
Questions et commentaires

**Projet d'élargissement de la route 131
entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois
par le ministère des Transports**

Dossier 3211-05-369

Le 8 mars 2005

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	1
Questions et commentaires.....	1
Historique et contexte des améliorations à la route 131.....	1
Problématique et justification du projet.....	1
Options et variantes d'aménagement considérées	3
Description du milieu récepteur	4
Identification et évaluation des impacts sur l'environnement des aménagements proposés ...	5
Programmes de surveillance et de suivi.....	8
Conclusion	9

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 du projet d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois, déposée le 18 janvier 2005 par le ministère des Transports.

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

Historique et contexte des améliorations à la route 131

L'étude d'opportunité de 1998 prévoyait que les travaux inhérents au projet à l'étude devaient se réaliser dans 20 à 30 ans. Toutefois, cet échéancier est reconsidéré selon certains critères décrits dans l'étude d'impact afin que l'élargissement s'effectue « quand même assez rapidement ».

QC-1. Êtes-vous en mesure de préciser d'avantage l'année du début des travaux?

Problématique et justification du projet

La justification d'un projet doit se baser sur le constat d'une problématique actuelle ou encore sur le fait qu'une problématique est appréhendée à court terme. Des données récentes et fiables sont essentielles à une évaluation juste de la problématique et les projections doivent s'appuyer sur des données vérifiables.

Or, la problématique décrite dans l'étude d'impact du projet d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois (section 3.1, p. 3-1) s'appuie sur des données dont la plupart remontent à 1996. De plus, certains faits sont présumés, tels que l'amélioration de certaines situations dangereuses à la suite de la réalisation de travaux. Des projections sont faites à partir de situations observées dans le passé qui sont extrapolées sans être orientées par des données relatives à la réalisation de projets futurs (migrations pendulaires et croissance des activités économiques).

Il en va de même à la section concernant la justification du projet (section 3.2, p. 3-28), relativement aux considérations de circulation et de sécurité routière.

De plus, une confusion majeure règne dans la définition de « situation actuelle » et dans celle de « projection dans 10 ans ». En fait, la situation actuelle reflète plutôt souvent celle de 1996, date à laquelle réfèrent les données présentées alors que les projections dans 10 ans peuvent référer à une date beaucoup plus près de celle d'aujourd'hui. Cette situation est pénible pour le lecteur et fausse la lecture de la situation actuelle ainsi que l'analyse qui s'en suit.

- QC-2.** Considérant ce constat, l'initiateur est invité à procéder à une mise à jour des données relatives à la description de la problématique du projet : circulation (DJMA estival et hivernal), niveaux de service, accidents, évolution de la population, migrations pendulaires, croissance des activités économiques et débits de pointe anticipés. Les projections devront s'appuyer sur des données plus étoffées.
- QC-3.** Préciser la durée de la période de pointe du dimanche soir, période qui semble la plus problématique puisque le niveau de service varie de D à E (capacité maximale).
- QC-4.** Éviter de parler de situation actuelle lorsque vous référez à une date antérieure (exemple 1996 et 1999) et de projection dans 10 ans quand la date de référence n'est pas celle de l'étude d'impact. Les informations doivent être livrées de façon cohérente, claire et précise.

Justification du projet - Circulation actuelle et future (Section 3.2.1.1, p. 3-28)

L'initiateur mentionne que « tout nous porte à croire que les activités récréotouristiques et les entreprises en transport continueront de connaître une croissance fort appréciable au cours des prochaines années ».

- QC-5.** Sur quelles données basez-vous cette affirmation?

Justification du projet - Besoins manifestés par les usagers résidants le long de la route 131 (Section 3.2.2.2, p. 3-32)

L'étude d'impact mentionne que les résidants situés le long de la route sont peu nombreux et que certains pensent que l'augmentation de la capacité de la route devrait se réaliser à partir d'un nouveau corridor.

- QC-6.** Fournir des précisions concernant le nombre de résidants touchés et le détail des préoccupations selon le taux de répondants. Mentionner à quel moment les résidants ont été rencontrés et comment le projet leur a été présenté.

QC-7. Dans quelle mesure les préoccupations des résidants sont prises en compte dans l'élaboration du projet?

