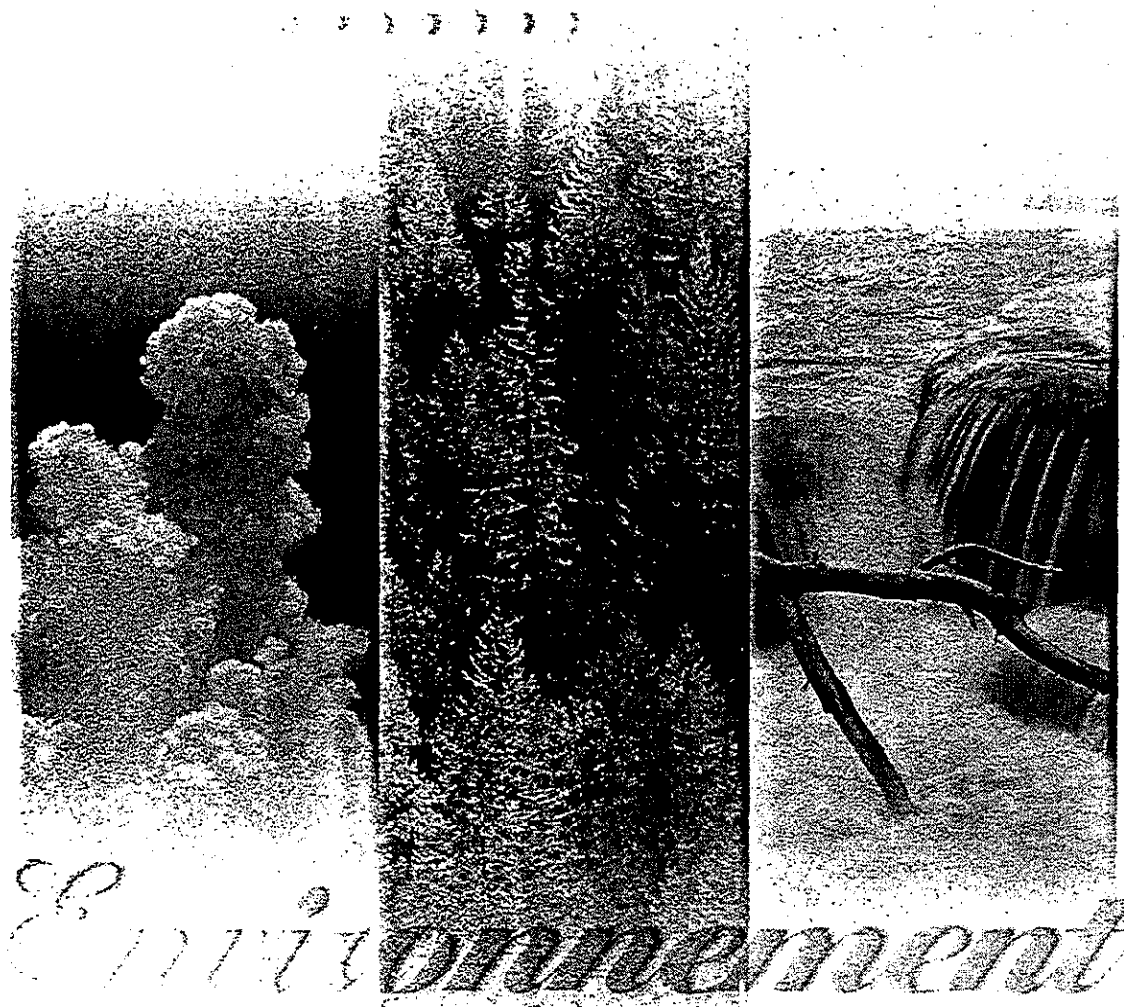


ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTAL

Questions et commentaires

**Contournement de la Ville de La Tuque
route 155
par le ministère des Transports**



Questions et commentaires

**Contournement de la Ville de La Tuque
route 155
par le ministère des Transports**

Dossier 3211-05-358

Le 23 septembre 2002

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 sur le projet de contournement de la Ville de La Tuque déposée le 11 juillet 2002 par le ministère des Transports du Québec (MTQ).

Les informations requises pour compléter l'étude sont présentées sous forme de questions et commentaires suivant l'ordre de présentation de l'étude d'impact.

