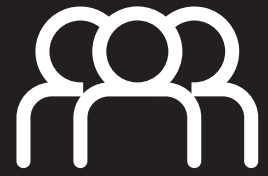




ACOUSTIQUE (BRUIT ET VIBRATION), QUALITÉ DE L'AIR ET GAZ À EFFET DE SERRE RÉSUMÉ EN LANGAGE SIMPLE

Publié en février 2026



Les études réalisées pour la route d'accès à la collectivité se sont penchées sur les conditions environnementales qui pourraient avoir un impact sur le public, les collectivités autochtones, les autorités fédérales et les autres parties intéressées. Ces conditions, ou critères, comprennent l'acoustique (bruit et vibrations), la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre.

Conditions existantes

Acoustique (bruit et vibration)

On a constaté que les niveaux de bruit dans la collectivité, causés par des activités, comme la circulation routière, les animaux (p. ex. les chiens) et le vent, variaient généralement entre 22 décibels et 38 décibels, ce qui indique un environnement calme associé à des augmentations occasionnelles allant jusqu'à 55 décibels en raison de l'activité humaine, des rafales de vent et des génératrices au diesel. Les niveaux de bruit à distance, principalement causés par des sons naturels, comme le vent dans la végétation et la faune, étaient inférieurs aux Lignes directrices relatives au bruit de Santé Canada pour les zones rurales ou éloignées.

Les niveaux de vibration existants devraient être influencés par des sources naturelles avec peu ou pas de contribution aux vibrations d'origine humaine.

Qualité de l'air

La plupart des polluants atmosphériques mesurés lors des études sur le terrain étaient en dessous des normes de qualité de l'air de l'Ontario et du Canada, à l'exception des particules et du benzo(a)pyrène, produit chimique nocif retrouvé dans la fumée, qui est présent en raison des feux de forêt et du chauffage au bois dans la communauté.

Gaz à effet de serre

Les principales sources d'émissions de gaz à effet de serre sont les déplacements communautaires actuels et l'utilisation des terres. En raison de l'emplacement éloigné de la route d'accès à la collectivité, l'environnement ne présente aucune source significative de pollution à part le transport communautaire. La plupart des émissions de gaz à effet de serre existantes proviennent de processus naturels, comme végétation, et des activités humaines, comme le transport local, les voyages en avion et la circulation routière en hiver. D'autres sources, comme la consommation de carburant, ne devraient pas changer de manière significative avec la route d'accès communautaire.

Effets potentiels et mesures d'atténuation

Acoustique

Augmentation des niveaux de bruit

Les activités de construction entraîneront une augmentation temporaire des niveaux de bruit, mais ceux-ci seront localisés dans le secteur de travaux de construction. Les niveaux de bruit varieront en fonction du type et du nombre de sources de bruit (c.-à-d. la distance par rapport à la route ou à la carrière), les niveaux de bruit étant plus élevés plus près des chantiers de construction; toutefois, on s'attend à ce qu'ils restent dans des limites sécuritaires pour les humains, avec un niveau de bruit maximal estimé à 84 décibels au bord du secteur des travaux de construction. Une fois que la route d'accès communautaire sera utilisée, le bruit de la circulation routière et de l'entretien augmentera, bien que cette augmentation sera intermittente et similaire ou inférieure aux niveaux de bruit de la construction. Pour atténuer les effets du bruit, les mesures d'atténuation suivantes sont recommandées :

- Le travail sera effectué pendant la journée;
- L'équipement sera bien entretenu;
- Les activités de construction seront maintenues aussi loin que possible des récepteurs sensibles.
- Les véhicules seront éteints lorsqu'ils ne sont pas utilisés;
- Les préoccupations concernant le bruit seront traitées rapidement;
- Les communautés autochtones avoisinantes seront consultées tôt et souvent afin de coordonner l'horaire de construction, en veillant à ce qu'il n'interfère pas avec les activités traditionnelles.



Qu'est-ce que la...

Un récepteur sensible? Un « récepteur sensible » peut être des personnes, des animaux ou une utilisation sensible des terres.

Augmentation des niveaux de vibration en raison du dynamitage

Les activités de dynamitage liées à la construction et à l'exploitation de carrières pour la route augmenteront temporairement les niveaux de vibration. La quantité de vibrations ressenties dépendra de la taille de l'explosion et de la distance par rapport au site de l'explosion. Afin d'atténuer les effets des vibrations accrues liées au dynamitage, les lignes directrices de sécurité seront suivies, les explosions de carrière étant maintenues à au moins 190 mètres et des explosions de construction, à 100 mètres des récepteurs sensibles.

Augmentation du niveau de vibration lié à la construction et à l'utilisation à long terme

Les activités générales de construction augmenteront temporairement les niveaux de vibration près de la route d'accès communautaire, les effets les plus importants se produisant pendant le battage de pieux, un processus où de grands poteaux sont enfoncés dans le sol pour créer une fondation stable. Les niveaux de vibration dépendront du type et du nombre de sources de vibration et de leur distance par rapport aux récepteurs sensibles. Les vibrations du trafic routier sur la route d'accès communautaire dépasseront les critères d'irritation humaine (c.-à-d. le niveau de bruit que les gens peuvent tolérer avant de devenir agacés) au-delà de 25 mètres du bord de la route. Pour atténuer les effets des vibrations, les mesures d'atténuation suivantes sont recommandées :

- Un plan de travail détaillé sur les vibrations de construction sera élaboré;
- Le travail aura lieu pendant la journée;
- L'équipement sera tenu à l'écart des récepteurs sensibles;
- Les préoccupations concernant les vibrations seront traitées rapidement;
- Le dynamitage sera fait en respectant des directives strictes en matière de sécurité;
- Les communautés autochtones avoisinantes seront consultées tôt et souvent afin de coordonner l'horaire de construction, en veillant à ce qu'il n'interfère pas avec les activités traditionnelles.

