
DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

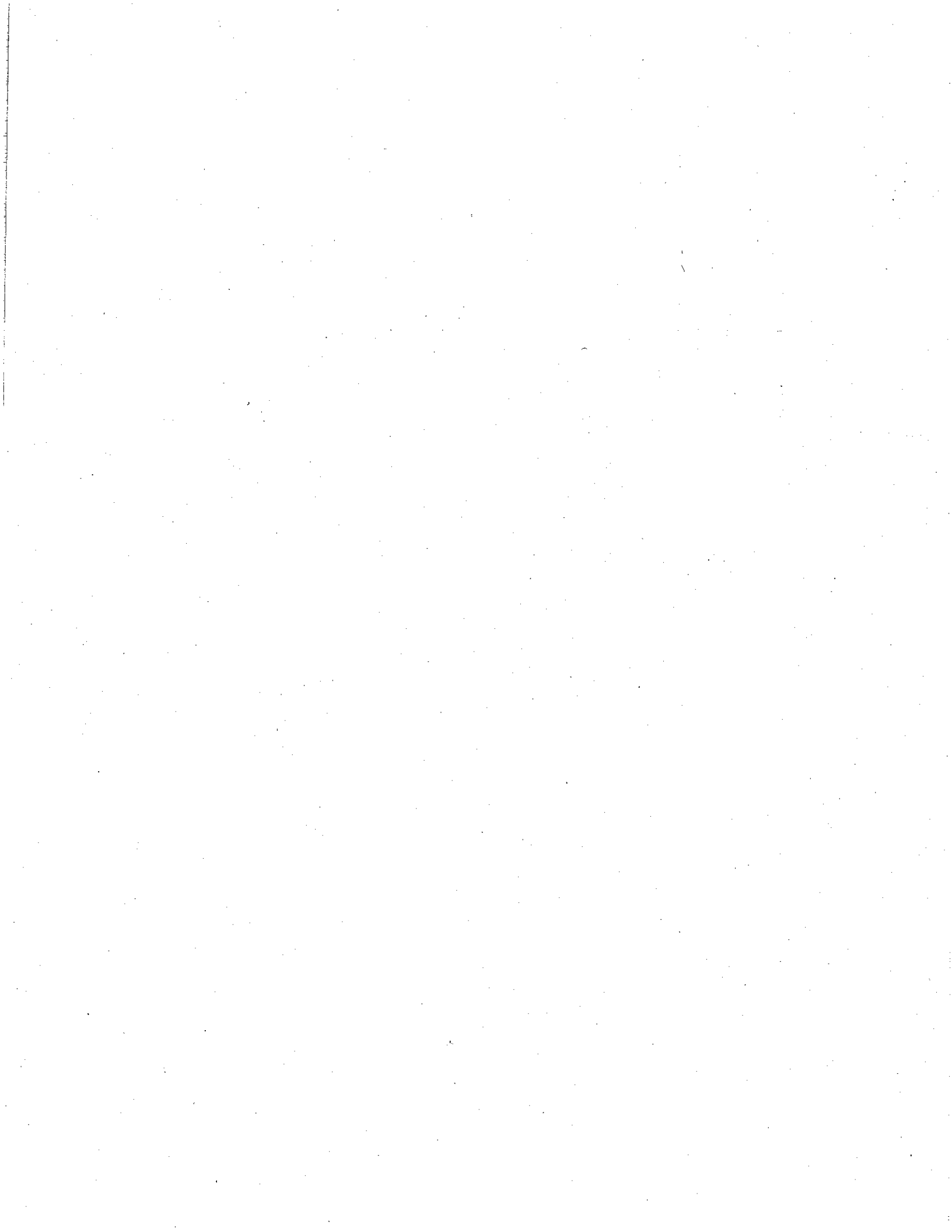
**Questions et commentaires
pour le projet de construction d'un nouveau tronçon de la
route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte
sur le territoire de la municipalité de Port-Cartier
par le ministère des Transports du Québec**

Dossier 3211-05-440

Le 8 juillet 2010

*Développement durable,
Environnement
et Parcs*

Québec 



INTRODUCTION

Le présent document comprend des questions et des commentaires adressés au ministère des Transports du Québec (MTQ) dans le cadre de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement pour le projet de construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte sur le territoire de la municipalité de Port-Cartier, municipalité régionale de comté (MRC) de Sept-Rivières.

