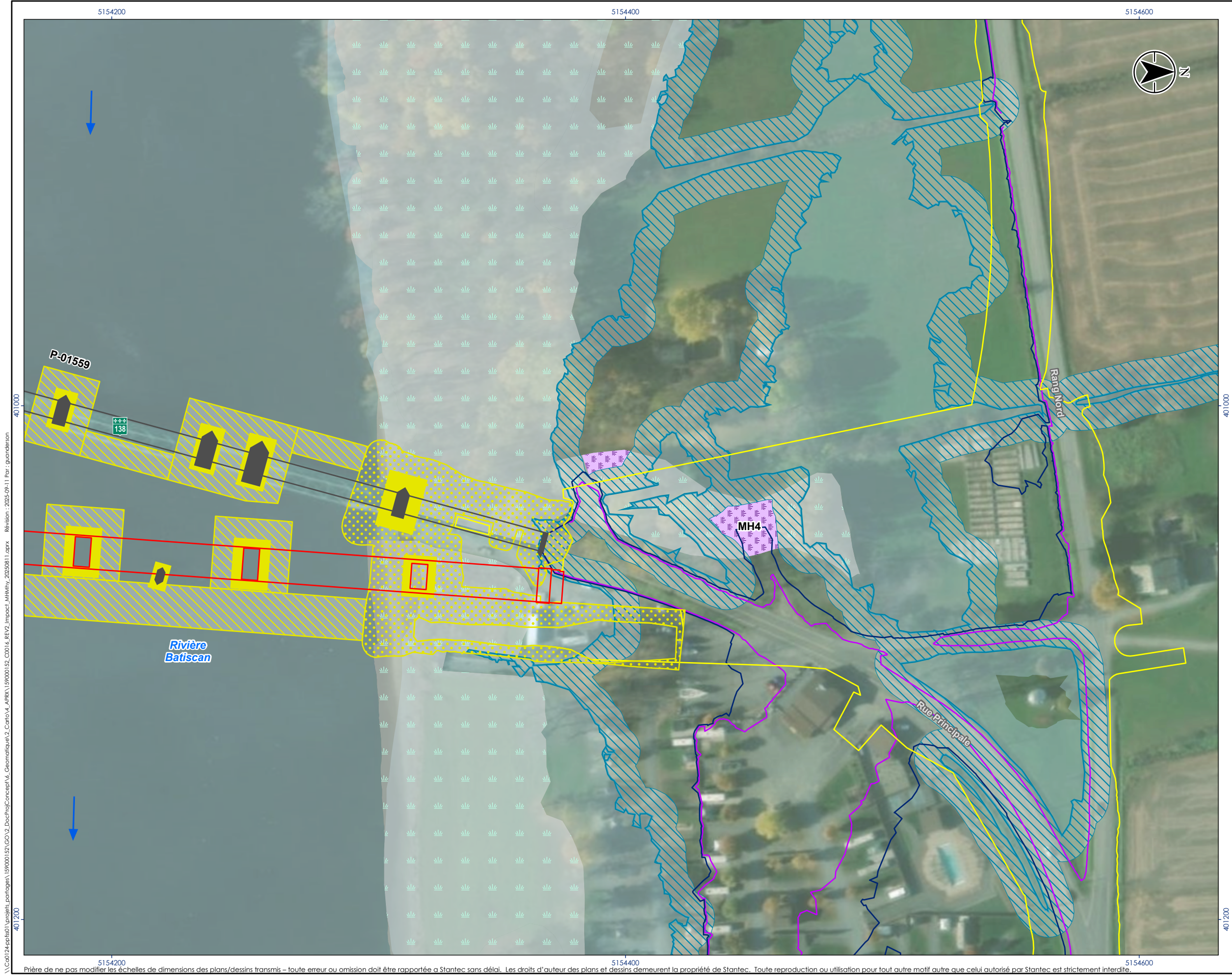
Client/Projet  
Ministère des Transports et de la Mobilité durable  
Construction du pont P-19138 et de ses approches sur la route 138  
au-dessus de la rivière Batiscan - Étude d'impact sur l'environnement

Carte No.  
**6-3A**

Titre  
**Empiètements temporaires – Milieux humides et hydriques**







CIM+

Stantec

Pont existant

Pont

Pile et culée

Pont projeté

Pont

Ouvrage temporaire

Jetée

Enceinte de palplanches

Pont sur pieux

Aire de chantier

Cours d'eau

Étendue d'eau

Limite du littoral (0-2 ans hydraulique)

Rive (10 m)