Options et variantes d'aménagement considérées

Élargissement de l'axe actuel (Section 4.1.3, p. 4-7)

À la page 3-8 de l'étude d'impact (niveau de service aux intersections), il est mentionné qu'un feu de circulation a été installé à l'intersection du rang Sainte-Rose à la suite d'observations de problèmes de circulation non négligeables se traduisant par des temps d'attente élevés pour les approches secondaires. Le problème se serait résorbé depuis ce temps.

À la page 4-8, l'étude mentionne que les feux de circulation à cette même intersection seraient enlevés lors de la réalisation du projet, considérant les faibles débits de circulation qu'on y observe et ce, afin d'assurer une meilleure fluidité sur la route 131 lors de forts achalandages.

QC-8. Quel serait l'impact de la disparition des feux de circulation à l'intersection du rang Sainte-Rose sur la sécurité routière considérant la hausse probable de vitesse des usagers de la route 131 et l'augmentation du nombre de véhicules y circulant?

Commentaire

Pour des raisons de sécurité, la Direction de la Santé publique et d'évaluation (DSPÉ) de l'Agence de développement de réseaux locaux de services de santé et de services sociaux de Lanaudière s'oppose à la disparition de ces feux. Cette position appuie d'ailleurs celle de bon nombre d'intervenants de Notre-Dame-de-Lourdes ainsi que celle de la Municipalité (p. 5-70).

La DSPÉ propose également d'ajouter des feux de circulation à l'intersection du rang Frédéric. Les feux devraient être accompagnés de panneaux de signalisation de type « Préparez-vous à arrêter » et de boucles de détection.

QC-9. Discuter de l'impact potentiel des bretelles de demi-tour et les ouvertures sur la sécurité routière considérant que la littérature reconnaît que l'augmentation d'ouvertures ou d'accès sur des chaussées séparées augmente le risque d'accidents.

Concept retenu (Section 4.2.6, p. 4-35)

La description et l'analyse comparative des différentes variantes étudiées par l'initiateur dans le cadre de l'étude d'impact permet au lecteur de suivre le cheminement menant à l'identification de la variante retenue. Toutefois, l'information concernant cette dernière étant soit manquante, soit dispersée dans l'ensemble du texte du chapitre 4, il est difficile de s'en faire une image claire et complète.

- QC-10.** Situer précisément le projet, décrire clairement en quoi consistent les travaux et les aménagements qui seront réalisés, en précisant les méthodes utilisées. S'inspirer du chapitre 3 de la directive.
- QC-11.** Fournir un plan d'ensemble des composantes du projet à une échelle appropriée et une représentation des aménagements et des ouvrages prévus. Utiliser des photos aériennes et des simulations visuelles au besoin.
- QC-12.** Dans la mesure du possible, préciser le calendrier de réalisation des travaux selon différentes phases, la durée, la main d'œuvre nécessaire ainsi qu'une estimation du coût.

Description du milieu récepteur

Hydrographie (Section 5.1.2.5, p. 5-10)

- QC-13.** Caractériser d'avantage chacun des sept cours d'eau traversés par le tronçon de route à l'étude (qualité de l'eau, état des rives, faune, flore, usage). Élaborer sur les mesures de protection prises lors de l'installation des ponceaux, notamment en ce qui a trait aux matières en suspension. Un suivi de l'efficacité de ces mesures serait approprié.

Faune et habitat – Poissons (Section 5.2.2.2 , p. 5-15)

Le fouille-roche gris, espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable au Québec, est présent dans la rivière Bayonne.

- QC-14.** Est-ce que l'initiateur procédera à un inventaire des cours d'eau traversant l'aire d'étude afin de vérifier la présence du fouille-roche gris?

Faune et habitat – Amphibiens et reptiles (Section 5.2.2.2, p. 5-16)

Selon l'étude d'impact, la tortue des bois pourrait être présente dans le secteur à l'étude. Contrairement à ce qui est indiqué dans le texte, cette tortue figure sur la liste des espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables au Québec.

QC-15. Étant donné ces faits, est-ce que l'initiateur envisage de procéder à un inventaire terrain dans le but de vérifier la présence de la tortue des bois dans le secteur à l'étude?

