
Questions et commentaires

**Route 131
Projet de contournement de Saint-Félix-de-Valois
par le ministère des Transports**

Dossier 3211-05-381

Le 5 avril 2004

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
QUESTIONS ET COMMENTAIRES	1
A : PROBLÉMATIQUE ET JUSTIFICATION	1
B : AMÉNAGEMENT DU TERRITTOIRE	3
C : MILIEU NATUREL ET HABITATS FAUNIQUES	5
D : MILIEU HUMAIN	8
E : MILIEU AGRICOLE / QUALITÉ DES EAUX DE SURFACE ET SOUTERRAINES	10
F : DIVERS	11

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 « Route 131, Projet de contournement de Saint-Félix-de-Valois » déposée le 15 janvier 2004 par le ministère des Transports.

Les informations requises pour compléter l'étude sont présentées sous forme de questions et commentaires suivant certaines grandes thématiques soit : A) : Problématique et justification ; B) : Aménagement du territoire ; C) : Milieu naturel et habitats fauniques ; D) : Milieu humain ; E) : Milieu agricole / qualité des eaux de surface et souterraines; et F) : 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

A : PROBLÉMATIQUE ET JUSTIFICATION

Section 3. Problématique et justification du projet (Page 3-1 et suivantes)

Commentaires généraux

L'année de référence pour un bon nombre des données discutées dans cette étude d'impact est 1996. La problématique n'a pas été actualisée malgré plusieurs interventions qui ont eu lieu depuis et qui, selon l'étude d'impact même, auraient apporté des améliorations.

Ainsi, plusieurs des aspects de la problématique sont traités de façon hypothétique (ex. : nombre d'accidents, fluidité, temps de parcours). Nous devons constamment supposer, à la lecture de l'étude, que les améliorations apportées à la route 131 depuis la réalisation de l'étude d'opportunité réalisée en 1997 ont apporté certains gains relativement à ces aspects.

Toutefois, les résultats de ces améliorations ne semblent pas avoir été vérifiés et l'étude d'impact traite de ces aspects sans que l'on sache ce qu'il en est vraiment de la situation actuelle, car elle se base sur la situation avant 1997 pour traiter d'une problématique supposée actuelle.

Section 3.1.2.4 Accidents (Page 3-12)

Cette section présente les statistiques routières concernant les accidents survenus sur le tronçon à l'étude entre 1985 et 1995. Ces données nous semblent désuètes, les dernières utilisées datant de 9 ans. Elles ne nous permettent pas de juger convenablement du constat fait en fin de section

selon lequel « les plus importants problèmes d'accidents y ont été réglés, mais force est de constater qu'ils se manifestent vraisemblablement toujours en section courante ».

- Pourrait-on obtenir un portrait et une analyse plus récents (1996-2002) de cet aspect de la problématique du projet?
- Détailler le constat dont il est question ci-haut.

Section 3.1.2.5 Niveau de service (Page 3-17)

Il est mentionné que, depuis 1997, diverses modifications ponctuelles ont été réalisées sur le tronçon de la route entre Notre-Dame-des-Pins et Saint-Félix-de-Valois, ce qui a normalement eu pour effet d'améliorer les niveaux de service sur trois segments. Selon les projections de l'étude d'opportunité de 1997, ces interventions devaient faire passer le niveau de service de D à C.

- Qu'en est-il du niveau de service actuel?
- Les projections se sont-elles avérées exactes?

Section 3.1.3.2 Influence sur les principaux indicateurs Temps de parcours (Page 3-20)

Le Tableau 3.7 indiquant le temps de parcours entre le boulevard Antonio Barrette et la limite nord de Saint-Félix-de-Valois démontre qu'aucun gain de temps n'est prévu en période hors-pointe et que ceux-ci sont minimales en période de pointe, que la situation soit celle du statu quo ou celle avec des modifications ponctuelles.

- Qu'en est-il de la situation avec le contournement?
- Quel effet sur le temps de parcours entre les deux points mentionnés la réalisation du projet de contournement aurait-il?

Section 3.1.3.2 Influence sur les principaux indicateurs Niveau de service (Page 3-23)

Il est mentionné à l'étude d'impact qu'« avec les modifications ponctuelles réalisées depuis l'étude d'opportunité, il appert que le niveau de service du carrefour de la route 131 avec la route 345 serait passé de sursaturé (F) à B, et que ce niveau serait maintenu jusqu'en 2006 ».