Sens de l'écoulement

Herbier aquatique

Milieu hydrique

Plaine inondable

Cote de récurrence 20 ans

Cote de récurrence 100 ans

Milieu humide (sous la limite du littoral)

Milieu humide riverain

Milieu humide (MH)

Marécage arborescent

02550m

1:1 500

(Au format original 11x17)

Sources

1. Système de coordonnées : NAD 1983 MTM 8

2. Cours d'eau : Stantec, 2025

3. Drainage et milieu humide : Stantec, 2023

4. Pont existant et projeté : Stantec, 2024

5. Cote de récurrence 20 ans et 100 ans : MRC, 2022

6. Hydrographie : GRHQ, 2024

7. Image aérienne : Esri-World Imagery, 2023

BATISCAN

Rivière Batiscan

SECTEUR REPRÉSENTÉ

A

B

Fleuve Saint-Laurent

00,51 Km

Localisation du projet

Batiscan

Québec

159000152\_C0016-MHMHyEmpTemp REV2

Préparé par Guillaume Anderson le 2025-09-11

Vérifié par Isabelle Picard le 2025-09-11

Révision indépendante par Gaston Lacroix le 2025-09-11

Cient/Projet

Ministère des Transports et de la Mobilité durable

Construction du pont P-19138 et de ses approches sur la route 138

au-dessus de la rivière Batiscan - Étude d'impact sur l'environnement

Carte No.

6-3B

Titre

Empiètements temporaires – Milieux humides et hydriques

Prrière de ne pas modifier les échelles de dimensions des plans/dessins transmis – toute erreur ou omission doit être rapportée à Stantec sans délai. Les droits d'auteur des plans et dessins demeurent la propriété de Stantec. Toute reproduction ou utilisation pour tout autre motif autre que celui autorisé par Stantec est strictement interdite.







**Pont projeté**

Pont

Pile

Chemin d'accès à l'eau

Enrochement

Fossé

Ponceau

**Pont existant**

Retrait de structures anthropiques

**Autre**

Étendue d'eau

Limite du littoral (0-2 ans hydraulique)

Rive (10 m)

Sens de l'écoulement

Herbier aquatique

**Milieu hydrique**

Plaine inondable

Cote de récurrence 20 ans

Cote de récurrence 100 ans

Milieu humide (sous la limite du littoral)

Milieu humide riverain

Milieu humide (MH)

Marécage arborescent

1:1 500  
(Au format original 11x17)

**Sources**  
1. Système de coordonnées : NAD 1983 MTM 8  
2. Cours d'eau : Stantec, 2025  
3. Drainage et milieu humide : Stantec, 2023  
4. Pont existant et projeté : Stantec, 2024  
5. Cote de récurrence 20 ans et 100 ans : MRC, 2022  
6. Hydrographie : GRHQ, 2024  
7. Image aérienne : Esri-World Imagery, 2023

Localisation du projet  
Batiscan  
Québec

159000152\_C0016-MHMHyEmpPerm REV2  
Préparé par Guillaume Anderson le 2025-09-11  
Vérifié par Isabelle Picard le 2025-09-11  
Révision indépendante par Gaston Lacroix le 2025-09-11

Client/Projet  
Ministère des Transports et de la Mobilité durable  
Construction du pont P-19138 et de ses approches sur la route 138  
au-dessus de la rivière Batiscan - Étude d'impact sur l'environnement

Carte No.  
**6-4A**

Titre  
**Empiètements permanents – Milieux humides et hydriques**

\\C:\0124\apps\01\projets\portages\159000152\GO\2\_DocProj\Concept\6\_Geomatique\6\_2\_Carte\4\_APRX\159000152\_C0016\_REV2\_Impact\MHMHy\_20250811.aprx Révision : 2025-09-11 Par : guanderson

401000 401200 5153800 5154000 5154200

Prrière de ne pas modifier les échelles de dimensions des plans/dessins transmis – toute erreur ou omission doit être rapportée à Stantec sans délai. Les droits d'auteur des plans et dessins demeurent la propriété de Stantec. Toute reproduction ou utilisation pour tout autre motif autre que celui autorisé par Stantec est strictement interdite.







