
Questions et commentaires

**Projet de réaménagement de la route 367 dans les limites de l'arrondissement
Laurentien de la Ville de Québec (Saint-Augustin-de-Desmaures)
et de la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier**

Dossier 3211-05-400

Le 22 février 2005

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
QUESTIONS ET COMMENTAIRES	1
1. QUALITÉ DE L'EAU	1
2. SÉCURITÉ	3
3. VOLET BRUIT	4
4. HABITATS FAUNIQUES	4
5. DIVERS	5

INTRODUCTION

Le présent document résulte de la consultation intra et interministérielle. Cet exercice a permis de vérifier si les éléments de la directive et du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9) ont été traités d'une façon satisfaisante dans la version provisoire de l'étude d'impact « Projet de réaménagement de la route 367 dans les limites de l'arrondissement Laurentien de la Ville de Québec (Saint-Augustin-de-Desmaures) et de la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier » déposée le 19 novembre 2004 par le ministère des Transports.

Les informations requises pour compléter l'étude sont présentées sous forme de questions et commentaires regroupés sous certains thèmes, soit : 1) Qualité de l'eau; 2) Sécurité; 3) Volet bruit; 4) Habitats fauniques et 5) Divers.

Les réponses aux questions et commentaires peuvent être présentées dans un document complémentaire à la version provisoire ou incluses dans une version révisée de l'étude d'impact.

QUESTIONS ET COMMENTAIRES

1. QUALITÉ DE L'EAU

Section 3 - Description du milieu récepteur

Le contexte hydrogéologique est décrit brièvement et de façon générale la qualité des eaux souterraines est considérée seulement au droit des puits d'eau potable actuels. Cependant, la réalisation d'une nouvelle route risque de créer un impact sur l'eau souterraine en des endroits qui ne sont pas affectés par la route actuelle, et qui sont possiblement encore à l'état naturel. Par conséquent, cet impact doit être évalué. L'importance de cet impact peut être estimée à partir de la caractérisation des puits actuels et de l'étude des cartes géologiques, à cet égard la réponse aux questions suivantes nous apparaît nécessaire.

En page 33, l'étude d'impact indique qu'il y a eu 39 puits recensés. Les différentes cartes et photos montrent un nombre plus important de résidences, soit au moins 80 en excluant celles desservies par l'aqueduc (d'après ce qui est décrit à la page 57).

Q-C 1. Doit-on comprendre qu'il y a des puits desservants plus d'une propriété?

D'après l'étude, le recensement des puits de décembre 2002 dénombre 39 puits (page 33). Toutefois, lors de la campagne d'échantillonnage d'avril 2003, seulement 33 ont été échantillonnés (page 57).

Q-C 2. Comment expliquez-vous cette différence?

À la page 33, l'étude indique que 12 des 33 puits d'eau potable échantillonnés en avril 2003 ont été échantillonnés pour fins d'analyse bactériologique et physico-chimique. Les résultats d'analyses sont fournis à l'annexe 7, mais la localisation de ces 12 puits n'est pas indiquée.

Q-C 3. À quelles fins les autres puits ont-ils été échantillonnés?

Q-C 4. Indiquer sur une carte la localisation des 39 puits recensés en décembre 2002 et préciser s'il s'agit de puits de surface ou de puits tubulaires, ceux qui ont été échantillonnés en avril 2003 (33) de même que ceux (12) ayant fait l'objet d'analyses bactériologique et physico-chimique.

Q-C 5. Pouvez-vous nous transmettre les résultats d'analyses des 33 puits échantillonnés en avril 2003?

Q-C 6. Êtes-vous en mesure de préciser quels sont les puits qui feront partie du programme de suivi des puits d'eau potable jugés à risque décrit à la section 10.2.1?

Q-C 7. Au plan de l'eau potable, le promoteur est-il prêt à communiquer les résultats du programme de suivi prévu à la Direction régionale de santé publique?