Ce document découle de l'analyse réalisée par le Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales en collaboration avec les unités administratives concernées du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs ainsi que de certains autres ministères et organismes. Cette analyse a permis de vérifier si les exigences de la directive de la ministre 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 traitées de façon satisfaisante par l'initiateur de projet.

Avant de rendre l'étude d'impact publique, la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs doit s'assurer qu'elle contient les éléments nécessaires à la prise de décision. Il importe donc que les renseignements demandés dans ce document soient fournis au Ministère afin qu'il puisse juger de la recevabilité de l'étude d'impact et, le cas échéant, recommander à la ministre de la rendre publique.

QUESTIONS ET COMMENTAIRES

3. ZONES D'ÉTUDE ET DESCRIPTION DU MILIEU

3.2.1.1.3 Zones d'étude et description du milieu – Description du milieu – Milieu naturel – Milieu physique – Érosion des berges et zones de mouvements de terrain (pages 3-7)

QC-1 Dans cette section, l'étude d'impact aborde la problématique de l'érosion des berges et les zones de mouvements de terrain en se référant au projet de schéma d'aménagement révisé de la MRC de Sept-Rivières. L'initiateur ne s'appuie pas sur l'outil de planification approprié. Il devrait plutôt intégrer dans son analyse les éléments pertinents à son projet contenus dans le règlement de contrôle intérimaire (RCI) relatif aux zones de risque d'érosion littorale en bordure du fleuve Saint-Laurent et de l'estuaire de certaines rivières du territoire de la MRC de Sept-Rivières (règlement n° 02-2005).

3.2.1.2.2 Zones d'étude et description du milieu – Description du milieu – Milieu naturel – Milieu biologique – Végétation riveraine et milieux humides (pages 3-13)

QC-2 Cette section traite d'un milieu humide en rive gauche de la rivière Riverin, soit un marécage arbustif à Aulne rugueux. L'initiateur doit préciser quelle méthode a été utilisée pour identifier et cartographier les milieux humides dans le secteur d'étude (bases de données, photo-interprétation, terrain, etc.).

QC-3 La zone d'érosion dont il est question au second paragraphe est-elle située près du pont actuel ou du pont à construire?

3.2.1.2.3 Zones d'étude et description du milieu – Description du milieu – Milieu naturel – Milieu biologique – Espèces végétales menacées ou vulnérables (pages 3-17)

QC-4 L'initiateur doit réaliser un complément d'inventaires exhaustifs visant toutes les espèces floristiques menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées (EFMVS) et à transmettre sous pli séparé au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) un rapport complet incluant, outre la localisation (notamment cartographique) des habitats et/ou populations d'espèces relevées, l'aire couverte, les méthodes utilisées, les relevés de terrain, les dates précises et l'identification de la (ou des) personne(s) ayant réalisé l'(les) inventaire(s). Cet inventaire visera tout le site des travaux sujet à empiètement et/ou déboisement en phase de construction et tous les milieux susceptibles d'être touchés et, particulièrement, les chemins d'accès retenus.

Dans la mesure du possible, les EFMVS doivent être évitées (par exemple, par la pose de clôtures de protection permettant d'éliminer tout risque d'impact sur les espèces ou leurs habitats). S'il était impossible d'éviter les EFMVS et que des espèces et/ou habitats seraient perturbés ou détruits pendant les travaux, l'initiateur devra préconiser un programme de conservation et de suivi environnemental incluant des mesures d'atténuation particulières ou de compensations conformes au guide recommandé¹.

3.2.1.2.4 Zones d'étude et description du milieu – Description du milieu – Milieu naturel – Milieu biologique – Faune et habitats – Faune ichtyenne (pages 3-17 à 3-22)

QC-5 Décrire le barrage sur la rivière Riverin et ses ouvrages de franchissement le cas échéant. Expliquer pourquoi les anguilles semblent passer et non les ombles.