Qualité de l'air et gaz à effet de serre

Qualité de l'air

Cette étude a évalué les changements dans la concentration des contaminants atmosphériques. Il a également modélisé les émissions de gaz à effet de serre qui seront libérées par les équipements de construction, le dynamitage et les véhicules. Les changements dans l'utilisation des terres pourraient également affecter le stockage du carbone et ont été examinés.

L'étude a révélé que la construction ne devrait pas avoir d'effets négatifs durables sur la qualité de l'air, car tout problème de qualité de l'air découlant de la construction peut être inversé. Des niveaux plus élevés de certains composés dans l'air sont attendus près des chantiers de construction, mais ces niveaux diminueront avec la distance. Les meilleures pratiques de gestion peuvent aider à atténuer l'incidence à court terme.

Puisque la route d'accès communautaire fonctionnera indéfiniment, tous les effets résiduels sont considérés comme permanents. Des effets significatifs, comme des niveaux élevés de poussière provenant des véhicules sur les routes non pavées, sont prévus.

Gaz à effet de serre

La construction et les changements d'utilisation des terres, y compris les opérations, devraient entraîner un total de 1 969 kilotonnes d'émissions de gaz à effet de serre sur 20 ans. Cette somme comprend la perte de stocks de carbone emmagasinés dans les plantes, la matière morte et le sol. Par exemple, la conversion des tourbières et des forêts en routes réduit les stocks de carbone et libère des gaz à effet de serre. Une année typique de construction entraînera la perte de 75 kilotonnes de carbone provenant de ces stocks dans les forêts et les zones humides, ce qui est inclus dans l'estimation de 1 969 kilotonnes.

La route pourrait réduire les gaz à effet de serre en remplaçant certains déplacements en avion par des déplacements en voiture; toutefois, ce fait n'a pas été entièrement mesuré en raison de données limitées.

Effets résiduels

Dans les zones des travaux, la construction de la route d'accès à la collectivité entraînera à court terme des concentrations plus élevées de contaminants atmosphériques (comme la poussière et les gaz). Ces émissions sont causées par l'utilisation d'équipements, la poussière de route générée par la circulation des véhicules et le dynamitage le long de la route et dans les carrières. Les concentrations seront plus élevées à proximité des activités de construction et diminueront au fur et à mesure que l'on s'éloigne du chantier. De plus, la qualité de l'air s'améliorera au fur et à mesure de l'avancement des travaux le long du corridor de la route d'accès à la collectivité. Plusieurs mesures peuvent être mises en œuvre pour réduire les émissions et leurs effets, comme la réduction de la puissance des explosions ou l'interdiction de brûler la végétation défrichée. L'élaboration d'un plan de bonnes pratiques de gestion permettra de réduire les impacts des travaux.

Une fois la route en service, la qualité de l'air sera généralement conforme aux normes de l'Ontario à l'exception de la poussière. Les niveaux plus élevés de poussière proviennent majoritairement de la circulation, ils seront donc à leur maximum le long de la route et diminueront au fur et à mesure que l'on s'en éloigne. L'utilisation d'abat-poussières respectueux de l'environnement ou d'eau permettra d'améliorer la qualité de l'air. En cas de chute de neige ou de conditions météorologiques humides, la quantité de poussière de route sera également plus faible.

Effets cumulatifs

D'autres projets peuvent également contribuer à la qualité de l'air lors de la construction et de l'utilisation de la route. Ce sera principalement le cas aux extrémités nord et sud de la route où la route d'accès à la collectivité se connecte à d'autres routes (comme le projet de la route de raccordement du Nord et les chemins d'accès forestiers d'Anaconda et du lac Painter).

Les émissions provenant des autres projets routiers devraient être similaires à celles de la route d'accès à la collectivité (c'est-à-dire les émissions des véhicules et la poussière de route). Ces émissions et les effets qui en résultent seront plus élevés au niveau des jonctions routières, et diminueront au fur et à mesure que l'on s'éloigne de l'intersection des routes.

L'application des bonnes pratiques de gestion de construction sur tous les projets routiers (par exemple, l'utilisation d'abat-poussières et d'équipements à grand ralenti, la réduction de la vitesse des équipements, de la puissance des explosions et de l'incinération de la végétation défrichée) permettra de réduire les émissions.



Voulez-vous en savoir plus?

Si vous souhaitez en savoir plus sur ce sujet, veuillez consulter le rapport technique disponible en annexe du rapport d'évaluation environnementale ou du rapport d'étude d'impact.

Coordonnées

N'hésitez pas à contacter l'équipe du Projet de route d'accès à la collectivité de la Première Nation de Marten Falls à tout moment si vous avez des questions ou des commentaires.

Courriel: eaisinput@martenfallsaccessroad.ca

Téléphone : 1-800-764-9114

Site Web : eais.martenfallsaccessroad.ca

