
RECUEIL DES AVIS ISSUS DE LA CONSULTATION AUPRÈS DES MINISTÈRES ET ORGANISMES

Liste chronologique

Ministères et organismes	Date	Nbre pages
1. <i>Ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir, Direction régionale de Lanaudière, des Laurentides et de la Montérégie</i>	3 février 2005	2 pages.
2. <i>Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, Direction du patrimoine écologique et du développement durable</i>	8 février 2005	1 page.
3. <i>Ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs, Direction de l'environnement forestier</i>	10 février 2005	2 pages.
4. <i>Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, Direction régionale de l'analyse et de l'expertise, Direction de Montréal, de Laval, de Lanaudière et des Laurentides</i>	17 février 2005	2 pages.
5. <i>Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, Direction régionale de Montréal-Laval-Lanaudière</i>	18 février 2005	3 pages.
6. <i>Ministère de la Sécurité publique, Direction régionale de Montréal, Laval, Lanaudière et des Laurentides</i>	18 février 2005	1 page.
7. <i>Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, Programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles (PIEVA)</i>	21 février 2005	4 pages.
8. <i>Ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs, Direction de l'aménagement de la faune de Lanaudière</i>	21 février 2005	1 page.
9. <i>Ministère de la Santé et des Services sociaux, Direction générale de la santé publique</i>	23 février 2005	7 pages.
10. <i>Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, Direction des politiques de l'eau</i>	28 février 2005	4 pages.
11. <i>Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, Direction régionale de Montréal-Laval-Lanaudière</i>	17 mars 2006	2 pages.
12. <i>Ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation, Direction régionale de Lanaudière</i>	23 mars 2006	1 page.
13. <i>Ministère de la Sécurité publique, Direction régionale de la sécurité civile de Montréal, Laval, Lanaudière et des Laurentides</i>	23 mars 2006	8 pages.
14. <i>Ministère des Affaires municipales et des Régions, Direction régionale de Lanaudière</i>	23 mars 2006	2 pages.
15. <i>Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, Direction régionale de Lanaudière</i>	29 mars 2006	1 page.
16. <i>Agence de la santé et des services sociaux de Lanaudière, Direction de santé publique et d'évaluation</i>	30 mars 2006	7 pages.



Montréal, le 3 février 2005



Madame Linda Tapin
Chef des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales
Ministère de l'Environnement
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : Route 131 – Projet d'élargissement entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois

N/Dossier : 6705-620-071

V/Dossier : 3211-05-369

Madame,

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, le ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir a procédé à l'analyse de la recevabilité du projet mentionné ci-dessus.

Vous trouverez ci-joints nos commentaires sur l'évaluation quantitative et qualitative du traitement accordé par l'initiateur du projet aux éléments de la directive ayant trait aux préoccupations de notre ministère en matière d'aménagement.

Veuillez agréer, Madame, nos salutations distinguées.

Le directeur régional,

Robert Sabourin

/dt

p.j.

DESTINATAIRE : M. Robert Sabourin

EXPÉDITEUR : Pierre Lafontaine

DATE : Le 3 février 2005

OBJET : **Route 131 – Projet d’élargissement entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois**
(Étude d'impact sur l'environnement – rapport final)
Dossier : 3211-05-369
N/Dossier : 6705-620-071

Contexte

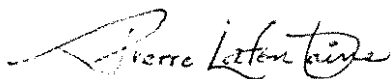
La Direction des évaluations environnementales du ministère de l'Environnement (MENV) sollicite la collaboration de notre direction régionale sur la recevabilité de l'étude d'impact citée en objet.

Pour l'essentiel on nous demande d'indiquer, au meilleur de notre connaissance et selon notre champ de compétence, si tous les éléments requis par la *Directive pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement d'un projet de route* du MENV (qui tient notamment compte des préoccupations de notre ministère) ont été traités et s'ils l'ont été de façon satisfaisante et valable.

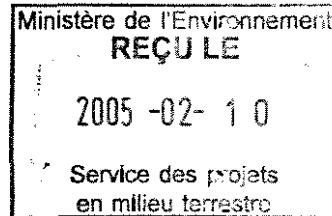
Cette analyse sur la recevabilité du projet porte ainsi sur la qualité de l'étude d'impact et non sur le projet et ses impacts. Notre direction sera ultérieurement consultée sur l'acceptabilité environnementale du projet.

Commentaires sur la recevabilité de l'étude d'impact

Sur le plan quantitatif et qualitatif la lecture de l'étude nous confirme que les préoccupations de notre ministère ont été prises en considération de façon satisfaisante et valable. Néanmoins il aurait été souhaitable que l'étude précise si ce projet est susceptible d'avoir des coûts directs ou indirects pour les municipalités, à court, moyen et long terme.



Pierre Lafontaine
Conseiller aux opérations régionales
/dt



DESTINATAIRE : M^{me} Linda Tapin
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 8 février 2005

OBJET : Avis relatif au « **Projet d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois** »
V/R : 3211-05-369 - N/R : 177791 - 5145-04-18 (R/A-137)

La présente fait suite à votre demande d'analyse du 24 janvier 2005 sur la recevabilité de l'étude d'impact du projet susmentionné, pour laquelle nous transmettons également l'avis sur son acceptabilité.

Aux pages 5-12, 5-13, 6-46, 6-48, 6-49 et 8-1 du rapport principal (version finale) d'août 2004, le promoteur (ministère des Transports du Québec) mentionne la présence historique de deux espèces végétales susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables dans la zone d'étude tant restreinte qu'élargie, s'appuyant sur les renseignements du Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ). Il s'agit de l'ail des bois (*Allium tricoccum*) qui se développe généralement dans les érablières au sol riche des milieux humides et d'une orchidée, la platanthère à gorge tuberculée, variété petite-herbe (*Platanthera flava* var. *hebiola*) qui privilégie les sols sableux et humides en bordure des cours d'eau.

Des inventaires spécifiques n'ont pas été réalisés par le promoteur compte tenu de la nature des peuplements et des habitats déjà affectés par les travaux de déboisement. Cela est corroboré par le personnel du CDPNQ qui confirme que les activités anthropiques ont passablement entamé les secteurs boisés le long du tracé retenu pour le projet (voir figure 5.3). Les plantes vasculaires menacées ou vulnérables ne constituent donc plus une problématique dans le présent dossier.

Par conséquent, nous jugeons l'étude recevable et le projet acceptable au regard de notre champ de compétence. Vous n'avez plus à nous considérer lors des étapes ultérieures de consultation, ni à nous transmettre les documents afférents.

N'hésitez pas à communiquer avec nous pour toute question concernant ce dossier.

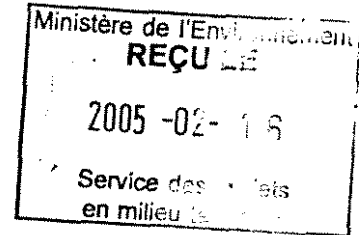
Le directeur,

Léopold Gaudreau

LG/oo



Québec, le 10 février 2005



Madame Linda Tapin
Direction des évaluations environnementales
Ministère de l'Environnement
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : Recevabilité de l'étude d'impact relative à l'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois (3211-05-369)

Madame,

Votre direction nous a fait parvenir, le 24 janvier 2005, une demande de commentaires relative à l'objet susmentionné. L'étude concernée nous apparaît conforme à la directive de votre Ministère tant au point de vue de sa structure que de la qualité du contenu en général. Nous croyons que les données qu'elle contient sont satisfaisantes et valables.

Permettez-nous toutefois de souligner que le tracé retenu (tracé 3) minimise les impacts négatifs sur les milieux agricoles puisqu'il privilégie un concept de réalisation avec un terre-plein étroit. De ce fait, seulement 0.6 ha devrait être déboisé alors que les perturbations et les modifications de la végétation en bordure de l'emprise seront de faible importance (réf. : point 6.3.2.2, page 6-50). De plus, les mesures d'atténuation proposées sous le tableau 6.6 (page 6-53) nous semblent suffisantes.

En ce qui concerne notre champ de compétence, l'impact le plus important en ce qui regarde les communautés végétales a trait à la présence d'une pinède blanche de 1575 m² (peuplement peu répandu dans la région) en bordure de la route 131 (réf. : point 6.2.2.2, page 6-20 et point 6.3.2.2). Une attention particulière pourrait donc être portée à ce peuplement lors des travaux d'élargissement.

Finalement, tel qu'énoncé au point 5.2.2.1 à la page 5-12, nous confirmons que la zone d'étude ne comporte pas, à notre connaissance, d'écosystèmes forestiers exceptionnels (EFE) reconnus.

M^{me} Linda Tapin

2

Si plus d'information vous était nécessaire, n'hésitez pas à communiquer avec M. Richard Armstrong, ing.f. analyste de ce dossier, au numéro de téléphone (418) 627-8646, poste 4173.

Veillez agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

La directrice,



Nathalie Camden

NC/RA/dm

c. c. M^{me} Cécile Tremblay

DESTINATAIRE : Madame Linda Tapin
Chef du service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 17 février 2005

OBJET : Commentaires sur la recevabilité de l'étude d'impact
Projet d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-
Prairies et Saint-Félix-de-Valois (3211-05-369)

La présente fait suite à votre requête du 24 janvier 2005 concernant notre appréciation sur la recevabilité de l'étude d'impact réalisée dans le cadre du projet d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois, dont l'initiateur est le ministère des Transports du Québec.

Nous avons effectué l'analyse du rapport final soumis en regard des éléments requis par la directive numéro 3211-05-369, émise par le ministère de l'Environnement en mai 1999. Cette analyse visait à vérifier la concordance entre la qualité de l'étude d'impact et la directive.