3.2.1.2.4 Zones d'étude et description du milieu – Description du milieu – Milieu naturel – Milieu biologique – Faune et habitats – Herpétofaune (pages 3-22 à 3-23)

QC-6 À cette section, six espèces d'herpétofaune sont identifiées comme étant susceptibles de fréquenter ce secteur si des habitats propices s'y retrouvent. D'autres espèces peuvent se retrouver dans la zone d'étude : la Salamandre cendrée, la Salamandre à deux lignes, la Salamandre à points bleus, le Triton vert et la Grenouille verte. Il est à souligner que la rivière Riverin et le milieu humide constituent des habitats propices à ces espèces. De plus, une espèce comme le Crapaud d'Amérique utilise une grande variété d'habitats comme les forêts, les friches, les tourbières, les champs, les jardins, etc. Finalement, les mares temporaires, souvent utilisées par les amphibiens au printemps, n'ont pu être décelées dans l'inventaire réalisé le 22 août 2008. Le MRNF demande que ces renseignements soient ajoutés.

¹ COUILLARD, Line, 2007. *Les espèces floristiques menacées ou vulnérables : guide pour l'analyse et l'autorisation de projets en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement*, Québec, gouvernement du Québec, ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, version préliminaire, 26 pages.

3.2.1.2.4 Zones d'étude et description du milieu – Description du milieu – Milieu naturel – Milieu biologique – Faune et habitats – Faune aviaire (pages 3-23 à 3-30)

- QC-7** Les statuts des espèces ne sont pas à jour. Par exemple, le Garrot d'Islande est une espèce préoccupante au fédéral et vulnérable au provincial, tandis que le Hibou des marais et le Quiscale rouilleux sont des espèces préoccupantes au fédéral et susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables au provincial. La Paruline du Canada et le Moucherolle à côtés olive sont des espèces menacées au fédéral et susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables au provincial. Réviser le statut des espèces et les mettre à jour.
- QC-8** Les noms d'oiseaux ne sont pas à jour. Par exemple, le canard kakawi se nomme désormais le Harelde kakawi.
- QC-9** La méthode utilisée pour les inventaires par point d'écoute devrait être décrite de façon plus détaillée. Par exemple, combien de stations ont été recensées par tracé de route? Quelle était la distance entre les stations? À quelles périodes d'heures les points d'écoute ont-ils été visités? Quelles étaient les conditions météorologiques lors des visites aux points d'écoute?

En milieu forestier, on suggère une distance d'au moins 250 m entre chaque point d'écoute. On recommande de visiter chaque station au moins à deux reprises, avec au moins 10 jours d'intervalle entre chaque visite. Lors d'inventaires effectués à la fin juin ou au début juillet, il est recommandé de terminer les points d'écoute trois heures après le lever du soleil.

Enfin, de l'avis d'Environnement Canada, les inventaires ont été effectués un peu tard dans la saison, vers la fin de la période de reproduction de certaines espèces, ce qui diminue la probabilité de détection.

3.2.1.2.4 Zones d'étude et description du milieu – Description du milieu – Milieu naturel – Milieu biologique – Faune et habitats – Faune terrestre (pages 3-32)

- QC-10** Le tableau 3.7 identifie les espèces de mammifères présentes ou potentiellement présentes dans la zone d'étude locale. Les espèces suivantes devraient également figurer au tableau : la Grande Chauve-souris brune, les Chauves-souris cendrées et rousses (toutes deux susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables au Québec), le Campagnol-lemming de Cooper (espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable au Québec), le Caribou forestier (espèce désignée vulnérable au Québec), le Cougar (espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable au Québec), la Marmotte commune et la Belette hermine.

3.3.6 Zones d'étude et description du milieu – Milieu humain – Sites d'intérêt : territoires d'intérêt écologique (pages 3-67)

QC-11 La dernière phrase de cette section indique qu'aucun territoire d'intérêt écologique « ne se trouve à l'intérieur même de la zone d'étude ». Comment cela est-il possible si la rivière Riverin possède le statut de rivière à saumon, surtout s'il y a un barrage difficile à franchir près de son embouchure?