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

Partie 1 – Introduction

Question 1

Afin de compléter l'historique du projet, il serait intéressant de faire mention du tracé de la voie de contournement du trafic lourd tel qu'il avait été proposé par le Conseil du Travail de La Tuque en 1989.

Partie 2 – Mise en contexte du projet

Question 2 :

Section 2.2.2 Programme d'amélioration de la route 155 du ministère des Transports du Québec, page 2-5 :

En 1989, le MTQ prévoyait d'importants travaux d'amélioration de la route 155 entre Saint-Georges et La Tuque. Êtes-vous en mesure de préciser si la portion de la route qui traverse la Ville de La Tuque a bénéficié de ces travaux ou d'autres améliorations depuis ce temps ? Dans l'affirmative, quelles en sont la nature et l'année de réalisation.

Question 3 :

Section 2.2.3 Étude d'opportunité, page 2-6 : À la lecture de ce texte, nous présumons que l'auteur est le MTQ. Est-ce bien le cas ?

Question 4 :

Section 2.2.3 Étude d'opportunité, page 2-7 : Dans le but de rehausser le niveau de compréhension des raisons ayant mené au rejet du tracé O, spécifier les impacts sur l'environnement de la rivière Saint-Maurice auxquels il est fait référence.

Questions 5 et 6 :

Section 2.2.3 Étude d'opportunité, page 2-8 : En quoi est-ce que les tracés H et I sont désavantagés par rapport au tracé retenu sur les plans financiers et environnementaux ?

De plus, puisque les nuisances reliées à la circulation lourde sont mises en relation avec certains points de services identifiés comme étant des points sensibles (écoles, hôpital, centre de réadaptation et autres), leur localisation sur une carte permettrait une meilleure compréhension de la problématique du secteur urbain.

Question 7 :

Section 2.2.4 Avis concernant la possibilité de l'avenue de solution « Contournement Est modifié », page 2-8 : La servitude de nonaccès devant être associée au nouveau tracé touche-t-elle exclusivement le développement commercial ou le résidentiel également ?

Question 8 :

Section 2.2.6 Étude d'impact sur l'environnement de 1998-1999, page 2-10 : L'étude d'impact qui a été commencée en 1998 n'a pas été complétée compte tenu que le tracé présentait des contraintes techniques non favorables à la poursuite du projet. Ce tracé a donc été modifié afin de rajuster le profil pour qu'il soit inférieur à 7 %. Ce tracé a été rejeté par la population lors d'une présentation publique le 1^{er} novembre 1999. Quel était le tracé alors proposé, en quoi était-il différent du tracé qui avait alors fait consensus et quels ont été les motifs du rejet ?

Question 9 :

Section 2.2.7 Autres variantes de contournement par l'est, page 2-11 : Toujours dans le but de rehausser le niveau de compréhension, décrire les contraintes techniques et de géométrie liées à la présence de l'aéroport et qui ont mené au rejet du tracé C.

Question 10 :

Section 2.2.8 Nouveau consensus et résolution municipale, page 2.12 : On mentionne que la réalisation de la bretelle d'accès au lac Panneton ne pourra être assumée financièrement par le MTQ puisqu'elle est qualifiée de locale. Dans un

contexte de décroissance de la population de la Ville de La Tuque, quels pourraient être les coûts de réalisation de cette infrastructure et quels en seraient les impacts sur le taux de taxation des citoyens ?

Question 11 :

Section 2.5 Problématique et justification du projet - Les débits de circulation, page 2-23 : On y parle du projet de relocalisation du site d'enfouissement régional de La Tuque. Où est situé le site actuel et où projette-t-on de le relocaliser ? Y aura-il une incidence sur la circulation sur la route 155 actuelle ou future ?

Question 12 :

Section 2.5 Problématique et justification du projet – la pollution sonore, page 2-26 : Puisque le climat sonore constitue un des éléments majeurs justifiant le projet, décrire les nuisances perçues par la population relativement à la situation actuelle, (recueil des plaintes déjà reçues ou, au besoin, sondage auprès de la population). Mentionnez également les impacts psychologiques, sanitaires et sociaux généralement associés au bruit communautaire.

Question 13 :

Section 2.5 Problématique et justification du projet – la pollution atmosphérique et autres nuisances, page 2-27 : Afin de compléter les données concernant la pollution occasionnée par les véhicules moteurs, et selon les données disponibles, décrire la situation actuelle prévalant à la Ville de La Tuque en bordure de la route 155 et en analyser les risques à la santé.