- Cela a-t-il été vérifié?

Section 3.2 Justification (Page 3-33)

Commentaire

Tout comme pour la problématique exposée, il existe une lacune importante quant à la justification du projet car cette dernière s'appuie également sur des éléments non actualisés (étude d'opportunité 1997). Une mise à jour de ces éléments serait souhaitable afin de donner plus de crédibilité aux arguments de justification du projet et permettre une meilleure appréciation des problèmes actuels sur ce tronçon de la route 131.

Section 3.2.1.1 Problèmes actuels sur le tronçon sud de la route 131 (Page 3-34)

Le Tableau 3.10 présente la synthèse des problèmes de transport sur le tronçon sud de la route 131.

Il est mentionné en page 3-34 que, depuis 1997, plusieurs de ces problèmes ont été réglés, mais que certains demeurent et qu'ils ne pourront être résolus que par la réalisation du projet de contournement. Ces problèmes sont mis en évidence par la trame grisée du tableau et en caractère gras.

Ainsi, à la page 3-36 du Tableau 3.10, on parle d'une augmentation marquée du nombre d'accidents entre 1992 et 1995. Par contre, le Tableau 3.3 de la page 3-12 présente plutôt une diminution notable pendant cette période (162 en 1992 et 99 en 1995).

- Expliquer cette divergence.

B : AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Section 3.2.2 Contournement de l'agglomération de Saint-Félix-de-Valois pour soutenir le développement local et régional et respecter les grandes orientations d'aménagement du territoire (Page 3-39)

Cette section fait mention du fait que le projet respecte les grandes orientations d'aménagement du territoire des différentes MRC traversées par la route 131.

- Qu'en est-il du plan de transport du MTQ pour la région de Lanaudière et des orientations gouvernementales en matière de transport?

Section 4.4.4 Périmètre urbain et gestion de l'urbanisation (Page 4-37)

Commentaire

La dernière phrase du dernier paragraphe renvoi à la figure 4.4 en mentionnant que « le tracé retenu traverse cette zone d'expansion urbaine qui est identifiée à la figure 4.4 ».

Il aurait été intéressant que la figure présente non seulement la zone d'expansion urbaine prévue mais également le tracé retenu afin de mieux localiser son emplacement.

Section 5.2.2.3 Usages des sols et milieu bâti (Page 5-40 et suivantes)

De façon générale, l'évaluation des impacts sur les usages du sol et le milieu bâti prend convenablement en considération les impacts du projet sur les terrains et bâtiments qui sont directement touchés par le projet. On y précise aussi qu'au chapitre des superficies urbaines, l'implantation de la nouvelle route sera assortie d'un lieu d'expansion urbaine dans le quadrant sud-est du rang Saint-Martin et du rang Sainte-Marie.

Cette analyse de premier niveau (micro-urbanistique) devrait être complétée par une analyse de second niveau (macro-urbanistique) qui prend en considération les impacts du projet sur l'ensemble du développement urbain de la communauté félicienne.

L'étude occulte les impacts majeurs que ce projet est susceptible de provoquer sur l'organisation physique globale et sur le développement urbain de la zone d'étude (figure 4.1). Voici quelques questions qu'il y aurait lieu de traiter :

- Est-ce que le projet est susceptible de modifier les orientations et axes de développement du milieu bâti?
- Est-ce que des pressions pour modifier le périmètre d'urbanisation sont envisageables?
- Est-ce que le projet pourrait entraîner la modification des grandes affectations du sol et du zonage municipal?
- Certains secteurs de la Municipalité pourraient-ils subir des pressions de développement ou de redéveloppement à la suite de la réalisation du contournement?
- Le projet risque-t-il d'affecter les valeurs du patrimoine foncier?

Section 5.2.2.5 Activités économiques (Page 5-71)

Au chapitre des activités commerciales, on reconnaît qu'il y aura une perte de clientèle pour les commerces sensibles au trafic de transit et qui sont établis le long de la route 131 actuelle. Sur 63 commerces recensés, l'étude précise que 28 sont susceptibles d'être affectés négativement, dont 8 fortement affectés.

Néanmoins, le projet est assorti d'une « nouvelle zone d'expansion urbaine » où l'on prévoit notamment une « desserte commerciale » accessible par une « bretelle d'accès » sur la route de contournement (p. 5-73).