Infrastructures et équipements – Puits (Section 5.3.2.2, p.5.37)

Le contexte hydrologique est très peu décrit et l'information concernant les puits individuels et communautaires demeure vague.

QC-16. Détailler le contexte hydrologique : direction régionale de l'écoulement de l'eau, identification des formations aquifères, classification des eaux souterraines.

QC-17. Inventorier et localiser sur une carte tous les ouvrages de captage de l'eau souterraine dans la zone d'étude élargie incluant, le cas échéant, les prises d'eau utilisées pour l'abreuvement des productions animales situées en bordure de la route.

QC-18. Analyser l'eau des puits sur un nombre suffisant pour être représentatif du secteur à l'étude comprenant les paramètres ordinairement pris en considération par le MTQ. Commenter les résultats obtenus.

QC-19. Évaluer le risque d'atteinte à la qualité de l'eau fournie par les ouvrages de captage de l'eau souterraine tant en période de construction que d'exploitation. Des mesures générales ou particulières de mitigation devront-elles être appliquées?

QC-20. Au besoin, prévoir un programme de suivi préliminaire de la qualité de l'eau fournie par les puits ayant été identifiés comme étant à risque.

Identification et évaluation des impacts sur l'environnement des aménagements proposés

Phase de construction (Section 6.2.1.1, p.6-6)

QC-21. Le MTQ mettra-t-il en place un plan de communication afin d'informer les résidents riverains et les usagers de la route de l'avancement des travaux et pour que ceux-ci signalent tout problème?

- QC-22.** Quelles mesures sont prévues afin d'assurer la sécurité routière durant cette phase?
- QC-23.** Identifier les secteurs potentiels pour les bancs d'emprunt et les zones de dépôt des déblais excédentaires.
- QC-24.** Pourquoi est-il mentionné que les résidus ligneux seront transportés vers des sites de disposition des matériaux secs (p.6-11)?

***Valorisation des composantes du milieu récepteur – Qualité des eaux
(Section 6.2.2.1, p. 6-18)***

L'initiateur considère comme une seule et même composante l'eau de surface et l'eau souterraine afin de qualifier la valeur accordée à cette ressource. De plus, aucune distinction n'est faite pour les composantes servant d'alimentation en eau potable. La valeur accordée à la composante qualité de l'eau est moyenne.

- QC-25.** Pour ce qui est des sources d'alimentation en eau potable, c'est-à-dire l'eau souterraine et la rivière Assomption, la valeur accordée devrait être élevée. Le cas échéant, ajuster l'évaluation de l'importance de l'impact en conséquence.

***Valorisation des composantes du milieu récepteur – Végétation riveraine
(Section 6.2.2, p. 6-19)***

- QC-26.** En raison de la présence d'une pinède à pin blanc le long du tracé, qualifiée de peuplement assez rare à l'échelle de la région et présentant une valeur économique non négligeable pour l'exploitation du bois de sciage, il est recommandé de porter une attention particulière à ce peuplement lors des travaux d'élargissement.

Évaluation des impacts - Milieu humain (Section 6.3.3, p. 6-58)

- QC-27.** Est-ce que ce projet est susceptible d'engendrer des coûts directs ou indirects aux municipalités touchées soit à court, moyen et long terme?

Évaluation des impacts – Infrastructures/équipements (Section 6.3.3.3, p. 6-83)

- QC-28.** En raison des différents risques identifiés par le MTQ dans la phase de construction, il y aurait lieu que celui-ci présente un plan des mesures d'urgence préliminaire tel que requis dans la directive (p.19). De plus, le MTQ devra arrimer son plan à ceux des organismes concernés tels que les

municipalités et les entreprises propriétaires des infrastructures de services afin d'élaborer des plans conjoints spécifiques aux risques, et ce, même si des mesures d'atténuations sont prévues.