Par conséquent, nous vous faisons part des commentaires suivants :

- Les cours d'eau sont peu caractérisés au niveau de leur état (qualité des eaux, état des rives, régime sédimentologique, hydraulique, faune, flore, usages). On élabore peu sur les mesures concrètes qui seront prises pour la mise en place des ponceaux et pour s'assurer qu'il n'y aura pas de mise en suspension de sédiments (MES). Un suivi environnemental devrait être proposé lors des travaux pour valider l'efficacité des mesures qui seront mises en place (analyse des MES dans les cours d'eau);
- Le contexte hydrogéologique n'a pas vraiment été abordé (stratigraphie, écoulement, vitesse, vulnérabilité, localisation précise des puits, mesures prises pour contrer les risques de contamination de la nappe d'eau souterraine plus particulièrement par les chlorures). Un suivi environnemental sur la qualité des eaux souterraines des puits à risque devra être proposé;

Direction régionale de Lanaudière

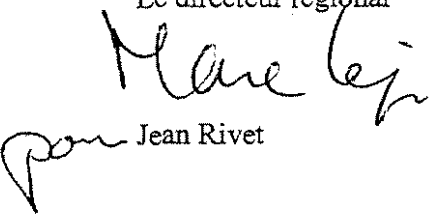
100, boul. Industriel
Repentigny (Québec) J6A 4X6
Internet: <http://www.menv.gouv.qc.ca>

Téléphone : (450) 654-4355
Télécopieur : (450) 654-6131

- Il manque diverses informations au niveau de la description du projet dont entre autres, la méthode de travail pour les traverses de cours d'eau, le calendrier de réalisation, la durée, la main d'œuvre, les coûts, etc.;
- Il n'y a pas de plan des mesures d'urgence de présenté.

En espérant que ces commentaires vous seront utiles, je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

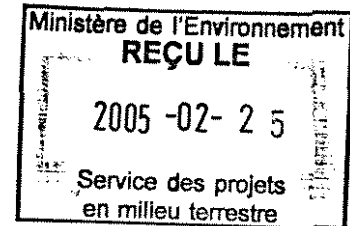
Le directeur régional


pour Jean Rivet

JR/ML/jl

L'Assomption, le 18 févr., 05

Madame Linda Tapin
Chef du Service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales
Ministère de l'Environnement
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7



Objet: Élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois
(3211-05-369)

Madame,

Tel que demandé, nous avons examiné l'étude d'impact mentionnée ci-haut. Évidemment, nous avons surtout regardé si les impacts pour le monde agricole avaient été considérés. L'étude est bien documentée, mais mériterait d'être bonifiée par des réponses aux questions suivantes.

Nous avons remarqué que le promoteur n'utilise pas les sources d'informations les plus récentes. Par exemple, le MAPAQ a produit un profil de l'industrie bioalimentaire en 2002 alors que le promoteur utilise celui de 1998. À ce sujet, ce profil est disponible à l'adresse suivante : www.mapaq.gouv.qc.ca dans la section Lanaudière. Idem pour le rapport annuel de la CPTAQ de 2000. Une mise à jour des informations relatives au milieu agricole s'impose. Par exemple, l'étude fait mention de la culture de tabac, alors qu'elle a été abandonnée.

À la page 3-2 du résumé on fait état de l'opinion de certains. Qu'en est-il de celle des producteurs agricoles?

À la page 4-1 du résumé l'étude fait ressortir que la *seule sensibilité recensée au plan physique réside dans le fait que certaines résidences à proximité de la route s'alimentent en eau potable à partir des eaux souterraines*. Est-ce que certains agriculteurs s'approvisionnent à partir de la nappe d'eau souterraine ou à partir des ruisseaux pour l'abreuvement, le nettoyage, l'irrigation ou autre besoin?

À la section 4.3 du résumé (p. 4-2) le promoteur affirme que le projet d'élargissement respecte le zonage en place. Ceci paraît surprenant dans la mesure où une affectation agricole rurale fait partie du tracé. Est-ce à dire que l'élargissement des routes est prévue dans cette affectation?

À la page 5-4 du résumé, on dit que les sols érodés provenant de la construction se déposeront dans les cours d'eau. Est-ce que les sédiments déposés au fond des cours d'eau devront être retirés ou précipiteront le nettoyage des cours d'eau? Qui paiera pour ces frais supplémentaires?

À la page 5-49 de l'étude, on dit que les sols de classe 4 présentent plus de limitation pour la mise en valeur. Si des pommes de terre sont cultivées sur ces terres, est-ce que la mise en valeur de celles-ci est inférieure à une terre où l'on cultive le maïs? Élaborez sur cette limitation.

Quels sont les dispositifs de sécurité mis en place pour réduire les risques relatifs aux pannes de courant ou aux bris d'aqueduc subis par les entreprises agricoles (achat de génératrice par exemple) (p.5-5 du résumé)?

À la page 5-50, on mentionne qu'une terre est en friche. Nous aimerions savoir si elle appartient à un agriculteur ou non et pourquoi elle reste sans culture. Depuis le dépôt de l'étude d'impact, y a-t-il eu de nouvelles informations relatives à l'exclusion demandée. Par exemple, est-ce que la CPTAQ a produit son avis préliminaire? Quelle est la nature de cet avis ou décision?

À la page 5-54 on dit que des conduits d'égout seront aménagés. Est-ce le cas si et seulement si les lots 70 et 71 sont exclus de la zone agricole permanente?

Pendant la phase de construction, les travaux généreront des poussières (p. 5-7 du résumé). Est-ce que celles-ci peuvent affecter les animaux à proximité (volaille par exemple)? De même, à la p. 5-6 du résumé, on mentionne que le bruit peut nuire à la production avicole. Pouvez-vous élaborer sur les conséquences des bruits de ce genre sur cet élevage?

À la page 5-7 du résumé, on mentionne le besoin de relocaliser les sentiers de VTT. On ne fait aucune mention de l'impact sur le monde agricole, alors qu'il en existe. En effet, plusieurs sentiers passent sur les terres des agriculteurs. Les quadistes doivent demander l'autorisation des producteurs agricoles avant de mettre en place leurs sentiers. Les producteurs agricoles subissent parfois les désavantages de ces activités sur leurs terres (bris de clôtures, déchets épars, culture illicite, etc.). Commentez.

À notre sens, il manque les impacts du Règlement sur les exploitations agricoles (gel des superficies en culture et interdiction de déboisement) qui amplifie ceux du projet quant à la perte de superficie en culture. Les producteurs agricoles se voient dans l'interdiction d'abattre des arbres pour cultiver, mais voient le gouvernement déboiser pour des routes. Y aurait-il un impact psychologique (sentiment d'injustice social) à considérer? Documentez.

En sommes et malgré le bon travail qui a été fait, il manque quelques informations pour que l'étude d'impact soit complète.

Veillez agréer l'expression de nos sentiments les meilleurs.



Valérie Savard, agr., M.Sc.
Conseillère en aménagement
et développement rural

Pour Marcel Tremblay, Directeur
867, boul. l'Ange-Gardien, C. P. 3396
L'Assomption (Québec) J5W 4M9

Le 18 février 2005

Madame Linda Tapin
Service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et
Saint-Félix-de-Valois (3211-05-369)**

Madame,

La présente donne suite à votre lettre du 24 janvier 2005 demandant à notre Ministère de commenter le document déposé en août 2004 par Transport Québec pour le projet précité en objet. Après examen, nous considérons que l'étude d'impact contient les éléments nécessaires à notre analyse subséquente quant à son acceptabilité environnementale.

Nous croyons cependant qu'en raison des différents risques identifiés par le promoteur dans la phase construction tels que les bris d'aqueduc, de conduite de gaz, etc., il y aurait lieu que le promoteur arrime spécifiquement son plan d'urgence régional à ceux des organismes concernés tels que les municipalités et les entreprises propriétaires d'infrastructures de services afin d'élaborer des plans conjoints spécifiques aux risques même si des mesures d'atténuation seront prises.

Pour toute demande de renseignements supplémentaires, n'hésitez pas à communiquer avec M. Jean-Pierre Tremblay au numéro de téléphone (450) 757-7996 ou par courriel à :

jean-pierre.tremblay02@msp.gouv.qc.ca .

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Marc Lavallée
Directeur régional

ML/JPT/lis

c.c. Madame Marie-Ève Fortin
Monsieur Bernard Dubois
Monsieur Paul Lefebvre
Monsieur Jean-Pierre Tremblay



NOTE

DESTINATAIRE : Madame Linda Tapin, chef du Service
des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales

EXPÉDITEURS : Jean-Pierre Létourneau, ing. et
Réal Jodry, M. Sc. Env.
Programme d'inspection et d'entretien
des véhicules automobiles (PIEVA)

DATE : Le 21 février 2005

OBJET : Élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-
Prairies et Saint-Félix-de-Valois
Recevabilité, volet bruit et vibrations
V/Réf. : 3211-05-369
N/Réf. : PIEVA #707

1. HISTORIQUE

La présente fait suite à votre note du 24 janvier 2005 concernant l'objet cité en rubrique.

Nous avons été sollicités en raison de la problématique du bruit et des vibrations, pour vérifier si cet aspect de l'étude d'impact sur l'environnement présentée par le requérant est conforme aux critères usuels du MENV.

2. L'INFORMATION FOURNIE PAR LE REQUÉRANT

Dans le cadre de l'étude sur les répercussions environnementales, nous avons eu accès au document intitulé *Étude d'impact sur l'environnement / août 2004*.

...2

3. LE CLIMAT SONORE ACTUEL

3.1 Relevés et instrumentation

L'inventaire du climat sonore actuel a été complété à partir d'une série de 11 relevés sonores. La localisation des points de mesure est présentée à la figure 5.10 de l'étude d'impact.

Les instruments utilisés pour les relevés de mesures acoustiques sont conformes aux exigences du MENV.

3.2 Modélisation

Une simulation (modélisation) du climat sonore actuel a été effectuée de chaque côté de la route 131. Les résultats de cette simulation sont présentés à la figure 5.10 de l'étude d'impact.

3.3 Les niveaux de bruit actuels

Au regard des résultats de simulations, on recense un total de 131 résidences affectées dans la zone d'étude restreinte. Le tableau 5.9 (page 5-69 de l'étude d'impact) nous donne la répartition des résidences affectées selon le degré de perturbation.

4. LES NIVEAUX DE BRUIT ANTICIPÉS

4.1 En phase construction

Concernant le bruit associé aux travaux de construction, une bonne partie des habitations situées en bordure de la route (300 m de chaque côté), auront parfois à vivre avec des niveaux horaires oscillant entre 70 et 80 dBA (étude d'impact page 6-117).

4.2 En phase d'exploitation

À l'ouverture (en 2015), aucun impact négatif *fort* (+ 3 dBA) n'est anticipé. La majorité des habitations feront l'objet d'impacts *nuls* ou *faibles* (+ 1 dBA). Seulement huit (8) bâtiments résidentiels verront leur niveau sonore (Leq 24 h) croître de plus de 2 dBA, dont celui abritant la résidence pour personnes âgées. Dans ces circonstances, l'intensité de l'impact en général est jugée *faible*. Les degrés d'impact sonore pour chacun des bâtiments sont identifiés à la figure 6.6 de l'étude d'impact.