La justification de ces choix et des impacts prévisibles sur la structure commerciale actuelle fait défaut dans la section d'évaluation des impacts sur les activités économiques.

- Pouvez-vous détailler cet aspect?

C : MILIEU NATUREL ET HABITATS FAUNIQUES

Section 4.3.2 Faune et habitats (Page 4-14 et suivantes)

Commentaire

En guise de commentaire général, l'ensemble des éléments fauniques (poissons, oiseaux, mammifères, herpétofaune, espèces menacées) sont discutés dans cette étude.

Cependant, l'information faunique est générale. Elle ne renseigne nullement sur la communauté faunique présente dans la zone d'étude ou le long du tracé retenu. En faune avienne, terrestre ou pour l'herpétofaune, l'étude se limite à faire une liste exhaustive des espèces répertoriées dans des atlas ou des banques de données. Peu d'informations sont fournies sur les habitats et la description de la végétation est insuffisante pour en évaluer le potentiel. Une carte forestière ou éco-forestière aurait été appréciée.

- Pouvez-vous fournir une telle carte?

En faune terrestre, plusieurs renseignements sont erronés, notamment en ce qui concerne les animaux à fourrure. La zone d'étude est entièrement dans l'UGAF 25 et la présence du loup, du lynx du Canada, de la martre et possiblement du pékan est improbable ou accidentelle.

De plus, les estimations du nombre de cerfs, d'orignaux ou d'ours à partir des densités de zones de chasse sont des exercices risqués et sans valeur statistique. Des données plus récentes sur l'original sont disponibles en région. Un inventaire de la zone 9 a été réalisé en 2001.

À la suite de la lecture de la section 4.3.2, nous n'avons aucun portrait faunique assez précis qui nous permet d'évaluer l'ampleur des impacts potentiels du tracé. Un inventaire faunique terrain (faune et habitat) valable exécuté le long du corridor retenu (emprise + 200 m de part et d'autre) permettrait de combler cette lacune.

- Faute de données récentes d'inventaires dans la zone d'étude ou le long du tracé routier, l'initiateur de projet aborde le sujet de la faune en faisant beaucoup de suppositions. Une fois l'option finale du tracé routier retenue, il aurait été nécessaire de caractériser minimalement les habitats de la faune le long de ce tracé, ce qui aurait permis de centrer l'évaluation des impacts du projet sur la faune dans les habitats chevauchés par le tracé.
- Pouvez-vous fournir un portrait plus précis de la faune et des habitats présents dans la zone d'étude?

Section 5 Identification et évaluation des impacts sur l'environnement du tracé de contournement retenu

Section 5.2.1 Identifications des impacts probables Traversée de cours d'eau intermittents (Page 5-7)

L'initiateur relève essentiellement des cours d'eau intermittents le long du tracé retenu pour lesquels des mesures d'atténuation des impacts s'appliqueront.

- Identifier ces cours d'eau sur les cartes appropriées du rapport final et effectuer la caractérisation de leur potentiel en tant qu'habitat du poisson sur une distance minimale de 50 m de part et d'autre du tracé.

Note : La FAPAQ pourrait fournir à l'initiateur, au besoin, la liste des paramètres à mesurer afin de réaliser une caractérisation minimale.

Section 5.2.1.1 Traversée des cours d'eau intermittents (Page 5-7)

L'initiateur mentionne que tous les cours d'eau sur le tracé de la route de contournement sont intermittents. À l'annexe 4, figure 5.4 sur les lots 195P et 196P, le cours d'eau nous apparaît avoir un débit régulier.

- L'initiateur peut-il confirmer ce point?

Section 5.2.1.2 Composante du milieu récepteur (Page 5-10)

Commentaire général

L'évaluation des impacts s'appuie en grande partie sur la valeur accordée aux composantes. Or, le fondement des valeurs allouées aux composantes du milieu naturel nous semble léger et les justifications sont faibles. L'absence de données précises résultant d'un inventaire terrain semble en être la principale cause.

Section 5.2.2 Évaluation des impacts probables (Page 5-16)

Commentaires

Le commentaire précédent s'applique également à cette section, notamment pour l'évaluation des impacts sur la faune et son habitat. On s'appuie sur des données disponibles dans la littérature qui sont parfois inopportunes.