Question 14 :

Section 2.5 Problématique et justification du projet – matière dangereuse, page 2-28 : Décrire les conséquences généralement associées à un accident impliquant des matières dangereuses. Évaluer la situation actuelle et procéder à une projection du pire scénario plausible advenant la réalisation du projet. Définir les périmètres d'impact, les zones sensibles, les voies de contournement, etc.

Question 15

Section 2.8 Calendrier des travaux, page 2-31 : Êtes-vous en mesure de détailler le calendrier de réalisation des travaux ?

Question 16

En ce qui a trait au choix de la variante de tracé, il y aurait lieu de procéder à une évaluation comparative et objective des variantes E, A-F et A-B-D, par rapport au statu quo, basée sur l'identification des éléments sensibles et discriminants du milieu ainsi que sur l'appréciation des impacts environnementaux. La présentation en opposition des avantages et désavantages de chacune d'elles apporterait également des éléments d'information offrant un meilleur éclairage. (Se référer à l'analyse comparative des variantes dans l'étude d'impact des projets des autoroutes 30 et 170).

Partie 3 – Description du milieu récepteur

Question 17 :

Section 3.2.5 Caractérisation environnementale préliminaire des sols, page 3-5 : À la suite des explications données, doit-on conclure qu'il n'y aura pas d'étude de caractérisation des sols plus approfondie ?

Question 18 :

Section 3.4.1 Caractéristiques socio-économiques, page 3-13 : Afin de traiter plus amplement de l'économie du territoire à l'étude et de ses perspectives, puisque cet élément constitue un enjeu déterminant dans le projet, référer au plan d'action local pour l'économie et l'emploi préconisé par le Centre local de développement (CLD).

Question 19 :

Section 3.4.1 Caractéristiques socio-économiques, démographie, page 3-13 : Vous mentionnez ici les réserves amérindiennes de la municipalité régionale de comté. Situez-les par rapport à la zone d'étude, décrivez les activités autochtones qui se déroulent à l'intérieur de la zone, le cas échéant, ainsi que les impacts éventuels du projet sur celles-ci.

Question 20 :

Section 3.4.2.2 Caractéristiques économiques des commerces sondés, page 3-24 : au paragraphe c) : N'y aurait-il pas lieu d'y inscrire totale à la place de locale ?

Question 21 :

Section 3.4.5 Exploitation forestière : Terres publiques, page 3-47 : Afin de mieux qualifier la zone à l'étude et de soupeser l'impact de la coupe forestière devant

être faite pour construire la route de contournement, compléter la cartographie de l'état actuel des peuplements (ex. : peuplements anciens, coupe récente, plantation, coupe prévue d'ici 5-10 ans, coupe prévue d'ici 10-15 ans, etc.).

Partie 6 – Analyse des impacts de la variante sélectionnée

Question 22 :

Section 6.2.1 Impacts sur le milieu naturel : perte de couvert forestier et d'habitat faunique : Il est mentionné que la perte de 67 hectares d'habitat faunique aura un impact moyen. Selon la grille d'estimation utilisée dans la méthodologie décrite d'évaluation des impacts, quels éléments viennent appuyer cette conclusion ?

Question 23 :

Section 6.2.2 Impacts sur le milieu humain, page 6-15 : Dans le contexte de décroissance démographique de la Ville de La Tuque, quel sera l'impact des coûts d'entretien de l'actuelle route 155 sur le budget municipal et, par conséquent, sur les taxes des résidents ?

Question 24 :

Section 6.2.2 Impacts sur le milieu humain, page 6-17 : Considérant que la fragile économie de la Ville de La Tuque stagne depuis près de 20 ans ; que l'évolution démographique est à la baisse et que cette région est vulnérable aux pertes d'emplois ; que le projet vise à soutenir le développement socio-économique de la région : conclure clairement sur l'impact du projet relativement à l'activité économique et évaluer le pourcentage de pertes (revenus et emplois) potentiellement encourues par les commerces situés le long de l'actuelle route 155 par rapport aux autres secteurs de l'économie de la Ville.

Partie 7 – Mesures générales de protection de l'environnement

Question 25 :

Êtes-vous en mesure de préciser l'utilisation du bois de valeur commerciale qui pourrait se retrouver sur les lots privés acquis par l'initiateur de projet ou pour lesquels des compensations financières seraient accordées par celui-ci ?

Original signé par :

Céline Dupont
Chargée de projet