Pont

Pile

Enrochement

Pont existant

Retrait de structures anthropiques

Autre

Fossé

Rampe de mise à l'eau

Ponceau

Cours d'eau

Étendue d'eau

Limite du littoral (0-2 ans hydraulique)

Rive (10 m)

Sens de l'écoulement

Herbier aquatique

Milieu hydrique

Plaine inondable

Cote de récurrence 20 ans

Cote de récurrence 100 ans

Milieu humide (sous la limite du littoral)

Milieu humide riverain

Milieu humide (MH)

Marécage arborescent

02550m

1:1 500

(Au format original 11x17)

Sources

1. Système de coordonnées : NAD 1983 MTM 8

2. Cours d'eau : Stantec, 2025

3. Drainage et milieu humide : Stantec, 2023

4. Pont existant et projeté : Stantec, 2024

5. Cote de récurrence 20 ans et 100 ans : MRC, 2022

6. Hydrographie : GRHQ, 2024

7. Image aérienne : Esri-World Imagery, 2023

N

Rivière Batiscan

BATISCAN

SECTEUR REPRÉSENTÉ

361

38

A

B

Fleuve Saint-Laurent

00,51Km

Localisation du projet

159000152\_C0016-MHMHyEmpPerm REV2

Batiscan

Québec

Préparé par Guillaume Anderson le 2025-09-11

Vérifié par Isabelle Picard le 2025-09-11

Révision indépendante par Gaston Lacroix le 2025-09-11

Client/Projet

Ministère des Transports et de la Mobilité durable

Construction du pont P-19138 et de ses approches sur la route 138

au-dessus de la rivière Batiscan - Étude d'impact sur l'environnement

Carte No.