La section sur les espèces menacées ou vulnérables démontre une faiblesse dans l'analyse. D'abord, on répète ce qui a été écrit à la section de la description de la zone d'étude en citant une liste exhaustive des espèces précaires susceptibles de s'y retrouver, et ce, sans prendre en compte

l'habitat de prédilection de ces dernières pour évaluer le potentiel d'utilisation du milieu. Une fois cet exercice fait, on aurait dû réaliser un inventaire ciblé, si nécessaire.

Section 5.2.2.1 Milieu naturel
Mesures d'atténuation applicables (Page 5-21)

La mesure d'atténuation suivante devrait être ajoutée : *les fossés de drainage devront être stabilisés immédiatement et pourvus de bassins de sédimentation.*

Section 5.2.2.1 Milieu naturel
Qualité des eaux de surface et souterraines
Mesures d'atténuation (Page 5-27)

- Quel lien faites-vous avec la qualité des eaux de surface et souterraines et la mesure d'atténuation E5 proposée concernant le brûlage des déchets ligneux?

Section 5.2.2.1 Végétation terrestre (Page 5-29)

À la section sur les impacts en phase de construction, il est indiqué que des inventaires de la végétation ont été effectués sur le site du tracé retenu.

- Pourquoi la description des peuplements traversés et de la végétation n'apparaît-elle pas à la section 4.3?

Section 5.2.2.1 Faune aquatique et semi-aquatique (Page 5-31)

On précise qu'un étang se retrouve à l'emplacement du tracé. Le potentiel faunique et son utilisation demeurent inconnus. Nous aurions apprécié avoir plus d'information sur ce milieu; sa taille, la profondeur, la végétation, les espèces d'amphibiens présentes, son origine, etc. afin de mieux apprécier l'impact et déterminer si une compensation serait nécessaire.

- Effectuer une description de cet étang.

Section 5.2.2.1 Milieu naturel
Espèces fauniques menacées ou vulnérables (Page 5-32)

- De quelle façon estimez-vous que « les pertes encourues (au niveau des espèces menacées ou vulnérables sont minimales et ne risquent pas d'affecter les effectifs et la productivité des espèces à l'échelle régionale », alors qu'il est spécifié qu'aucun inventaire ne confirme l'absence d'espèces à statut précaire dans le secteur du contournement?

Commentaires

Le rapport conclut à l'absence, à l'intérieur de l'emprise projetée, d'une espèce inscrite sur la liste des plantes vasculaires menacées ou vulnérables soit *Cyperus lupinulus* subsp. *macilentus* présente dans la zone d'étude et à proximité du tracé retenu.

L'étude d'impact précise que bien que l'emplacement des représentants de *Cyperus lupinulus* subsp. *macilentus* serait en dehors (mais à proximité) de l'emprise, ces derniers pourraient quand même être affectés par les travaux (ex. aire de stationnement).

- L'étude d'impact devrait considérer cet aspect et prévoir des mesures adéquates afin d'assurer la protection de l'espèce ainsi que son habitat de toute perturbation.

Enfin, l'initiateur ne fait pas ressortir la valeur réelle et le rôle que jouent les boisés en milieu agro-forestier surtout dans le contexte de la plaine de Lanaudière. Ces boisés peuvent n'avoir qu'une faible importance au niveau des espèces d'intérêt sportif ou commercial mais représente un refuge de grand intérêt pour plusieurs espèces d'oiseaux ou de petits mammifères.

La fragmentation de ces boisés et la destruction d'une superficie doivent être perçus comme un impact de plus aux répercussions cumulatives causées par le développement urbain et agricole dans ce secteur de la région.

L'étude d'impact aurait dû traiter de ces aspects.

D : MILIEU HUMAIN

Section 4.4.6 Infrastructures récréotouristiques (Page 4-43)

Dans la section traitant des activités récréotouristique, il est précisé que, en raison de la nouvelle zone d'expansion urbaine, des sentiers de ski de fond devront être abandonnés et des sentiers de VTT devront être relocalisés (figure 4.3).

- Comment le centre de ski de fond sera-t-il compensé pour la perte de ses sentiers?
- Quelles sont les mesures d'atténuation à proposer pour cet élément?

À la page 5-56 traitant des impacts et des mesures d'atténuation, il est sommairement proposé un nouveau tracé pour les VTT et les motoneiges (longer le chemin Barrette et se diriger vers le nord).