4. ANALYSE COMPARATIVE DES OPTIONS D'INTERVENTION ET CHOIX DE L'OPTION OPTIMALE

QC-12 Présenter un échéancier précisant les dates où les différentes étapes de réalisation du projet seront effectuées.

4.4 Analyse comparative des options d'intervention et choix de l'option optimale – Préoccupations du milieu (pages 4-23)

QC-13 Tel que soulevé par le public lors des consultations, il est important de rappeler que, avec les projets de La Romaine et la 3^e phase d'Alouette qui seront en développement au cours des prochaines années, les paramètres d'achalandage routier n'iront qu'en augmentant. Cette réalité n'a pas été considérée lors de l'analyse des différents impacts, alors qu'elle peut avoir une influence à plusieurs niveaux et sur divers thèmes, tels le bruit, la sécurité routière, les vibrations, etc. Nous tenons également à souligner que bien qu'il y ait eu deux rencontres favorisant la consultation des personnes concernées, elles ont été tenues la même journée, ce qui limite la participation des citoyens.

QC-14 Quelles ont été les réponses du MTQ, notamment aux questions portant sur l'entretien de l'ancien tronçon, la qualité de vie des citoyens de Portneuf-sur-Mer et la couverture du coût des pancartes par le MTQ?

QC-15 L'étude d'impact est pratiquement muette sur les impacts sonores du projet, si ce n'est que le déplacement de la route à une distance plus importante des bâtiments améliorera la qualité de vie des résidents (bruit, poussière, etc.). On fait également état que les résidents devront tolérer quelques nuisances pendant la réalisation du projet. « Ils pourraient en effet être dérangés par le bruit... ». Pour être en mesure d'évaluer l'acceptabilité environnementale du projet en ce qui a trait aux travaux de construction, nous aurions besoin des renseignements suivants :

- Quel est le calendrier projeté pour la réalisation des travaux?
- Des travaux en période nocturne sont-ils projetés?
- Combien de temps nécessiteront les travaux de démantèlement des extrémités de l'actuel tronçon de la route 138 et du pont actuel enjambant la rivière Riverin?
- Les devis de réalisation des travaux soumis aux entrepreneurs imposeront-ils des mesures pour atténuer les nuisances sonores et lesquelles, le cas échéant?

5.2.2.1 Évaluation des impacts, mesures d'atténuation et impacts résiduels – Milieu physique – Qualité des eaux – Impacts (pages 5-21)

QC-16 L'initiateur identifie la présence d'une prise d'eau potable municipale alimentant, depuis la rivière Riverin, une partie du noyau villageois de Rivière-Pentecôte, et la localise à la figure 3.8 de l'étude, ainsi qu'aux figures 4.1 à 4.5. Quelles sont les caractéristiques du réseau d'eau potable alimentant la population du secteur de Rivière-Pentecôte?

Dans la section portant sur la qualité des eaux (pages 5-18 à 5-28), l'étude présente les types d'impacts attendus sur ce milieu durant les travaux dont la mise en suspension et le transport des particules fines ainsi que l'augmentation de la turbidité de l'eau et des apports de sédiments dus à la traversée de la rivière Riverin. Le tableau 5.4 détaille les mesures d'atténuation que l'initiateur compte appliquer. Cependant, ces mesures ont pour objectif de préserver une qualité générale des eaux, sans prendre en considération la présence de la prise d'eau municipale située en aval des travaux prévus. L'initiateur n'a pas pris en compte les interrelations possibles entre des impacts qu'il juge inévitables (pages 5-23) sur la qualité de l'eau (milieu physique) et leurs implications sur une infrastructure stratégique alimentant la population en eau potable (milieu humain).

En somme, l'initiateur peut-il préciser les impacts des travaux routiers prévus sur la prise d'eau municipale, plus précisément sur une altération possible de la qualité de l'eau distribuée à la population située dans la zone d'étude locale? Il devra tenir compte du type de traitement actuellement en place à cette infrastructure municipale. Dans l'éventualité où des impacts probables seraient identifiés, il devra énoncer les mesures d'atténuation qu'il mettra en place afin d'assurer une eau de consommation de qualité durant la phase de construction de son projet.