Évaluation des impacts – Activités agricoles et rurales (Section 6.3.3.4, p.6-87)

À la page 6-94 de l'étude d'impact, on discute des impacts possibles d'une élévation du niveau sonore sur les productions avicoles en bordure des travaux lors de la phase de construction. Cet impact se traduirait en perturbant le comportement des volailles. Le risque est jugé négligeable puisqu'aucun dynamitage n'est prévu. Une mesure de compensation est également prévue à l'effet de prévenir les bruits brusques aux abords des installations avicoles. (MAPAQ)

QC-29. Est-ce que le MTQ envisage la possibilité d'une certaine compensation aux producteurs advenant le cas qu'une activité quelconque liée à la phase de construction du projet cause un préjudice aux productions avicoles situées en bordure de la route 131, soit par l'élévation du niveau sonore, des vibrations ou des poussières?

Évaluation des impacts - Activités et équipements récréotouristiques (Section 6.3.3.6, p. 6-103)

QC-30. Décrire l'utilisation actuelle du tronçon à l'étude par les cyclistes et piétons et évaluer l'impact du projet, le cas échéant, relativement à la disparition des feux de circulation à l'intersection du rang Sainte-Rose et à l'élargissement de la route.

QC-31. Discuter de la possibilité d'augmentation des risques d'accident pour les utilisateurs de VTT et de motoneige en raison de l'élargissement de la route et de la présence d'une glissière centrale en béton. Le MTQ prévoit-il des mesures particulières à cet effet?

Évaluation des impacts – Développement économique (Section 6.3.3.7, p. 6-107)

Le texte décrivant l'analyse pour déterminer l'importance de l'impact du projet sur le développement économique demeure muet quant à l'intensité, la valorisation, la durée et l'étendue de l'impact.

QC-32. Justifier l'utilisation d'une méthode de détermination de l'importance de l'impact différente pour ce qui est du développement économique.

Évaluation des impacts - Ambiance sonore (Section 6.3.3.10, p. 6-115)

Pour les segments où elle sera implantée, la glissière rigide de béton a été considérée comme écran acoustique dans la modélisation du climat sonore en phase d'exploitation. Ceci est susceptible d'avoir influencé les résultats concernant la définition des isocontours et le nombre de résidents touchés.

QC-33. Commenter la pertinence d'avoir considéré la glissière rigide de béton comme écran acoustique dans le modélisation du climat sonore et de son influence dans les résultats.

L'étude d'impact présente les résidences qui subiront un impact acoustique positif et négatif. Cependant, ces impacts ont été classés, selon la méthode de l'initiateur, par plage de 5 dB(A) représentant un impact faible, moyen ou fort. Cette classification ne permet pas de quantifier l'augmentation des niveaux de bruit aux endroits perturbés. Or, la valeur de l'augmentation du bruit en $L_{Aeq, 24 h}$ est indispensable pour appliquer les critères d'acceptabilité actuels au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

QC-34. Fournir, sous forme de tableau et pour chaque résidence qui subira une augmentation de bruit, les données suivantes :

- le numéro civique;
- le niveau sonore à l'ouverture en dB(A);
- le niveau sonore 10 ans après en dB(A).

QC-35. Quelles sont les mesures d'atténuation qui pourraient être envisagées pour améliorer la situation de ces résidences?

QC-36. Quels seront les niveaux de vibration qui seront induits en phase de construction et d'opération?

QC-37. Des mesures d'atténuation seront-elles nécessaires pour rencontrer les normes de vibration recommandées par l'initiateur?

Programmes de surveillance et de suivi

Programme de surveillance (Section 7.1, p. 7-1)

QC-38. Le programme de surveillance ne doit pas s'attarder seulement aux mesures d'atténuation décrites dans l'étude d'impact. Détailler davantage en vous référant à la directive au besoin.

Programme de suivi (Section 7.2, p. 7-2)

QC-39. L'initiateur prévoit-il également le suivi de certaines mesures d'atténuation?

QC-40. Le MTQ prévoit-il un programme de suivi du climat sonore en phase d'exploitation lors de l'ouverture, puis 5 ans et 10 ans après la mise en service du tronçon de route afin de mettre en place, au besoin, les correctifs nécessaires?

CONCLUSION

Commentaire

Il est mentionné que : « les gains mesurables à long terme au plan économique surpasseront de beaucoup les inconvénients ... ». Il semble être un peu tôt pour affirmer une telle chose. Le suivi de l'impact économique pourra mettre en relation ces données.

Original signé par :

Céline Dupont
Chargée de projet