- Veuillez développer cette mesure d'atténuation afin que nous soyons mieux en mesure d'en établir les impacts prévisibles.

Section 5.2.2.4 Milieu humain – qualité de vie des résidants Ambiance sonore (page 5-58 et suivantes)

L'étude d'impact présente de façon précise les résidences qui subiront un impact acoustique positif et négatif par le biais du tableau 5.6 et de la figure 5.3 page 5-59.

Cependant, ces impacts ont été classés, selon la méthode de l'initiateur, par plage de 5 dB(A) représentant un impact faible, moyen et fort. Cette classification ne nous permet pas de quantifier l'augmentation des niveaux de bruit aux endroits perturbés. Or, la valeur de l'augmentation du bruit en Leq (24 h) est indispensable pour appliquer les critères d'acceptabilité actuels au MENV.

- Fournir, pour chaque résidence ou groupe de résidences qui subiront une augmentation de bruit, les données suivantes :
 - Le niveau sonore actuel en dB (A) Leq (24 h)
 - Le niveau sonore à l'ouverture en dB (A)
 - Le niveau sonore 10 ans après en dB (A)
- Quelles sont les mesures d'atténuation qui pourraient être envisagées pour améliorer la situation de ces résidences?

Vibration

- Quels seront les niveaux de vibration qui seront induits en phase de construction et d'opération?
- Des mesures d'atténuation seront-elles nécessaires pour rencontrer les normes de vibration recommandées par l'initiateur?

Section 5.2.2.4 Milieu humain - qualité de vie des résidants Paysage (Page 5-64)

Compte tenu des impacts forts prévus sur la composante paysagère, un programme de suivi des aménagements paysagers est-il prévu?

Section 6.3 Programme de suivi de l'impact économique (Page 6-3)

- Pourquoi la section concernant ce programme de suivi est-elle écrite à la forme conditionnelle?

Cela ne donne pas l'impression qu'il s'agit d'un engagement à le réaliser, mais plutôt de ce qui devrait être fait dans le cas où un tel programme serait mis sur pied.

- Le MTQ entend-t-il vraiment effectuer ce programme?

E : MILIEU AGRICOLE / QUALITÉ DES EAUX DE SURFACE ET SOUTERRAINES

Section 4.6.2 Potentiel agricole des sols (Page 4-52)

Le potentiel agricole des sols varie selon certaines limitations. Celles-ci aident à mieux comprendre le potentiel agricole et les améliorations possibles.

- Pourquoi, à la figure 4.5, indique-t-on les sols selon la texture et une cote unique de potentiel?
- Donner une description complète du potentiel avec les limitations.

Section 5.2.2.1 Qualité des eaux de surface et souterraines Phase d'exploitation (Page 5-27)

Il est mentionné, au premier paragraphe, que la problématique des eaux souterraines a été soulevée par des propriétaires fonciers en zone agricole ou d'exploitation agricoles touchés par le projet.

Toutefois, le risque de contamination de ces sources ne semble pas avoir été véritablement évalué et aucune mesure d'atténuation à ce propos n'est proposée malgré une affirmation en ce sens à la page 5-83 (Synthèse des impacts résiduels : phase d'exploitation). Il y est indiqué, au premier paragraphe, que des mesures sont proposées pour les puits privés situés au nord et au sud de la section à imperméabiliser pour protéger la nappe phréatique à laquelle la Municipalité s'alimente en eau potable.

- Qu'en est-il des puits d'une des fermes situées près du contournement? Existe-t-il des risques?
- Identifier les puits privés jugés à risque et préciser les mesures, parmi celles indiquées aux pages 5-27 et 5-28, qui sont relatives à ces puits?
- D'autres mesures doivent-elles être prévues?

Section 5.2.2.1 Qualité des eaux de surface et souterraines Importance de l'impact résiduel (Page 5-28)

- Quels sont les critères employés pour juger que la distance des résidences (puits) et la hauteur des remblais offrent une marge de sécurité suffisante pour permettre l'auto-épuration des eaux souterraines?

Un *a priori* ne constitue pas une évaluation d'un risque très valable.