6-4B

Titre

Empiètements permanents – Milieux humides et hydriques

515420051544005154600

401000401200

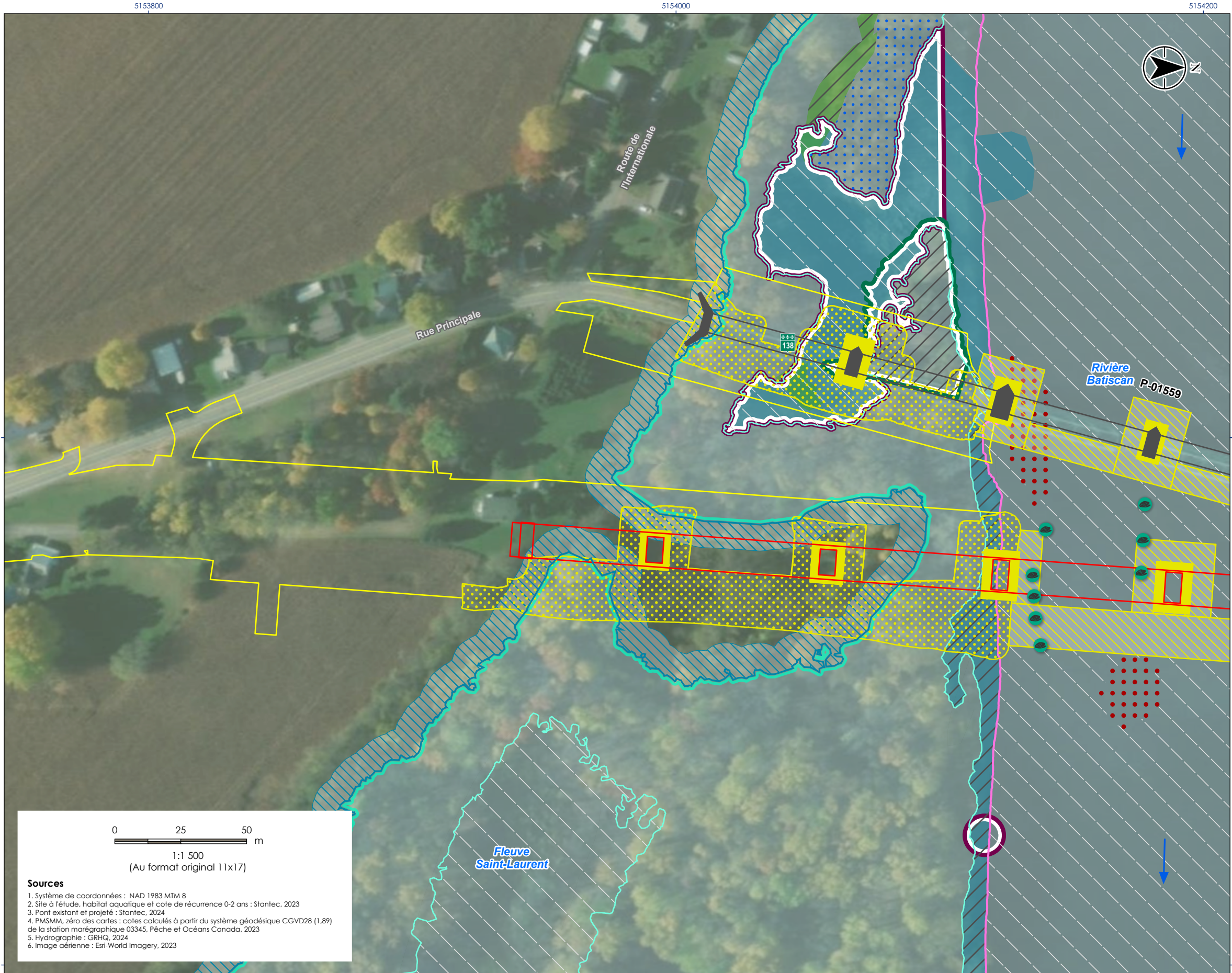
515420051544005154600

Prépare de ne pas modifier les échelles de dimensions des plans/dessins transmis – toute erreur ou omission doit être rapportée à Stantec sans délai. Les droits d'auteur des plans et dessins demeurent la propriété de Stantec. Toute reproduction ou utilisation pour tout autre motif autre que celui autorisé par Stantec est strictement interdite.





\\C:\0124\app\0124\projets\portages\159000152\GO\2\_Doc\ProjConcept\6\_Geomatique\2\_Carro\4\_APPX\159000152\_C0017\_REV2\_Impact\_FauneHabitatAqua\_20250811.aprx Révision : 2025-09-11 Par : guanderson 401000



#### Sources

1. Système de coordonnées : NAD 1983 MTM 8
2. Site à l'étude, habitat aquatique et cote de récurrence 0-2 ans : Stantec, 2023
3. Pont existant et projeté : Stantec, 2024
4. PMSMM, zéro des cartes : cotes calculés à partir du système géodésique CGVD28 (1,89) de la station marégraphique 03345, Pêche et Océans Canada, 2023
5. Hydrographie : GRHQ, 2024
6. Image aérienne : Esri-World Imagery, 2023



#### Pont existant

□ Pont

■ Pile et culée

#### Pont projeté

□ Pont

#### Ouvrage temporaire

■ Jetée

■ Enceinte de palplanches

■ Pont sur pieux

■ Aire de chantier

#### Cours d'eau

■ Étendue d'eau

■ Limite du littoral (0-2 ans hydraulique)

→ Sens de l'écoulement

■ Rive (10 m)

■ Zéro des cartes (1,89m)

■ Pleine mer supérieure, marée moyenne ( 3,69m)

#### Hydrographie

— Cours d'eau permanent

— Cours d'eau intermittent

#### Habitat aquatique

● Observation d'ovoviviparité

#### Habitat confirmé

■ Fraie pour la perchaude

■ Alevinage selon présence des jeunes de l'année

#### Habitat potentiel

■ Fraie pour la perchaude

■ Fraie pour le brochet

#### Type d'habitat aquatique selon la classification MPO

■ Faible

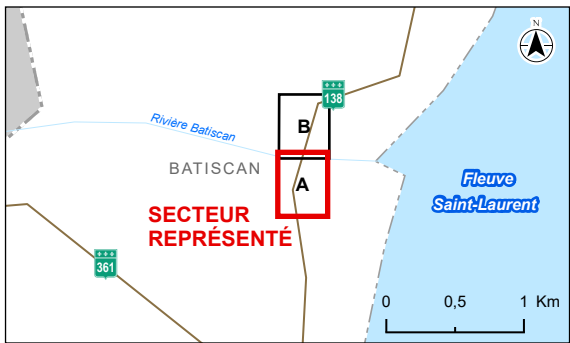
■ Moyenne

■ Élevée

/// Très élevée

#### Habitat du poisson selon Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune

■ Habitat du poisson



Localisation du projet 159000152\_C0017-PoissonEmpTemp REV2  
Batiscan Préparé par Guillaume Anderson le 2025-09-11  
Québec Vérifié par Isabelle Picard le 2025-09-11  
Révision indépendante par Gaston Lacroix le 2025-09-11

#### Cient/Projet

Ministère des Transports et de la Mobilité durable  
Construction du pont P-19138 et de ses approches sur la route 138  
au-dessus de la rivière Batiscan - Étude d'impact sur l'environnement