4.3 Mesures d'atténuation du bruit

La majorité des mesures visent l'impact sonore appréhendé durant la période des travaux. Une mesure s'attarde également aux impacts acoustiques prévus une fois la route en opération et vise au respect des engagements contenus dans la *Politique sur le bruit routier du Ministère (MTQ, 1998)*.

5. RECEVABILITÉ, VOLET BRUIT

Le document nous présente les impacts sonores du projet pour la majorité des habitations situées dans la zone d'étude. Cependant, ces impacts ont été classés selon la méthode du MTQ, par plage de 5 dBA représentant un impact *faible – moyen - fort*. Les figures 5.10 et 6.6 n'indiquent pas les numéros civiques des résidences touchées par le projet. L'extraction des niveaux sonores subis par les résidents ne peut qu'être approximatif à partir de ces types de documents cartographiques. Cette classification ne nous permet donc pas de vérifier la conformité du projet à nos critères de bruit.

L'étude d'impact ne contient aucune donnée concernant le climat sonore projeté dix (10) ans après l'ouverture du projet routier.

6. RECEVABILITÉ DU VOLET VIBRATIONS

6.1 Prévision - phase construction

Le document (étude d'impact) demeure muet concernant les vibrations qui seront induites en phase construction.

6.2 Prévision - phase d'exploitation

L'étude demeure également muette concernant les vibrations en phase d'exploitation.

7. CONCLUSION / RECOMMANDATIONS

Tel que mentionné à la section 5, l'étude d'impact soumise par le promoteur ne nous permet pas une analyse complète de l'impact sonore du projet sur les résidences de la zone visée.

Il faudrait donc obtenir, pour chaque résidence ou groupe de résidences analysées, les données suivantes :

- Le numéro civique;
- Le niveau sonore à l'ouverture (en 2015);

- Le niveau sonore dix (10) ans après l'ouverture.

Ces données pourraient nous être transmises sous la forme d'un tableau. Elles nous permettront de quantifier l'augmentation de bruit que subiront les résidences existantes situées dans la zone d'étude.

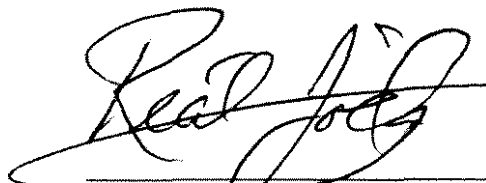
Lorsque l'étude du volet bruit sera complétée en tenant compte des besoins du MENV, il nous sera possible de statuer sur la recevabilité du projet proposé.

Concernant l'analyse du volet vibrations, il y aurait lieu d'effectuer une évaluation des niveaux de vibrations qui seront induits en phase de construction et d'opération et de déterminer si des mesures d'atténuations seraient nécessaires pour rencontrer les normes de vibrations recommandées par le MTQ.

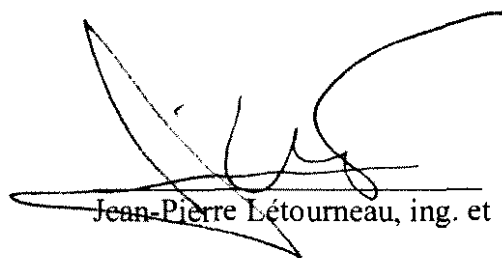
Par ailleurs, en plus du programme de suivi sonore en phase de construction proposé à la page 7-2 de l'étude d'impact, le promoteur devrait également inclure un programme de surveillance de l'évolution des niveaux de bruit à l'ouverture, puis cinq (5) et dix (10) ans après la mise en opération de ce nouveau tronçon routier.

Ces évaluations devraient être fournies dans le cadre de la demande de certificat d'autorisation.

Document préparé par :



Real Jodry, m.sc.env.



Jean-Pierre Létourneau, ing. et

Le 21 février 2005

c.c. : Monsieur Robert Noël de Tilly, directeur DPA



Direction de l'aménagement de la faune
de Lanaudière
Secteur Faune Québec

Repentigny, le 21 février 2005

Ministère de l'Environnement
Direction des évaluations environnementales
Mme Céline Dupont
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : Élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et
Saint-Félix-de-Valois
N/Réf. : 9018 03 21

Madame,

Voici nos commentaires suite à l'analyse des documents de août 2004 concernant le projet cité en
rubrique.

Est-ce que des pêches sont prévues afin de vérifier la présence du fouille-roche gris dans les cours
d'eau traversés par le projet?

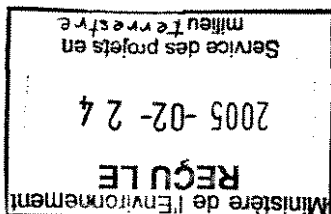
Est-ce que l'allongement des ponceaux pourrait représenter un obstacle à la migration du poisson
(entre autres en ce qui a trait à l'obscurité)?

Selon l'information présentée au tableau 5.2, la tortue des bois serait présente dans le secteur. Cette
espèce fait partie des espèces à statut précaire contrairement à ce qui est mentionné à la page 5-16.
Étant donné que des habitats propices à cette tortue sont présents, est-ce que des inventaires sont
prévus avant la réalisation des travaux?

Recevez, Madame, mes salutations distinguées.

La Direction de l'aménagement de la faune,

Chantal Côté
Chantal Côté, biologiste



Québec, le 23 février 2005

Madame Linda Tapin
Chef du Service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales
Ministère de l'Environnement
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

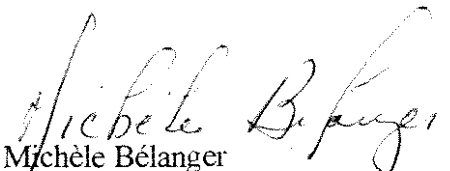


Madame,

Suite à votre demande relative à la recevabilité de l'étude d'impact concernant « l'Élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois » (3211-05-369), nous vous transmettons nos commentaires qui ont été rédigés en collaboration avec la Direction de santé publique de Lanaudière.

Veillez agréer, Madame, l'assurance de mes meilleurs sentiments.

MRB/lr


Michèle Bélanger
Direction de la protection
de la santé publique

**Agence
de développement
de réseaux locaux
de services de santé
et de services sociaux**

Québec



Direction de santé publique
et d'évaluation

Saint-Charles-Borromée, le 18 février 2005

Madame Michèle Bélanger
Direction de la protection de la santé publique
Ministère de la Santé et des Services sociaux
1075, chemin Sainte-Foy, 3^e étage
Québec (Québec) G1S 2M1

Objet : Avis de recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement de l'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois

Madame,

Veillez trouver ci-joint les commentaires de la Direction de santé publique de l'Agence de développement de réseaux locaux de services de santé et de services sociaux de Lanaudière concernant le projet cité en titre.

Cet avis fait suite à la demande de collaboration qui avait été adressée à madame Suzanne H. Fortin le 28 janvier dernier.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'assurance de ma considération distinguée.

Elyse Brais, M.Sc.
Agente de planification et de programmation en environnement

EB/cr

- c.c. Monsieur Laurent Marcoux, directeur, Direction de santé publique et d'évaluation de Lanaudière
- p.j. Commentaires sur la recevabilité de l'étude d'impact de l'élargissement de la route 131

Analyse d'un point de vue de santé publique de la recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement de « l'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois ».

MISE EN CONTEXTE DU PROJET

L'étude d'impact soumise pour analyse concerne l'élargissement (de deux à quatre voies) de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois sur un tronçon de route d'une longueur d'un peu moins de 8 km. Ce segment de route ainsi élargi se raccorderait au nouveau contournement du village de Saint-Félix-de-Valois, projet également prévu par le ministère des Transports du Québec (MTQ) et dont l'étude d'impact sur l'environnement fait l'objet d'une analyse distincte.

Le promoteur offre comme principales justifications au projet la survenue de débits de pointe importants, principalement le vendredi et le dimanche après-midi (en effet, la route 131 est l'un des principaux axes nord-sud de Lanaudière et permet l'accès à une zone de villégiature en croissance depuis plus de dix ans), des problèmes de sécurité routière ponctuels et anticipés sur certaines parties du tronçon à l'étude, de même que le souhait de plusieurs intervenants du milieu (à l'échelle locale et régionale) que la route 131 permette une fluidité de circulation propice à un développement économique du territoire, notamment des secteurs au nord du tronçon. Outre l'industrie récréotouristique, les entreprises de transport connaissent également un certain essor et s'accaparaient déjà en 1996, de près de 10 % du trafic, soit près de 1 000 camions par jour.

Après avoir considéré de séparer la circulation de transit de la circulation locale par la création d'un nouveau corridor routier (deux scénarios avaient alors été proposés, soit un corridor à l'est de la voie actuelle et l'autre à l'ouest), le promoteur a finalement opté pour l'élargissement du corridor actuel, puisque ce scénario répondait le mieux aux intérêts manifestés par les différents intervenants. Le promoteur soutient que cet élargissement répondra le mieux à la demande future en transport (un nouveau corridor, à l'est ou à l'ouest, n'aurait compté que deux voies), que cette option amène le moins d'incidences négatives sur le milieu agricole, qu'il maintient la visibilité des commerces présents sur la route 131, et qu'il s'accorde avec les préoccupations du milieu. Cependant, le promoteur considère que les temps de déplacements seront moins réduits et les risques d'accidents y seront plus élevés qu'avec l'option d'un nouveau corridor, et concède que les nuisances pour les résidents (à l'exception de ceux dont la propriété sera acquise ou déplacée, ou qui seront expropriés) seront maintenues.

LES COMPOSANTES DU MILIEU PERTINENTES D'UN POINT DE VUE DE SANTÉ PUBLIQUE

En considérant la Directive fournie par la Direction des évaluations environnementales du ministère de l'Environnement, ont été considérées les composantes suivantes comme étant pertinentes à l'analyse d'un point de vue de santé publique du projet d'élargissement:

- l'eau souterraine, les sources d'alimentation en eau et les terrains contaminés
- l'ambiance sonore
- la qualité de l'air
- les conduites de gaz, d'égout et d'eau potable
- la sécurité routière, piétonnière et autres
- les éléments sensibles

LE TRAITEMENT DES COMPOSANTES PERTINENTES PAR L'ÉTUDE D'IMPACT

L'eau souterraine, les sources d'alimentation en eau, et les terrains contaminés

Le contexte hydrogéologique n'est pas spécifiquement abordé dans la description du milieu physique alors que la Directive en faisait mention : ni la profondeur de la nappe, ni le patron d'écoulement des eaux souterraines ne sont décrits. Cependant, les sources d'alimentation en eau sont présentées et les puits individuels ou communautaires de la zone d'étude sont recensés, tout comme le type de puits dont il est question.