Section 6.2 Programme de suivi de la qualité des eaux souterraines (Page 6-2)

Commentaires

Ce programme de suivi de la qualité des eaux porte uniquement sur les prises d'eau municipale et il devrait être complété par un suivi sur la qualité des eaux des puits privés à risque.

- Identifier ces puits et donner un aperçu préliminaire du programme de suivi de la qualité de leur eau.

Section 5.2.2.3 Milieu humain – usages des sols et milieu bâti Agriculture Phase de construction (Page 5.52 et suivantes)

Il est mentionné, à la fin du premier paragraphe, qu'aucune terre visée par le tracé n'est drainée. Il y a certainement une forme de drainage, à tout le moins naturel.

- Qu'en est-il du drainage souterrain?
- Quels sont les impacts du bruit et des poussières sur les élevages de poulet lors de la construction?
- Des mesures spéciales pour les poulaillers lors des périodes de construction en été ont-elles été prévues?

F : DIVERS

Section 2.1.2 Étude d'opportunité de 1997 (Page 2-5)

Le début du deuxième paragraphe se lit comme suit « Par ailleurs, l'évaluation comparative de l'étude d'opportunité a fait ressortir qu'une certaine problématique pouvait se présenter avec une solution de contournement du côté ouest¹ de la route 131 actuelle. Cette problématique réside en fait dans la proximité des prises d'eau municipales de Saint-Félix-de-Valois par rapport à une solution du côté ouest (voir figure 2.1).

- Il semble y avoir une confusion ici. Devrait-on lire « est » plutôt que « ouest » dans la deuxième phrase?

Section 2.3 Description du contournement optimisé (Page 2-15)

Il est indiqué que les coûts d'acquisition et de construction pour l'ensemble du projet de contournement retenu (variante ouest) sont estimés à 16,2 millions de dollars. À l'annexe 1 sur

¹ Notre soulignement.

l'analyse comparative des diverses options identifiées dans le cadre de l'étude d'opportunité de 1997, les coûts de cette option avaient été estimés à 6 millions.

- Comment expliquez-vous une différence aussi importante entre les coûts estimés en 1997 et ceux de 2003?

Section 4.1 Délimitation et justification de la zone d'étude (Page 4-1)

La figure 4.1 représentant les limites de la zone d'étude est à une échelle très réduite et le tracé retenu du projet n'y apparaît pas.

- Afin de mieux visualiser la localisation du projet dans la zone d'étude, pouvez-vous fournir une figure à l'échelle 1 : 20 000 sur laquelle le tracé projeté serait représenté?

Section 5.2.1.1 Sources d'impacts Terrassement et nivellement (Page 5-7)

- Faire la description des secteurs potentiels pour les bancs d'emprunt et les zones de dépôt de déblais excédentaires.

L'étude d'impact ne fait aucune mention de la quantité de matériaux excédentaires qui pourraient être générés par le projet.

- Y aura-t-il des matériaux excédentaires?
- Si oui, donner un ordre de grandeur des volumes de remblais et déblais qui seront nécessaires pour la réalisation de ce projet.
- De quelle façon disposerez-vous de ces matériaux?

Section 7 Conclusion (Page 7-1)

- Sur quelle base concluez-vous que « des gains significatifs seront mesurables au plan économique à long terme à Saint-Félix-de-Valois... » alors que le programme de suivi de l'impact économique n'est pas encore réalisé?

Commentaire

L'étude d'impact donne certaines pistes d'action ou orientations à suivre sur cet aspect pour contrer les impacts anticipés du contournement, mais elle ne fait certes pas la démonstration que des gains significatifs seront mesurables au plan économique.

Calendrier de réalisation et durée des travaux

- Sous toute réserve, pouvez-vous donner un échéancier pour la réalisation du projet?
- Énumérer les principales activités préparatoires de construction et les opérations prévues de même que la durée de leur réalisation.

Plan de communication

- Comment les résidants de la zone touchée par le projet seront-ils informés de la nature et de la tenue des travaux à venir?
- Le cas échéant, comment les citoyens pourront-ils faire part de leurs plaintes pendant les travaux?

Corrections / erreurs

Page 5-20 et 5-55

Dans ces deux pages, entre autres, le terme autoroute est utilisé. Nous croyons qu'il s'agirait plutôt du terme route.

Page 5-56

Au deuxième paragraphe, il faudrait lire étendue plutôt qu'étude

Original signé par :

Danielle Dallaire
Chargée de projet