#### Carte No.

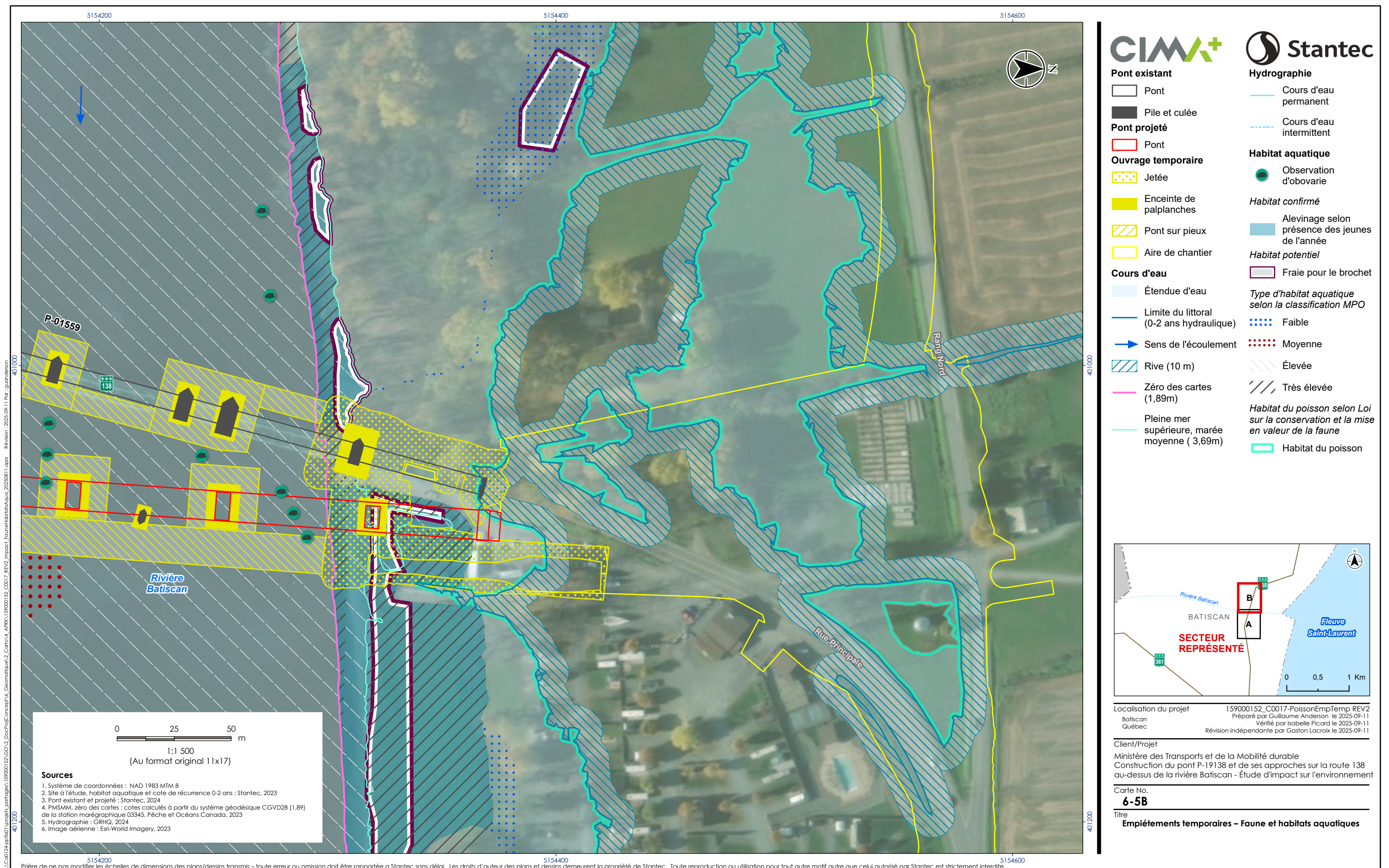
**6-5A**

#### Titre

**Empiètements temporaires – Faune et habitats aquatiques**



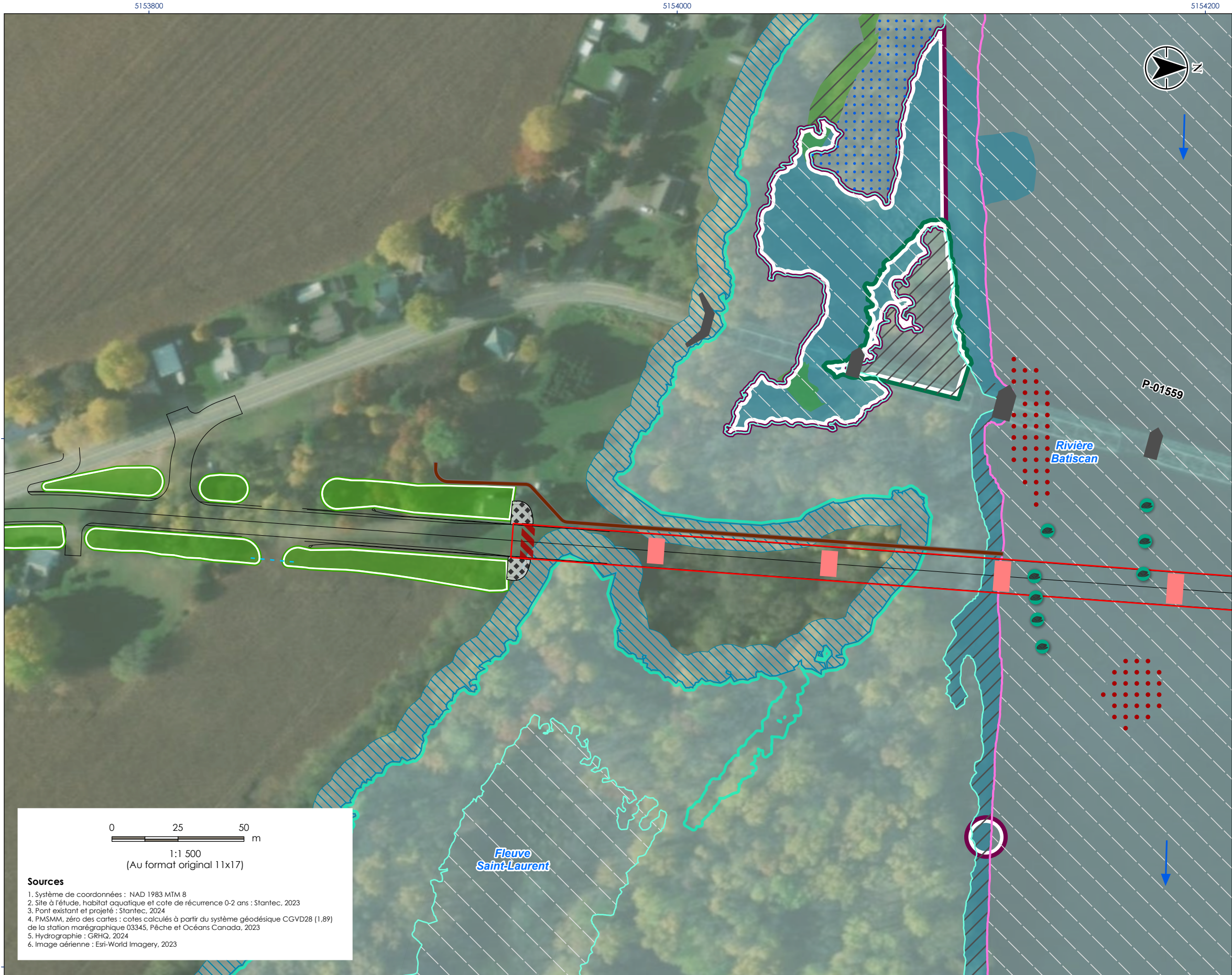








\\C:\0124\apps\0124\projets\portages\159000152\GO\12\_Doc\ProjConcept\6\_Geomatique\2\_Carte\4\_APRX\159000152\_C0017\_REV2\_Impact\_FauneHabitatAqua\_20250811.aprx Révision : 2025-09-11 Par : guanderson 401000



#### Sources

1. Système de coordonnées : NAD 1983 MTM 8
2. Site à l'étude, habitat aquatique et carte de récurrence 0-2 ans : Stantec, 2023
3. Pont existant et projeté : Stantec, 2024
4. PMSMM, zéro des cartes : cotes calculés à partir du système géodésique CGVD28 (1,89) de la station marégraphique 03345, Pêche et Océans Canada, 2023
5. Hydrographie : GRHQ, 2024
6. Image aérienne : Esri-World Imagery, 2023



#### Pont projeté

- Pont
- Pile
- Culée
- Chemin d'accès à l'eau
- Enrochement

#### Pont existant

- Retrait de structures anthropiques

#### Autre

- Fossé
- Ponceau

#### Cours d'eau

- Étendue d'eau
- Limite du littoral (0-2 ans hydraulique)
- Rive (10 m)
- Sens de l'écoulement
- Zéro des cartes (1,89m)
- Pleine mer supérieure, marée moyenne (3,69m)