Toutefois, les informations fournies par le promoteur nous apparaissent comme étant parfois incomplètes ou contradictoires.

D'abord, l'élargissement de la route se fera du côté ouest du tronçon, alors ce commentaire du promoteur est difficilement interprétable, étant donné qu'une quarantaine de puits ont été recensés du côté ouest du tronçon, principalement sur la rue Henri-René, soit à environ 200 m de la route 131 :

« Concernant les puits privés, il faut aussi se rappeler que l'élargissement ne sera que d'une quinzaine de mètres au maximum et qu'il se fera du côté le moins habité de la route, soit du côté ouest » (TECSULT, p. 6-43).

Aussi, les puits précédemment cités se retrouvent-ils tous au-dessous d'un horizon argileux, moins sensibles à la contamination comme le cite le rapport :

« ...ce qui est encore plus important, c'est l'existence d'une couche argileuse imperméable qui est omniprésente en bordure de la route et qui, incidemment, constitue une sécurité contre une éventuelle infiltration de contaminants en provenance de la surface » (idem., p. 6-42).

La figure 5.2 de ce rapport laisse envisager que ces puits, en fait, ne seraient pas tous au-dessous d'un tel horizon. Peut-être sont-ils plus vulnérables que ne le laisse entendre le rapport...

Devant ces informations, il appert que le risque de contamination aux chlorures (ou autres produits, notamment pétroliers, dont le promoteur pourrait faire un inventaire) est non négligeable, tout comme le mentionne le promoteur :

« Par ailleurs, l'utilisation des sels de déglacage en période hivernale affectera la qualité des eaux de ruissellement en bordure de la route. Cette contamination pourrait même atteindre les nappes d'eaux souterraines. Cet impact négatif sur la qualité des eaux sera permanent et d'étendue locale » (idem., p. 6-42).

Et aussi :

« En phase d'exploitation, il est probable que la quantité de sel de déglacage utilisé soit accrue proportionnellement à la surface des doubles chaussées ». (idem., p. 6-38).

Il est par ailleurs indiqué au tableau 6.3 qu'aucune mesure d'atténuation n'est anticipée pour contrer cette contamination. C'est pourquoi la DSPÉ est d'avis que le suivi des eaux souterraines dans la région immédiate des puits privés devrait être incorporé au suivi prévu, étant donné la proximité de ceux-ci au tronçon à l'étude. La DSPÉ ne peut juger recevable que le promoteur soit dispensé d'un tel suivi parce qu'un échantillonnage antérieur de seulement quatre puits avait révélé que cette eau était non conforme pour quelques paramètres. Un suivi des eaux souterraines des secteurs vulnérables nous semble d'autant plus indiqué. De plus, une caractérisation de ces eaux avant l'amorce du projet permettrait de reconnaître la contamination en provenance de la route, si elle devait survenir.

De même, à la grille de la figure 6.2, ne devrait-on pas incorporer un impact sur la qualité des eaux associé à la présence et utilisation de la route en phase d'exploitation ?

Finalement, la DSPÉ considère adéquates les informations relatives aux mesures d'atténuation envisagées afin de minimiser les impacts sur l'eau souterraine découlant de la présence de terrains contaminés qui seraient découverts lors de la phase de construction, de même que pour minimiser les risques de déversements accidentels de lubrifiants, carburants, liquides de refroidissement..., lors de la présence du chantier.

L'ambiance sonore

L'ambiance sonore a été considérée dans l'étude d'impact et la DSPÉ constate que la variation du niveau de bruit par rapport à la situation actuelle sera faible, situation due notamment au déplacement de huit bâtiments servant de lieux de résidence. Cependant, la DSPÉ considère défavorablement toute augmentation du niveau de bruit ambiant de la population à l'étude, puisque déjà 87 % de celle-ci est au moins faiblement perturbée par le climat sonore actuel. De plus, le rapport ne fait pas mention du nombre de propriétaires qui seront concernés par les correctifs prévus au sein de la *Politique sur le bruit routier* du MTQ, et quelles sont les mesures correctrices les plus susceptibles d'être retenues par celui-ci.

Par ailleurs, l'augmentation du niveau de bruit ambiant sera évidemment la plus forte au cours de la période de construction. À cet égard, la DSPÉ juge recevables les informations fournies par le promoteur concernant les mesures anticipées pour tenter d'atténuer cette augmentation.

Cependant, certaines interrogations demeurent quant au choix de la modélisation retenue, et l'on s'interroge sur les niveaux de bruit qui auraient résulté du modèle si la glissière rigide en béton n'avait pas été considérée comme un écran acoustique...

La qualité de l'air

Cette composante a été abordée dans l'étude d'impact, mais de façon extrêmement brève dans la description du milieu. L'impact du projet en phase d'exploitation n'est que sommairement décrit, alors que l'impact en période de construction est bien adressé; la DSPÉ considère les mesures d'atténuation envisagées pour la période de construction advenant la réalisation du projet comme adéquatement décrites et recevables.

Les conduites de gaz, d'égouts et d'eau potable

De l'avis de la DSPÉ, ces infrastructures ont été adéquatement recensées par l'étude d'impact. Cependant, la DSPÉ considère l'absence d'un plan de mesures d'urgence comme irrecevable, puisque la Directive en fait mention. Cette Directive stipule :

«...un plan de mesures d'urgence inclut les éléments suivants : une description des diverses situations possibles et probables; les informations pertinentes en cas d'urgence (coordonnées des personnes responsables, équipements disponibles...) » (Directive, p. 19).

La DSPÉ considère que le bris des conduites de gaz naturel, des conduites d'égouts ou le bris des conduites d'eau potable rendant l'eau impropre à la consommation lors de la période de construction sont des éventualités susceptibles de déclencher une situation d'urgence. L'efficacité de la réponse à de telles situations est entre autre tributaire de l'effort d'anticipation qui y aura été consacré.

La sécurité routière, piétonnière et autre

Disparition des feux de circulation au rang Sainte-Rose :

L'impact de la disparition des feux de circulation à l'intersection du rang Sainte-Rose sur la sécurité routière n'est pas explicité dans l'étude d'impact, et à cet égard, la DSPÉ considère l'étude irrecevable. D'emblée, la DSPÉ s'oppose à la disparition de ces feux, malgré le faible risque actuel d'accidents mentionné dans l'étude d'impact. Il est probable que le projet d'élargissement de la route 131 favorise chez les automobilistes un plus grand sentiment de sécurité et, subséquemment, génère une hausse moyenne des vitesses pratiquées. De plus, il est possible que l'amélioration de la fluidité et de la sécurité de la circulation favorisent l'arrivée de nouveaux habitants dans la municipalité de Saint-Félix-de-Valois, voire celle de Saint-Jean-de-Matha. D'ailleurs, les projections de population de l'Institut de la statistique du Québec font état d'une hausse de 26,6 % de la population de la MRC de la Matawinie entre 2001 et 2026. Les pôles de Saint-Félix-de-Valois et de Saint-Jean-de-Matha devraient profiter de cette hausse prévue de la population. Le tout pourrait se traduire par une hausse de la vitesse et du nombre de véhicules sur la route 131.

Du point de vue de la sécurité des usagers de la route, il faut éviter que l'intersection du rang Sainte-Rose devienne la scène d'accidents graves et mortels comme ce fut le cas sur le tronçon de l'autoroute 25, entre Saint-Roch-Ouest et Saint-Esprit, avant le dédoublement des voies. Nous pouvons questionner le risque d'accidents appréhendé par le retrait de feux de circulation à cette intersection puisqu'il n'y a pas de viaduc prévu pour traverser la route 131, une solution coûteuse au plan budgétaire. Pour les mêmes raisons, ce questionnement s'applique également au rang Frédéric où il n'existe pas de feux de circulation actuellement, l'option retenue n'en prévoyant pas non plus.

La DSPÉ considère important de maintenir les feux de circulation au rang Sainte-Rose et d'en ajouter un au rang Frédéric. Ces feux devraient être munis de panneaux de signalisation de type « Préparez-vous à arrêter » ainsi que de boucles de détection sur les rangs pour maintenir le feu au vert lorsqu'il n'y a pas de véhicules automobiles en attente de traverser ou de s'insérer sur la route 131.

Bretelles de demi-tour et ouvertures :

La DSPÉ s'interroge aussi sur la présence de bretelles de demi-tour dans l'aménagement prévu. L'absence de la discussion de leur impact potentiel sur la sécurité routière nous apparaît irrecevable puisque la littérature reconnaît que l'augmentation d'ouvertures ou d'accès sur des chaussées séparées augmente le risque d'accidents. D'abord, les bretelles de demi-tour peuvent favoriser le risque d'accidents car elles permettent plus d'accès à la route. Ensuite, bien que les ouvertures ne prévoient pas de demi-tour, il est probable que des automobilistes soient tentés de le faire pour gagner du temps puisque l'accès sera possible non seulement pour entrer sur le terrain du commerce mais aussi pour tourner à gauche.

La DSPÉ s'est de plus attardée à deux autres composantes, soit la sécurité des piétons et cyclistes et celle des utilisateurs de VTT et motoneiges.

L'utilisation actuelle de ce tronçon par les cyclistes et piétons n'est pas mentionnée dans la description du milieu, et il est difficile d'anticiper l'impact que pourrait avoir la disparition des feux de circulation à l'intersection du rang Sainte-Rose combinée à l'augmentation de la largeur de la route sur l'utilisation de la chaussée par ces usagers. La DSPÉ constate la désapprobation des intervenants du milieu par rapport à cette proposition. La seule mesure de bonification prévue au tableau 6.25, quoique reçue favorablement par la DSPÉ, ne permet pas à elle seule de cerner la problématique.

De plus, l'étude présente les sentiers de motoneiges et de VTT qui traversent la route 131, mais ne fait pas mention de l'impact qu'aura la présence d'une glissière rigide en béton sur la visibilité des utilisateurs de ces véhicules, combinée là-encore à l'augmentation de la largeur de la chaussée; doit-on anticiper davantage d'accidents impliquant ce type d'utilisateur ? L'étude aurait dû présenter les alternatives

possibles d'aménagement de ces sentiers, comme par exemple celle de construire sous la route un passage protégé pour les motoneiges au nord du rang Sainte-Rose ou de permettre leur passage à cette intersection en maintenant les feux en place (l'ajout à l'un des feux de circulation d'un droit de passage exclusif aux motoneiges avec boucles de détection éviterait l'attente sur la route 131 lorsqu'il n'y a pas de circulation sur ces sentiers).