Section 3.4.4.2 Prise d'eau, puits et rejets d'eaux usées (page 57)

À la page 57, l'étude d'impact indique également l'existence d'un petit réservoir situé au nord de l'intersection du chemin Notre-Dame.

Q-C 8. Ce réservoir est-il toujours utilisé?

Q-C 9. Si oui, comment ce réservoir est-il alimenté et combien de personnes ou de résidences dessert-il?

Q-C 10. S'il est toujours utilisé, et s'il s'agit d'un réservoir alimenté à même la nappe phréatique ou l'eau de surface, pourriez-vous le localiser sur une carte?

En raison des difficultés de relocalisation d'un réseau, toutes les sources d'alimentation en eau potable desservant des réseaux publics ou privés dont l'aire d'alimentation est susceptible d'être affectée devraient être inventoriées. Cet inventaire devrait inclure les sources d'alimentation situées au-delà des limites de la zone d'étude spécifique (en aval) qui sont susceptibles d'être affectées (s'il y en a). La localisation de ces sources, s'il y a lieu, et de leur aire d'alimentation respective devrait être indiquée sur une carte.

Q-C 11. Y a-t-il des prises d'eau potable dans la rivière Cap-Rouge (en aval)?

Selon le tableau 8.1 (page 114), l'impact du projet sur la qualité de l'eau souterraine dans les zones actuellement non habitées n'a pas été considéré.

Q-C 12. D'après l'expérience que le MTQ a acquise dans d'autres projets de route, et vu le contexte géologique, y aurait-il des répercussions telles qu'à l'intérieur d'un certain corridor comprenant la route projetée, les usages actuels et futurs de l'eau souterraine seraient restreints? Pourriez-vous en discuter?

2. SÉCURITÉ

Au plan de la sécurité un aspect demeure imprécis, soit l'impact des trois scénarios envisagés sur la pratique du transport actif, et notamment du cyclisme.

Q-C 13. Préciser davantage si le secteur à l'étude est emprunté par les cyclistes et si oui, dans quelle mesure (données sur la pratique récréative ou de compétition)?

Q-C 14. Préciser davantage si les trois variantes à l'étude (A, B, C) prévoient des propositions de réaménagement susceptibles d'avoir une incidence sur le transport actif et notamment le cyclisme?

Q-C 15. Dans l'affirmative, quels sont les impacts de ces réaménagements sur la sécurité des cyclistes et autres adeptes du transport actif?

Q-C 16. Au plan de la sécurité routière, le promoteur a-t-il déjà envisagé l'aménagement d'intersections de nature à favoriser le respect des vitesses maximales permises tels que des carrefours giratoires, etc.?

Section 10.1 – Plan d'urgence

Cette section décrit d'une façon générale les interventions en situation de déversement accidentel de polluants provenant d'équipements ou de véhicules motorisés circulant sur le chantier.

D'autres éléments importants, évoqués dans la directive, ne sont cependant pas traités dans cette section. Soulignons notamment qu'on ne fait pas état d'autres situations d'urgence potentielles ni clairement mention du lien avec les autorités municipales de Québec et de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier pour la transmission de l'alerte (coordonnées des personnes responsables) et avec les plans municipaux pour en assurer l'arrimage.

Q-C 17. Est-ce que le promoteur estime que le projet, particulièrement dans sa phase « construction », n'entraîne pas d'autres situations d'urgence que celles engendrées par les déversements accidentels de polluants?

Q-C 18. Est-ce que le promoteur planifie de contacter les coordonnateurs de la sécurité civile des villes de Québec et de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier pour établir d'avance, c'est-à-dire avant le début des travaux, un protocole d'intervention incluant un processus d'alerte comportant les coordonnées des personnes responsables de même qu'un plan coordonné avec les villes concernées pour prévoir notamment les modalités de déviation de la circulation et en faire état dans la section « Plan d'urgence » de l'étude d'impact?