#### Habitat aquatique

- Observation d'ovoviviparité

#### Habitat confirmé

- Fraie pour la perchaude
- Alevinage selon présence des jeunes de l'année

#### Habitat potentiel

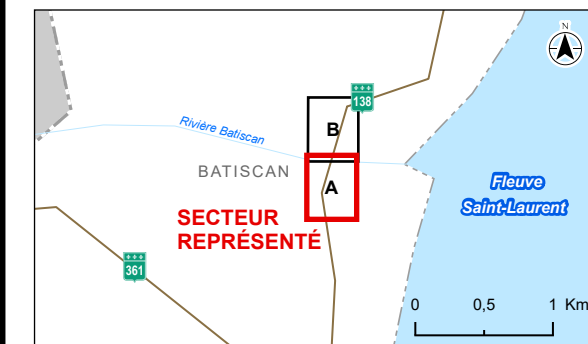
- Fraie pour la perchaude
- Fraie pour le brochet

#### Type d'habitat aquatique selon la classification MPO

- Faible
- Moyenne
- Élevée
- Très élevée

#### Habitat du poisson selon Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune

- Habitat du poisson



Localisation du projet  
Batiscan  
Québec

159000152\_C0017-PoissonEmpPerm REV2  
Préparé par Guillaume Anderson le 2025-09-11  
Vérifié par Isabelle Picard le 2025-09-11  
Révision indépendante par Gaston Lacroix le 2025-09-11

#### Client/Projet

Ministère des Transports et de la Mobilité durable  
Construction du pont P-19138 et de ses approches sur la route 138 au-dessus de la rivière Batiscan - Étude d'impact sur l'environnement