Il ne faut pas oublier que la chaussée n'appartient pas qu'aux automobilistes et que la sécurité de chacun doit être assurée par les aménagements que compte entreprendre le MTQ.

Les éléments sensibles

La perception du projet par les individus concernés par une acquisition obligatoire, un déplacement ou une réduction des marges de recul ne semble pas avoir été cumulée au point 5.3.9 (tel que le révèle la liste des personnes, organismes et commerçants rencontrés), tout comme celle des individus qui seront concernés par les détours obligatoires que la glissière rigide imposera à leurs déplacements. Sans doute aurait-il été pertinent de cumuler leurs points de vue, tel que l'énonce la Directive (p. 17).

CONCLUSION

En conclusion, la DSPÉ a constaté que l'étude d'impact adressait la majorité des éléments qu'elle avait identifiés comme préoccupant d'un point de vue de santé publique. Cependant, certains éléments nous apparaissent comme étant insuffisamment considérés :

- c'est le cas de l'eau souterraine et des puits individuels ou communautaires susceptibles de s'y approvisionner et le suivi qui y sera accordé ;
- les mesures correctrices visant à atténuer le niveau de bruit des résidents concernés par la *Politique sur le bruit routier* du MTQ ;
- les mesures d'urgence relatives aux bris de conduites de gaz, d'égouts et d'eau potable, pendant la période de construction ;
- la caractérisation de l'impact sur la sécurité routière (voir précédemment) et celle des piétons, cyclistes et autres usagers, notamment en ce qui a trait à la disparition des feux de circulation au rang Sainte-Rose ;
- et la caractérisation de la perception des individus directement touchés par le projet.

Aussi, de l'information complémentaire sur la modélisation relative à l'ambiance sonore permettrait de répondre à l'interrogation soulevée précédemment, soit l'impact réel de la glissière rigide sur les résultats de la modélisation. La recevabilité de l'étude d'impact ne peut être admise par la DSPÉ à ce point; nous considérons cependant que la fourniture des éléments manquants contribuerait à rendre cette étude recevable.

Direction de santé publique et d'évaluation de Lanaudière
Agence de développement de réseaux locaux de services de santé et de services sociaux de Lanaudière

18-02-05



DESTINATAIRE : Madame Linda Tapin
Chef du Service des projets en milieu terrestre

DATE : Le 28 février 2005

OBJET : Élargissement de la route 131
St-Félix-de-Valois

N/Réf. : SCW-178296

V/Réf. : 3211-05-369

Vous trouverez ci-joint l'avis technique produit par monsieur Raynald Lacouline, ing., concernant le dossier précité.

Pour un complément d'information, n'hésitez pas à communiquer avec monsieur Lacouline, au numéro de téléphone suivant : ☎ 521-3885, poste 4819.

Le chef de service,

Normand Boulianne

p. j.



NOTE

DESTINATAIRE : Monsieur Normand Boulianne
Chef de service

DATE : Le 22 février 2005

OBJET : Élargissement de la route 131
St-Félix-de-Valois

N/Réf. : SCW-178296

L/Réf. : 3211-05-369

Introduction

La Direction des évaluations environnementales demande d'analyser dans notre champ de compétence la recevabilité de l'étude¹ d'impact concernant l'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois. Ce dossier est distinct par rapport au projet de contournement de la route 131 à St-Félix-de-Valois.

Commentaires

Les documents soumis à l'étude portent exclusivement sur l'élargissement de deux à quatre voies de l'actuelle route 131.

En ce qui concerne l'eau souterraine, l'étude mentionne différents captages qui servent à l'alimentation en eau potable pour 2 municipalités, un réseau d'aqueduc privé ainsi que plusieurs puits alimentant des résidences isolées. On note l'absence de carte de localisation.

¹ Élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois, étude d'impact sur l'environnement, rapport final, rapport résumé, Tecsubt Environnement Inc., août 2004

De plus, dans les directives usuelles en provenance du ministère pour de tels projets, on demande le contexte hydrogéologique notamment : identification des formations aquifères, classification des eaux souterraines, qualité physico chimique des eaux souterraines, direction régionale de l'écoulement de l'eau souterraine. Également, les périmètres de protection (immédiat, rapproché, éloigné) autour des ouvrages de captage d'eau souterraine sont demandés. Depuis l'adoption du règlement sur le captage des eaux souterraines en 2002, l'appellation de ces périmètres est modifiée par aire d'alimentation et aire de protection bactériologique et virologique. Toutes ces informations du contexte hydrogéologique sont manquantes dans l'étude (à l'exception d'un constat sur les 4 analyses d'échantillons d'eau).

En ce qui concerne la qualité de l'eau, des analyses sommaires de 4 puits ont été faites (dont la qualité présente des anomalies sur les sulfures, matières dissoutes et sodium, la couleur excède la norme sur 3 d'entre eux et un excède la norme pour les chlorures). Le nombre de puits échantillonnés n'est pas représentatif du secteur à l'étude et aucune explication n'est donnée sur les anomalies ou dépassement de normes sur la qualité de l'eau, entre autres, est-ce que la présence de la route 131 peut être à l'origine des chlorures et du sodium?

Les résultats des analyses n'étant pas présentés de sorte que l'ensemble des paramètres analysés est inconnu. À cet effet, suite à l'inventaire qui devrait être réalisé sur les ouvrages de captage d'eau souterraine et qu'un nombre suffisant de puits soit sélectionnés pour être analysés, les analyses de l'eau devraient correspondre à celles prises en considération par le Service de géotechnique et géologie, secteur mécanique des roches, du ministère des Transports. Ces paramètres sont : coliformes totaux, coliformes fécaux, colonies atypiques, BHAA, alcalinité, couleur, nitrates et nitrites, pH, matières dissoutes, sulfures (si odeur), turbidité, calcium, chlorures, dureté totale, fer, manganèse, sodium.

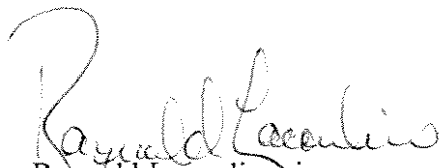
Conclusion

Une étude a été présentée sur l'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et St-Félix-de-Valois. Des informations sur l'eau souterraine sont mentionnées mais insuffisantes par rapport à ce qui est usuellement demandé dans les directives du ministère; ces informations devaient être complétées.

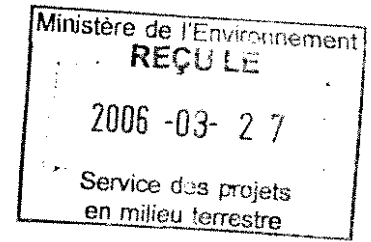
Recommandations

Appliquer les directives usuelles pour de tels projets notamment :

- Identification des formations aquifères;
- Classification des eaux souterraines;
- Direction régionale de l'écoulement de l'eau souterraine;
- Inventaire et localisation (sur carte) de tous les ouvrages de captage de l'eau souterraine;
- Analyses d'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;
- Discussions sur les résultats des analyses de l'eau; élaboration de mesures de mitigation, le cas échéant, suivant les résultats observés;
- Localiser les aires de protection bactériologique et virologique des ouvrages de captage d'eau souterraine destinée à l'alimentation en eau potable et dont le débit moyen d'exploitation est supérieur à 75 m³/d.


Raynald Lacouline, ing.

L'Assomption, le 17 mars 2006



Monsieur Jacques Dupont
Chef du Service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales
Ministère de l'Environnement
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet: Élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois (3211-05-369)

Monsieur,

Tel que demandé, nous avons examiné et vérifié si les réponses du promoteur aux questions du MDDEP ont été traitées de façon satisfaisante et valable dans le document complémentaire de l'étude d'impact mentionnée ci-haut. Nous avons principalement considéré les aspects touchant le milieu agricole. Les réponses sont bien documentées, mais mériteraient d'être bonifiées par des réponses aux questions et commentaires suivants.

À la réponse RP-1, le promoteur pourrait donner plus de détails sur les demandes et démarches déjà amorcées auprès de la CPTAQ.

À la réponse RP-5, les taux de croissance du secteur villégiature et tourisme utilisés par le promoteur sont des estimations pour la période 1996-2006. Le promoteur devrait utiliser des données plus récentes (recensement de 2001) dans son analyse de la croissance des activités touristiques, manufacturières et commerciales.

À la réponse RP-9, le promoteur n'a pas estimé les enjeux de sécurité routière entourant la machinerie agricole qui devra emprunter les bretelles de demi-tour. Existe-t-il un risque accru lorsque la machinerie agricole circulant à basse vitesse devra emprunter la voie de gauche pour atteindre la bretelle de demi-tour?

À la réponse RP-13, le promoteur ne donne aucun détail sur les mesures d'atténuations pour contrer l'érosion ou sur le suivi de l'efficacité de ces mesures à l'endroit des fossés de drainage agricole. De plus, il serait important de savoir si d'éventuelles accumulations de sédiments dans les fossés de drainage causées par les travaux de construction seraient retirées par le promoteur.

À la réponse RP-17, on explique que dans le secteur nord du projet toutes les résidences et commerces sont desservis par l'aqueduc. La réponse n'est pas suffisamment précise pour comprendre si les trois entreprises agricoles sont aussi reliées au réseau municipal. Veuillez préciser ce point.

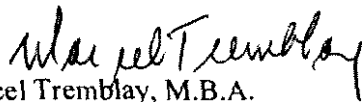
À la réponse RP-18, le promoteur devrait dans la mesure du possible expliquer si le haut niveau de sodium dans les puits individuels est un résultat des propriétés chimiques du sol ou s'il a été causé par un ruissellement provenant des fondants.

À la réponse RP-31, il n'est pas stipulé si la relocalisation des sentiers de motoneige et de quad aura un impact sur les lots cultivés par des producteurs agricoles. Y aura-t-il une réduction ou une augmentation de la longueur des sentiers passant sur des terres cultivées?

Aux réponses RP-36 et 37, le promoteur décrit l'ampleur des vibrations envisagées lors de la phase construction et définit le seuil de perception et de tolérance des humains à l'égard des vibrations. Qu'en est-il du seuil de tolérance des volailles à l'égard des vibrations. Le promoteur devrait définir ce seuil, le comparer aux niveaux de vibrations envisagés et décrire les impacts sur la productivité des élevages de volailles soumis aux vibrations.