3. VOLET BRUIT

Les données relatives à l'évolution du climat sonore sont présentées selon la méthode du MTQ, par plages de 5 dB_A (impact faible - moyen - fort). L'étude d'impact contient également deux (2) documents cartographiques (figures 3.3 et 8.2) relatifs à l'évolution simulée du niveau sonore pour la zone d'étude du projet de contournement. La figure 3.3 nous donne la simulation du niveau sonore actuel tandis que la figure 8.2 nous donne la simulation du niveau sonore projeté du tracé retenu dix (10) ans après l'ouverture du projet en 2017.

Cependant, l'étude d'impact ne contient aucune donnée relative à la simulation du niveau sonore qui serait généré à l'ouverture du nouveau tronçon routier prévu (par déduction) en 2007.

Q-C 19. Afin de nous donner la possibilité d'obtenir une séquence évolutive complète du climat sonore et de nous permettre de vérifier la conformité du projet à nos critères de bruit, veuillez fournir les données simulées du niveau sonore projeté à l'ouverture (en 2007) du tracé proposé pour les résidences des 1248, 1252, 1996 à 2022 et 2029 à 2033 de la route 367.

4. HABITATS FAUNIQUES

Selon le rapport présenté, le réseau hydrographique est très peu développé dans la zone d'étude. Les petits cours d'eau intermittents cartographiés peuvent cependant être des habitats du poisson. En vue de décider s'il sera nécessaire d'assurer la circulation des poissons dans les ponceaux :

Q-C 20. Effectuer une caractérisation sommaire de ces petits cours d'eau afin de les qualifier en tant qu'habitat du poisson ou non.

Section 3.3.2.5 Faune terrestre

Il a été porté à notre attention que des inventaires de ravages de cerfs ont été réalisés au cours de l'hiver 2003. Ces derniers montrent la présence d'un ravage de 4,6 km² situé du côté ouest de la route 367. Il a été formé à la suite de l'expansion de cette

espèce dans le secteur de Portneuf et provient des quelques ravages de faibles superficies recensés en 2000.

La variante C passe directement au travers de ce ravage. La fragmentation du ravage en deux parties pourrait amener, dans l'avenir, des accidents routiers causés par la présence de cerfs.

À la lumière de ces éléments,

- Q-C 21.** Discuter des modalités particulières ou des infrastructures appropriées qui devraient être mises en place afin d'éviter les collisions routières avec le cerf dans ce secteur.
- Q-C 22.** Proposer des mesures d'atténuation adéquates pour la protection de cette espèce et de son habitat.

5. DIVERS

Le rapport ne présente aucune précision sur les déblais et les remblais associés à la variante de tracé retenue de même que de la quantité de matériaux excédentaires qui pourraient être générés par le projet.

Nous comprenons que la localisation exacte des bancs d'emprunt et des zones de dépôts de déblais ne pourra être déterminée tant que le tracé final ne sera pas établi. Cependant, les aires potentielles devraient être incluses à l'étude d'impacts afin de s'assurer que l'exploitation de celles-ci n'interviendra pas avec les besoins en eau souterraine actuels ou futurs.

- Q-C 23.** Quel est l'ordre de grandeur des volumes prévus de remblais et déblais qui seront nécessaires pour la réalisation de ce projet, leur provenance, les méthodes de transport, d'entreposage et de disposition de ces matériaux?
- Q-C 24.** Faire la description des secteurs potentiels pour les bancs d'emprunt et les zones de dépôt de déblais excédentaires.
- Q-C 25.** Y aura-t-il des matériaux excédentaires?
- Q-C 26.** Si oui, de quelle façon disposerez-vous de ces matériaux?
- Q-C 27.** Au plan de la qualité de vie et des paysages, le promoteur envisage-t-il un enfouissement des fils traversant la variante retenue?

Original signé par :

Danielle Dallaire
Chargé de projet