#### Carte No.

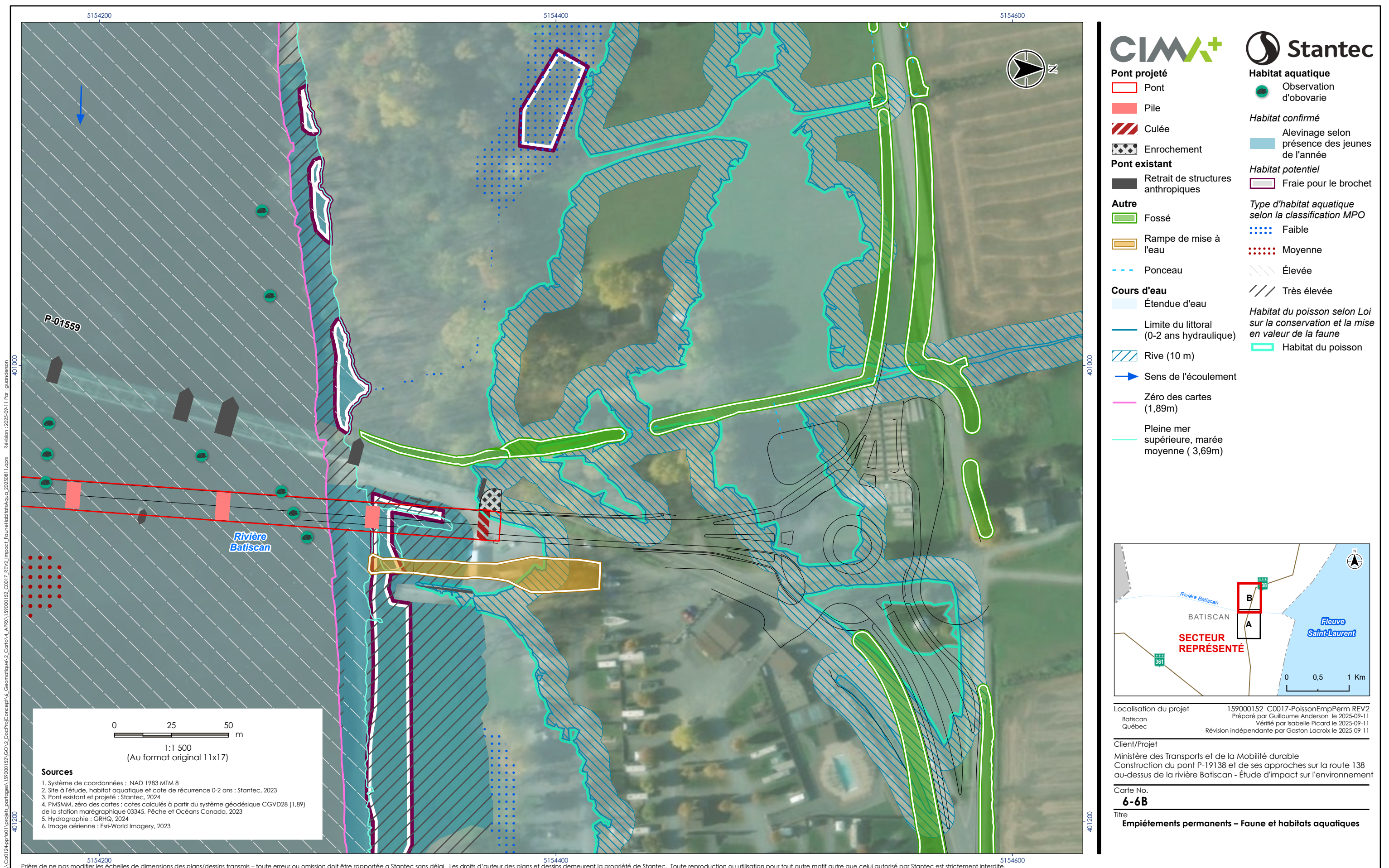
6-6A

#### Titre

Empiètements permanents - Faune et habitats aquatiques









## Annexe F    Fiche d'avenue de compensation 4





|                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                     |
|---------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| Batiscan-4 (mise à jour)  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                     |
| Secteur :                 | Localisation :                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Propriétaire (# Lot):                               |
| Limite du projet Batiscan | Nord-est du pont actuel (P-01559), littoral de la rivière Batiscan (46°31'21,06" N ; 72°14'29,76" O)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | M. Lacombe et Nathalie Gagné<br><br>Lot : 4 176 252 |
| Titre                     | Le projet couvre deux volets de la compensation, soit un volet faune permettant de compenser pour l'habitat de poisson et un volet reboisement pour compenser les pertes dues au déboisement dans l'aire de conservation privée.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                     |
| Description du projet     | <p><b>Volet 1 : Habitat du poisson</b></p> <p>Un étang sera excavé dans la partie la plus basse du terrain sur une superficie de 3 300 mètres carrés avec un profil qui favorisera le maintien de l'eau en étiage dans la partie la plus basse de la topographie. Les déblais seront utilisés pour rehausser le secteur sur lequel nous allons reboiser (pourtour de l'étang). La terre arable sera mise de côté afin de la remettre par-dessus le nouveau profil de l'aménagement. L'étang sera connecté au cours d'eau de part et d'autre de l'aménagement afin de maintenir une circulation de l'eau et éviter une surchauffe de l'eau résiduelle qui pourrait survenir en période d'étiage l'été. Idéalement un double profil permettrait de conserver de l'eau au centre de l'étang en étiage et de contenir l'eau en crue lorsque l'eau monte au printemps. Le milieu hydrique qui sera créé sera bordé d'une zone d'arbustes et herbacées de milieu humide et terrestre servant d'espace tampon entre l'étang et le milieu forestier. Cet espace sera disponible à la faune aquatique et aux amphibiens. De plus, un ponceau ou une structure en béton sera installé dans la partie ouest de l'aménagement afin de permettre le passage de véhicule et de personne entre la route 138 et l'accès à l'eau à la rivière Batiscan.</p> <p><b>Volet 2 : Reboisement</b></p> <p>Le projet sera complété par une zone de reboisement afin de compenser les pertes en forêt due à la construction du pont. On prévoit couvrir une superficie de 8 627 mètres carrés avec des essences qu'on retrouve dans le secteur forestier avoisinant et en bonifiant d'essences d'arbres caractéristiques du secteur afin de bonifier la biodiversité. Les arbres seront plantés de façon aléatoire pour mimer la disposition d'une forêt naturelle. De plus les plantes exotiques envahissantes seront retirées pour favoriser l'établissement de plantes indigènes.</p> |                                                     |



## Projet de compensation Batiscan

### Légende:

Projet de compensation Batiscan Fond de carte

Arbustif

Hydrique

Arborescent

Lot Lacombe 4176252

Servitude permanente

Servitude temporaire

|                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|----------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Contraintes de réalisation | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le projet doit faire l'objet d'une demande d'autorisation à la CPTAQ pour changer la vocation du lot et établir une servitude permanente sur une partie du lot (zone bleue sur la carte).</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Les gains                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gain net de superficie de milieu hydrique (présentement terrestre, même si en bas de la LL) d'un minimum de 3 300 m<sup>2</sup> (ou plus selon le reprofilage).</li> <li>- Gain net de superficie d'habitat de fraie du poisson (fraie printanière hâtive) (environ 3 300 m<sup>2</sup> selon le profilage).</li> <li>- Amélioration de l'habitat du poisson de zone intertidale du fossé pour une superficie de 347 m<sup>2</sup>.</li> <li>- Gain de milieu forestier (reboisement de plus de 8 000 m<sup>2</sup>).</li> </ul> |