En bref, les réponses fournies par l'initiateur du projet sont généralement satisfaisantes à l'égard du champ de compétence du MAPAQ. Néanmoins, il manque quelques informations pour que ce document complémentaire à l'étude d'impact soit complet.

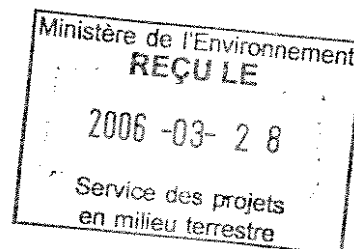
Veuillez agréer l'expression de nos sentiments les meilleurs.



Marcel Tremblay, M.B.A.
Directeur régional

POQ/mb

c.c. Direction de l'analyse et de la coordination



Joliette, le 23 mars 2006

Monsieur Jacques Dupont
Chef du Service des projets en milieu terrestre
Édifice Marie-Guyart, 6^e, boîte 83
675, boulevard Renée-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et
Saint-Félix-de-Valois - (3211-05-369)**

Monsieur,

En réponse à votre demande d'avis du 7 mars 2006, nous n'avons aucun commentaire à formuler. À ce stade, les réponses aux questions soulevées ne présentent pas d'aspect économique particulier.

Pour de plus amples informations, je vous invite à communiquer avec Monsieur Sylvain Laramée de notre direction au (450) 752-6868, poste 234.

Je vous prie de recevoir, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Daniel Boutin
Directeur régional

Le 23 mars 2006

Monsieur Jacques Dupont
Chef du Service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Projet d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-
Prairies et Saint-Félix-de-Valois.
(3211-05-369)
Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur
l'environnement**

Monsieur Dupont,

Nous avons bien reçu votre lettre du 7 mars 2006 demandant à notre Direction d'analyser l'étude d'impact accompagnée du document complémentaire. La réponse à notre demande de renseignement (qc-28) nous apparaît satisfaisante et valable. Nous considérons, en ce qui nous concerne, cette étude acceptable.

Pour toute demande de renseignements additionnels, n'hésitez pas à communiquer avec M. Jean-Pierre Tremblay, conseiller en sécurité civile qui a procédé à cette analyse. Vous pouvez le joindre au numéro de téléphone (450) 757-7996 ou par courriel à jean-pierre.tremblay02@msp.gouv.qc.ca

Je vous prie d'agréer, Monsieur Dupont, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

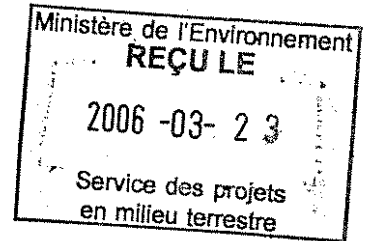


Marc Lavallée
Directeur régional
ML/ld

c. c. Monsieur Éric Houde
Monsieur Jean-Pierre Tremblay
Monsieur Dave Castegan



DESTINATAIRE : Monsieur Jacques Dupont, chef de service
Service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales



DATE : Le 23 mars 2006

OBJET : **Route 131 – Élargissement entre Notre-Dame-des-Prairies et
Saint-Félix-de-Valois**
V/Réf. : 3211-05-369
N/Réf. : 625

Suite à votre demande, vous trouverez ci-joint le rapport de l'ingénieur Jean Pierre Lefebvre concernant le projet ci-dessus mentionné.

Prenez note que j'appuie la conclusion de M. Lefebvre.

Le chef du Service de la qualité de l'atmosphère,

Michel Goulet

p.j.

MG/sv



EXPERTISE TECHNIQUE

DESTINATAIRE : M. Michel Goulet, chef de service
Service de la qualité de l'atmosphère

EXPÉDITEUR : Jean Pierre Lefebvre, ing.

DATE : Le 23 mars 2006

OBJET : **Route 131 – Élargissement entre Notre-Dame-des-Prairies et
Saint-Félix-de-Valois**
V/Réf. : 3211-05-369
N/Réf. : 625

COMMANDE REÇUE

Le 7 mars dernier, M. Jacques Dupont, chef du Service des projets en milieu terrestre à la Direction des évaluations environnementales, nous faisait parvenir un document relativement au projet routier en objet. Il s'agit d'un premier addenda intitulé « Réponses aux questions et commentaires », préparé pour Transports Québec par le groupe TECSULT inc., en date de février 2006. Nous sommes invités à lui confirmer que « les renseignements demandés ont été traités de façon satisfaisante et valable » dans ce document complémentaire.

Ce projet avait fait l'objet d'un avis de nos collègues du Programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles (PIEVA) le 21 février 2005. Cette intervention est à l'origine des questions soumises à l'initiateur. Les questions numéro QC-33 à 35 ainsi que 38 à 40 réfèrent aux informations réclamées sur le volet sonore du projet d'élargissement de la route 131 (R-131).

RÉPONSES APPORTÉES

QC-33 : Commentaire réclamé sur la pertinence d'utiliser une glissière rigide de béton comme écran acoustique :

...2

Les auteurs reconnaissent qu'un muret de séparation des deux voies n'a qu'une influence minimale sur la réduction de l'impact du bruit des pneumatiques sur la chaussée. Il nous indique en fait que « *les voies de circulation les plus proches des résidences ne sont pas protégées par le muret mitoyen* ».

QC-34 : Fournir un tableau qui permet de comparer la valeurs du $L_{Aeq,24h}$ pour chacune des résidences qui subira une augmentation de bruit :

L'annexe 5 comporte le tableau réclamé. Il fait le point sur les niveaux sonores en 2012, avec ou sans la réalisation du projet ainsi qu'en 2022 si le projet s'est réalisé.

QC-35 : Identification des mesures d'atténuation qui pourraient être envisagées afin d'améliorer la situation sonore :

Le document indique « *que l'implantation de mesures d'atténuation n'est pas requise à ce stade-ci* ». Cette conclusion est basée sur les critères d'intervention prévus dans la *Politique du bruit routier* du MTQ. Hélas, les relevés sonores effectués démontrent que les objectifs que tente de faire respecter le MDDEP sont déjà dépassés pour des dizaines de résidences localisées le long de la R-131 ou bien au croisement de routes transversale à celle-ci. Ces résidences sont dans les secteurs suivants :

- Chemin Barrette, la R-131;
- 1^{er} rang de la Chaloupe;
- rue Frédéric;
- rue Paradis;
- rue Raymond; et,
- autres cas isolés.

QC-38 : Détails sur le programme de surveillance et de suivi :

Le MTQ fait la mise au point suivante; *durant les travaux, les obligations et engagements du ministères font de facto partie des documents d'appels d'offre et deviennent partie du contrat de l'adjudicataire*. Ceux-ci sont réunis dans un plan de surveillance environnementale de la construction et, à la fin de sa réalisation, ils deviennent parties intégrantes des activités courantes du MTQ.

QC-39 : Suivi des mesures d'atténuation prévu par l'initiateur :

L'initiateur s'engage au suivi de l'impact sonore durant les travaux de construction. Il nous réfère à la section n° 7 du rapport final de l'étude des répercussions sur l'environnement d'août 2004.

QC-40 : Programme de suivi du climat sonore en phase exploitation :

Le MTQ s'engage à réaliser un tel programme et à apporter, le cas échéant, les correctifs nécessaires en spécifiant cependant que cela se fera « *dans les limites prévues par sa Politique sur le bruit routier* ».

CONCLUSION

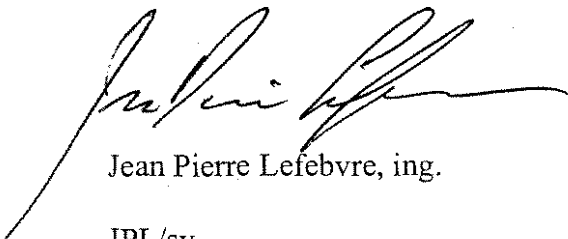
L'élargissement de cette route augmentera la pression acoustique de l'environnement sonore de plusieurs dizaines de résidences répertoriées. Le MTQ conclut vraisemblablement que les habitants de ce secteur n'ont que peu d'attente, en matière d'ambiance sonore, compte tenu de l'historique du climat qui règne déjà sur ce tronçon de route. L'importance attribuée aux impacts résiduels en matière de bruit par les auteurs (chapitre 6.3.3.10) confirme déjà que: « *De manière générale, ... le climat sonore sera assez comparable à ce qu'il est aujourd'hui.* ».

Les seuils de perturbations sonores définis comme acceptables dans la pratique administrative poursuivie par le MDDEP lors de l'analyse environnementale de projets routiers ne peuvent donc actuellement et ne pourront pas à l'avenir être entièrement respectés, compte tenu du contexte rural et des caractéristiques physiques du territoire. Ces seuils limites de bruit ambiant sont respectivement de: $L_{Aeq,12h}$ de 55 dB[A] le jour, $L_{Aeq,3h}$ de 50 dB[A] le soir et $L_{Aeq,1h}$ de 45 dB[A] la nuit.

Quant à la période de construction, là aussi des dépassements des seuils applicables aux chantiers de construction de la Politique sectorielle du MDDEP sont annoncés. Le chapitre n° 6.3.3.10 du rapport final estime que « *des bruits de construction de l'ordre de 80 dB[A] seront subis par une bonne partie des habitations recensées en bordure de la route* ». Ceux-ci auront au moins un caractère temporaire. L'initiateur devrait être invité à s'engager, dans la mesure du possible, à respecter la *Politique sectorielle* du MDDEP, mise à jour de mai 2005. Celle-ci est annexée au présent rapport.

Nous concluons que l'addenda répond de façon satisfaisante et valable aux questions qui ont été formulées. Nous recommandons cependant que le MTQ soit dès maintenant informé que tout indique qu'il sera dans l'incapacité de respecter

les seuils recommandés par le MDDEP par des mesures d'atténuation conventionnelles compte tenu des conditions existantes. Les simulations pour 2012 et 2022 montrent, en effet, que l'accroissement normal du trafic sur la R-131 fera en sorte que le climat sonore va encore se détériorer avec ou sans la réalisation de l'élargissement. Il y a donc lieu de prévenir les réactions négatives que ce constat pourrait déclencher en évaluant la pertinence de réduire la vitesse autorisée. C'est vraisemblablement la seule façon de diminuer sensiblement le bruit routier.



Jean Pierre Lefebvre, ing.

JPL/sv

Le bruit communautaire au Québec

Politiques sectorielles

**Limites et lignes directrices préconisées par le ministère
du Développement durable, de l'Environnement et des
Parcs relativement aux niveaux sonores provenant
d'un chantier de construction**

(Mise à jour de mai 2005)

Pour le jour

Pour la période du jour comprise entre 7 h et 19 h, le MDDEP a pour politique que toutes les mesures raisonnables et faisables doivent être prises par le maître d'œuvre pour que le niveau de bruit équivalent ($L_{Aeq,12h}$) provenant du chantier de construction soit égal ou inférieur au plus élevé des niveaux sonores suivants, soit 55 dB ou le niveau de bruit ambiant initial s'il est supérieur à 55 dB. Cette limite s'applique en tout point de réception dont l'occupation est résidentielle ou l'équivalent (hôpital, institution, école).

On convient cependant qu'il existe des situations où les contraintes sont telles que le maître d'œuvre ne peut exécuter les travaux tout en respectant ces limites. Le cas échéant, le maître d'œuvre est requis de:

- a) prévoir le plus en avance possible ces situations, les identifier et les circonscrire;
- b) préciser la nature des travaux et les sources de bruit mises en cause;
- c) justifier les méthodes de construction utilisées par rapport aux alternatives possibles;
- d) démontrer que toutes les mesures raisonnables et faisables sont prises pour réduire au minimum l'ampleur et la durée des dépassements;
- e) estimer l'ampleur et la durée des dépassements prévus;
- f) planifier des mesures de suivi afin d'évaluer l'impact réel de ces situations et de prendre les mesures correctrices nécessaires.

Pour la soirée et la nuit

Pour les périodes de soirée (19 h à 22 h) et de nuit (22 h à 7 h), tout niveau de bruit équivalent sur une heure ($L_{Aeq,1h}$) provenant d'un chantier de construction doit être égal ou inférieur au plus élevé des niveaux sonores suivants, soit 45 dB ($L_{Aeq,1h}$) ou le niveau de bruit ambiant initial s'il est supérieur à 45 dB. Cette limite s'applique en tout point de réception dont l'occupation est résidentielle ou l'équivalent (hôpital, institution, école).

La nuit, afin de protéger le sommeil, aucune dérogation à ces limites ne peut être acceptable (sauf en cas de nécessité absolue). En soirée toutefois, lorsque la situation le justifie, le niveau sonore moyen ($L_{Aeq,3h}$) peut atteindre 55 dB peu importe le niveau ambiant à la condition de justifier ces dépassements conformément aux exigences « a » à « f » telles qu'elles sont décrites au paragraphe précédent.

Ministère des Affaires
municipales
et des Régions

Québec 

Direction régionale de Lanaudière.

Montréal, le 23 mars 2006

Monsieur Jacques Dupont
Chef du Service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : Route 131 – Projet d'élargissement entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois

N/Dossier : 6705-620-072

V/Dossier : 3211-05-369

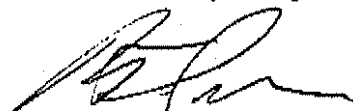
Monsieur,

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, le ministère des Affaires municipales et des Régions a procédé à l'analyse du document identifiant les questions et les commentaires que notre ministère vous a transmis le 3 février 2005 en regard du projet cité en objet de même que le document complémentaire contenant les réponses à ces questions et commentaires.

Vous trouverez ci-joint notre commentaire sur l'évaluation du traitement accordé par l'initiateur du projet aux préoccupations de notre ministère que nous avons formulées dans notre envoi du 3 février 2005.

Veuillez agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.

Le directeur régional par intérim,


Robert Sabourin

DESTINATAIRE : M. Robert Sabourin, directeur par intérim

EXPÉDITEUR : Raynald Charrier

DATE : Le 23 mars 2006

OBJET : Projet : Projet d'élargissement de la route 131
Étude d'impact – Questions et commentaires
Référence : 3211-05-369
N/Dossier : 6705-620-072

Contexte

Le 24 janvier 2005, la Direction des évaluations environnementales du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) sollicitait la collaboration de notre direction régionale sur la recevabilité de l'étude d'impact sur le projet cité en objet.

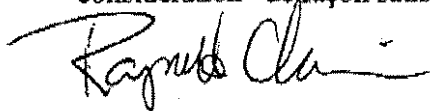
Le 3 février 2005, notre direction lui transmettait ses questions et ses commentaires eu égard aux préoccupations de notre ministère.

En février 2006, l'initiateur du projet a déposé la version finale des réponses à ces questions et commentaires.

Cette fois-ci, la Direction des évaluations environnementales du MDDEP sollicite la collaboration de notre direction régionale afin de s'assurer que l'initiateur a répondu de façon satisfaisante à ceux-ci.

Commentaire

L'examen de la section 6.3.3 (Évaluation des impacts – Milieu humain) nous amène à conclure que les renseignements demandés par notre ministère ont été pris en considération de façon satisfaisante et valable.



Raynald Charrier
Conseiller aux opérations régionales

Dupont, Céline

De: Levasseur, Jacques
Envoyé: 29 mars 2006 10:14
À: Dupont, Céline
Cc: Léger, Marc
Objet: Élargissement de la route 131 à Saint-Félix-de-Valois - Recevabilité de l'étude d'impact / Commentaires de la direction régionale

Bonjour,

Suite à l'envoi de Monsieur Jacques Dupont à Madame Hélène Tremblay en date du 7 mars dernier, concernant l'objet en titre, voici nos commentaires. De façon générale, nous sommes satisfait et prenons bonne note des réponses transmises par le ministère des Transports suite aux 'Questions et Commentaires' des Évaluations environnementales. Toutefois, la question 13, concernant les cours d'eau n'a pas été répondu de façon satisfaisante. En effet, au sens de la Politique de protection des rives..., ce sont sept cours d'eau, et non des fossés (comme le prétend le MTQ) qui seront affectés par le projet. Il aurait donc été préférable que ceux-ci aient été caractérisés et que des mesures de protection soient proposées. Cependant, il sera toujours possible d'avoir plus de précisions et d'engagements de la part du MTQ lors de la demande de certificat d'autorisation.

Salutations!

Jacques Levasseur, ing.
Ministère de l'Environnement
Direction régionale de Lanaudière
100, boul. Industriel
Repentigny (Québec)
J6A 4X6
Tél.: (450) 654-4355, poste 245
Télec.: (450) 654-6131
Courriel: jacques.levasseur@menv.gouv.qc.ca

Joliette, le 30 mars 2006

Monsieur Guy Sanfaçon
Direction de la protection de la santé publique
Ministère de la Santé et des Services sociaux
1075, chemin Sainte-Foy, 11^e étage
Québec (Québec) G1S 2M1

**Objet : Élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois :
Commentaires aux réponses du consultant (Tecsult, 0514429)**

Monsieur,

Veillez trouver ci-joint les commentaires de la Direction de santé publique et d'évaluation de l'Agence de Santé et de Services sociaux de Lanaudière concernant le projet cité en titre.

Cet avis fait suite à la demande de collaboration qui avait été adressée à monsieur Gabriel Hakizimana le 10 mars dernier.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Original signé par :

Claude Bégin, M.Sc.
Agent de planification, programmation et recherche

Original signé par :

Elyse Brais, M.Sc.
Agente de planification, programmation et recherche

EB/cr

p.j. Commentaires aux réponses du consultant (Tecsult, 0514429)

c.c. Dre France Lussier, directrice de santé publique et d'évaluation par intérim, ASSSL

*Agence de la santé
et des services sociaux
de Lanaudière*

Québec 

**ÉLARGISSEMENT DE LA ROUTE 131
ENTRE NOTRE-DAME-DES-PRAIRIES ET SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS**

Commentaires aux réponses du consultant (Tecsult, 0514429)

Préparé par :

**Elyse Brais, agente de planification, programmation et recherche
Claude Bégin, agent de planification, programmation et recherche**

Direction de santé publique et d'évaluation de Lanaudière

Mars 2006

COMMENTAIRES AUX RÉPONSES DU CONSULTANT (TECSULT, 0514429)

MISE EN CONTEXTE

La Direction de santé publique et d'évaluation de Lanaudière a pris connaissance du projet d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois lorsque l'étude d'impact lui a été soumise une première fois pour évaluation de sa recevabilité en janvier 2005. Après un exercice de consultation intra et interministérielle, un document contenant questions et commentaires a été adressé en mars 2005 par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) à l'initiateur du projet, en l'occurrence le ministère des Transports du Québec (MTQ).

Les commentaires qui suivent visent donc à évaluer les réponses fournies par l'initiateur du projet aux questions qu'avait soulevées la Direction de santé publique et d'évaluation de Lanaudière. Ils s'inscrivent dans l'esprit du développement durable, tout en considérant les objectifs poursuivis par le MTQ dans l'aménagement de son réseau routier, soit de maintenir une bonne fluidité de la circulation et d'assurer la sécurité des déplacements. En l'absence de données probantes ou soutenues par la littérature, nous sommes d'avis que le principe de précaution devrait guider nos interventions.

PROBLÉMATIQUE ET JUSTIFICATION DU PROJET

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

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.

Une confusion prévaut, à notre avis, au sujet des résidants qui ont été consultés par le promoteur du projet. La DSPÉ ne peut identifier, au sein des informations fournies, celles qui révèlent les préoccupations des individus susceptibles d'être les plus affectés par les travaux projetés. La DSPE aurait souhaité pouvoir prendre connaissance de celles-ci.

Nous sommes au fait que la consultation en début de procédure n'est pas une étape obligatoire et que sa réalisation est laissée à la discrétion de l'initiateur du projet (directive pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement d'un projet de route, MDDEP, mise à jour août 2005). Toutefois, tout comme le MDDEP, nous encourageons tout promoteur à procéder à une consultation publique en début de projet. Ces consultations, comme le mentionne le MDDEP dans sa directive, visent à récolter les opinions des parties intéressées afin que celles-ci puissent exercer une réelle influence sur les questions à étudier, les choix et prises de décision. La considération des opinions des citoyens dans le processus de planification contribue à rendre un projet socialement acceptable. Toutefois, si le MTQ ne désire pas procéder à une consultation publique formelle pour le projet à l'étude, nous lui suggérons de cumuler, dans l'étude d'impact ou autre document y étant annexé, les préoccupations non

seulement des commerçants soucieux de voir aménager des accès sécuritaires aux diverses propriétés, mais également des citoyens visés par une acquisition obligatoire ou un déplacement (14 bâtiments au total), de même que ceux affectés par une réduction des marges de recul (9 bâtiments). Il est sûrement approprié que les préoccupations des propriétaires de ces bâtiments ou lots, qui seront directement touchés par le projet, soient présentées.

Nous tenons également à souligner que des discordances existent entre l'étude d'impact d'origine et les réponses fournies par le promoteur.

À l'annexe 4, le nombre de propriétés acquises ou déplacées est de 12 alors que le texte en mentionne 14. Nous notons aussi que parmi les propriétés qui seront déplacées figure la résidence pour personnes âgées, propriété qui devait au départ être concernée par une réduction de marge de recul. Nous comprenons que la remodelisation de l'impact sonore ait pu affecter ces résultats. Une mise à jour des informations est donc indiquée (par exemple les tableaux 6.8 et 6.9 de l'étude d'impact).

OPTIONS ET VARIANTES D'AMÉNAGEMENT CONSIDÉRÉES

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

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 et la route 131 et l'augmentation du nombre de véhicules y circulant ?

Sans remettre en question le modèle utilisé pour prédire le nombre d'accidents aux intersections, nous trouvons que la conclusion à la réponse fournie par l'initiateur du projet à la QC-8 est prématurée. Elle mentionne que ces « résultats indiquent que la disparition du feu de circulation et l'ajout d'une voie sur la route principale aura un effet bénéfique sur la sécurité routière » (Tecsult, RP-8, p. 2-7). Ainsi, à moins d'une démonstration plus étayée, nous maintenons notre recommandation quant à la non disparition de ce feu de circulation. L'initiateur du projet devrait refaire le calcul en considérant une période de référence plus longue (3 à 5 ans) et en y intégrant les données de population et d'accidents correspondantes.

L'initiateur du projet utilise la seule année 2003 comme période de référence pour les fins du calcul de prédiction du nombre d'accidents à l'intersection du rang Sainte-Rose. Pourtant, il est généralement admis par les divers intervenants en sécurité routière et en santé publique qu'une seule année de référence ne permet pas d'établir des tendances à court, moyen ou long terme. Il faut habituellement des données sur une période de 3 à 5 ans, voire davantage lors d'analyse de série chronologique d'une problématique.

D'ailleurs, cette préoccupation semble être partagée par l'initiateur du projet. En effet, l'annexe 1 de l'Étude de circulation mentionne, en référence au tableau 4-1, que cet « ensemble de données (4 ans) est adéquat pour refléter les tendances, étant donné qu'on utilise habituellement un horizon de 3 à 5 ans pour réaliser les analyses ; un sous-ensemble plus petit risque d'amplifier une situation due à l'effet aléatoire alors qu'un ensemble plus grand (plus d'années) atténue l'impact de l'évolution socio-démographique et des travaux d'infrastructure réalisés » (Tecsult, 2005, p. 6).

De plus, l'annexe 1 de l'Étude de circulation fait état d'un scénario de croissance modérée de la population. « L'augmentation projetée de la population a été établie à 1 % par année de 1996 à 2006 et de 0,7 % par année de 2006 à 2016. On retient que cette même tendance se maintient jusqu'en 2020 » (Tecsult, p. 13). Nous présumons qu'il s'agit du scénario pour les municipalités de Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois car le texte ne le précise pas. Ces données suggèrent une hausse de 10 % pour ces municipalités entre 1996 et 2006 et de 7 % pour la période 2006-2016. Toutefois, les données fournies par l'Institut de la Statistique du Québec (ISQ) prévoient, entre 1995 et 2005, une hausse de 17,2 % à Notre-Dame-des-Prairies et de 5,3 % à Saint-Félix-de-Valois. Nous ne possédons pas de projections pour les années 2006 et suivantes car elles font l'objet de demandes particulières auprès de l'ISQ.

C'est pourquoi, nous nous demandons sur quelle source de données se basent les projections de la population de ces deux municipalités.

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'accident.

Sans minimiser le fait que le risque d'accident demeure au niveau des bretelles de demi-tour et des ouvertures, nous reconnaissons que leur configuration envisagée, selon les plans de l'annexe 2, devrait atténuer ces risques. Toutefois, nous recommandons que la signalisation de ces bretelles et ouvertures soient claires, explicites et lisibles sur une distance appropriée afin de permettre aux conducteurs de réagir adéquatement en cas d'incident.

La réponse fournie par l'initiateur du projet à la QC-9 fait mention des critères d'aménagement des bretelles de demi-tour (Tecsult, p. 2-9 à 2-10). La consultation des plans d'avant-projet (annexe 2), permet de visualiser plus correctement comment vont se faire les aménagements des bretelles de demi-tour et les ouvertures, ce que permettait plus difficilement la figure 6.4 de l'étude d'impact présentée par Tecsult.

DESCRIPTION DU MILIEU RÉCEPTEUR

Infrastructures et équipements – Puits (Section 5.3.2.2, p. 5-37)

QC-16 à QC-20

ET

IDENTIFICATION ET ÉVALUATION DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT DES AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS

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

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.

À la réponse RP-16, nous considérons les informations complémentaires fournies par le promoteur utiles à la compréhension des puits alimentant en eau potable les résidents du secteur. Il est fait mention qu'effectivement tous les puits traversent un horizon argileux, recouvert ou non de sable. À la réponse RP-17, on ne localise pas spécifiquement chacun des puits individuels (annexe 3), mais les indications présentées permettent de situer adéquatement les ouvrages de captage d'eau individuels, communautaires et municipaux. L'initiateur mentionne les mêmes résultats relativement aux puits individuels (à la réponse RP-18) que ceux de l'étude d'impact. La contamination actuelle de ces puits serait-elle due aux conditions naturelles qui prévalent dans le secteur à l'étude ? D'autre part, la DSPE considère favorablement les clarifications concernant le sort qui sera réservé aux conduites traversant la route 131, soit leur insertion dans une gaine protectrice lors des travaux afin d'éviter une réouverture de la route projetée en cas de bris.

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.

Tout en reconnaissant que les données sur l'utilisation du vélo et le nombre de piétons ne font pas l'objet de comptage systématique par le MTQ, il s'avère fort probable que des cyclistes et des piétons empruntent ou traversent ce tronçon de la route 131. C'est pourquoi, nous sommes d'avis que les feux de circulation actuels doivent être maintenus (sous réserve de nouveaux calculs pour le rang Sainte-Rose, voir QC-8) et ils doivent disposer d'une phase piéton-cycliste protégée. De plus, considérant une utilisation éventuelle de ce tronçon de route par des cyclistes, voire des piétons, nous estimons que les accotements asphaltés doivent prévoir une largeur suffisante selon les normes du ministère des Transports pour ce type de route.

La réponse apportée par l'initiateur du projet à la QC-30 débute en mentionnant qu'aucune donnée n'est actuellement disponible sur l'utilisation actuelle du tronçon de la route 131 par les cyclistes et les piétons (Tecsult, p. 2-21). Toutefois, il s'avère possible de réaliser des études d'observation pour estimer le nombre de cyclistes et piétons selon une méthodologie reconnue. Par ailleurs, les données fournies font état d'un petit nombre de piétons et de cyclistes impliqués dans les accidents. Ces données sont l'un des indicateurs sur le risque d'accident mais elles ne peuvent suppléer à celles portant sur l'utilisation de ces modes de transport, lesquelles permettent de calculer des taux d'accidents.

QC-31 Discuter de la possibilité d'augmentation des risques d'accident pour les utilisateurs de VTT et de motoneiges 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 ?

Nous partageons globalement la conclusion à la réponse apportée par l'initiateur du projet à la QC-31 mais émettons une réserve en ce qui concerne le sentier situé au nord de la rue Principale (Tecsult, p. 2-22 à 2-24). Nous maintenons notre préoccupation quant aux risques d'accident et de conflits d'utilisateurs liés au fait d'amener les motoneigistes à l'ouverture prévue dans le terre-plein pour la bretelle de demi-tour. Ces

risques ou conflits pourraient survenir lorsque des motoneigistes veulent traverser la route et qu'ils évaluent mal la vitesse des véhicules venant dans leur direction, car cette vitesse sera fort probablement plus élevée entre les deux intersections. Ils pourraient survenir également lorsque des véhicules veulent emprunter la bretelle et que des motoneigistes s'y trouvent ou sont près du terre-plein. Ces situations pourraient être aggravés par la hauteur du terre-plein qui peut diminuer le champ de vision des usagers concernés.

L'initiateur du projet mentionne que : « nous ne croyons pas que l'élargissement de la route et l'aménagement d'un terre-plein auront un effet négatif sur la sécurité des utilisateurs de VTT ou de motoneiges » (Tecsult, p. 2-24). Toutefois, il nous semble prématuré de conclure ainsi avant d'avoir un portrait de ce que sera la situation réelle, une fois les aménagements complétés.

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

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

Les résultats de l'annexe 5 indiquent que certaines résidences subiront un impact moyen ou fort dès l'ouverture du projet en 2012. C'est pourquoi nous ne comprenons pas la réponse RP-35 du consultant, à la lumière des informations contenues dans la Politique sur le bruit routier (MTQ, 1998).

La DSPÉ apprécie la présentation des outils (tant dans l'étude d'impact que dans le document complémentaire) qui permettent au MTQ d'évaluer les impacts sur l'ambiance sonore de leurs différents projets. La procédure est aisée à comprendre et les résultats facilement interprétables. Pourtant, les commentaires du consultant semblent contredire les résultats présentés à l'annexe 5. Celui-ci mentionne à la page 2-26 du document complémentaire que le MTQ verra à mettre en œuvre des mesures d'atténuation du bruit lorsqu'un impact sonore est jugé significatif (lorsqu'il engendre un impact moyen ou fort selon la grille d'évaluation prévue à cet effet). Or, la consultation de l'annexe 5 révèle que plusieurs résidences, outre celles acquises ou déplacées, subiront de tels impacts. Pourquoi mentionne-t-on alors que ces résultats indiquent qu'aucune mesure d'atténuation n'est requise ? Doit-on comprendre que l'engagement du MTQ de réaliser un suivi du climat sonore (RP-40) vise à vérifier si ses prévisions sont justes ? Dans ce cas, les espaces nécessaires pour l'implantation subséquente de mesures d'atténuation seront-ils réservés au moment de la construction, tel que mentionné dans la politique sur le bruit routier du MTQ ? Des clarifications à ce sujet nous apparaissent nécessaires.

Préparé par : Elyse Brais, agente de planification, programmation et recherche
Claude Bégin, agent de planification, programmation et recherche
Direction de santé publique et d'évaluation de Lanaudière
30-03-06