QC-17 L'étude mentionne que « lors du démantèlement du pont actuel, le retrait de la pile centrale sera l'étape qui induira l'augmentation de la turbidité de l'eau dans la section aval de la rivière Riverin. » Veuillez en décrire la méthode prévue, dont le type de batardeau et de contrôle de dispersion des sédiments.

QC-18 À la fin de la page suivante (pages 5-22), l'étude affirme que la différence de l'utilisation de sels de déglacage se résume au déplacement de la route. Ne faut-il pas calculer dans cette équation l'utilisation des sels de déglacage pour le chemin municipal qui restera?

5.3.1 Évaluation des impacts, mesures d'atténuation et impacts résiduels – Milieu biologique – Végétation terrestre (tableau 5.5)

QC-19 On mentionne une mesure d'atténuation visant à « respecter et rétablir, au besoin, l'écoulement normal des eaux de surface principalement à proximité des milieux mal drainés et des cuvettes ». L'initiateur devrait expliquer de quelle façon il compte mettre en oeuvre cette mesure d'atténuation.

QC-20 La mesure d'atténuation VT8 liste des plantes à ensemercer qui sont moins sensibles aux sels de déglacage. Nous recommandons que le MTQ évite, si possible, d'utiliser des espèces indigènes, surtout celles qui pourraient être envahissantes, telle l'Argousier faux-nerprun.

5.3.2 Évaluation des impacts, mesures d'atténuation et impacts résiduels – Milieu biologique – Végétation riveraine et milieux humides (pages 5-28 à 5-32)

QC-21 L'étude d'impact ne tient pas compte que l'option retenue pour la traversée de la rivière Riverin se ferait au droit d'un méandre, un lieu dynamique d'érosion et de sédimentation. Le MTQ pourrait-il assurer que sa protection des berges près du nouveau pont éviterait les phénomènes d'érosion? D'autre part, quel serait l'effet de ces nouvelles infrastructures sur la dynamique des courants de la rivière en aval?

5.3.2.3 Évaluation des impacts, mesures d'atténuation et impacts résiduels – Milieu biologique – Végétation riveraine et milieux humides – Avenues de compensation (pages 5-32)

QC-22 Avec l'option retenue pour la traversée de la rivière Riverin, le MTQ propose de compenser la perte d'une partie du marécage arbustif en recréant d'autres milieux humides. Avant de mettre en œuvre une telle mesure de compensation, il serait bon d'évaluer les impacts possibles de la création de nouveaux marécages afin de s'assurer de ne pas créer davantage d'impacts négatifs (*par. ex.* : érosion).

La séquence d'actions qui est habituellement favorisée pour compenser les pertes de fonction de milieux humides est d'abord de restaurer, sinon bonifier et en dernier lieu de créer. De façon générale, la compensation doit être supérieure à ce qui est perdu afin de prendre en compte, entre autres, les risques associés au succès de la compensation ainsi que le temps avant que le milieu remplisse ses fonctions.

Il est également important de préciser qu'un milieu humide situé en bordure d'une route nationale n'aura pas la même valeur écologique et sociale qu'un milieu humide plus isolé. Aussi serait-il préférable de songer à restaurer ou bonifier un milieu humide dans la région, dans un secteur à haute valeur écologique qui pourrait être préservé à long terme. Il est demandé au MTQ de vérifier avec ses partenaires s'il existe un tel milieu à proximité, par exemple, dans le bassin versant de la rivière Pentecôte ou de la rivière Riverin.

5.3.4 Évaluation des impacts, mesures d'atténuation et impacts résiduels – Milieu biologique – Faune ichthyenne (pages 5-33)

QC-23 Il est précisé à cette section que les données provenant du Système d'information sur la faune aquatique (SIFA) du MRNF ont été considérées. Or, selon notre information, les données utilisées proviendraient possiblement des banques de données internes du MRNF.

5.4 **Évaluation des impacts, mesures d'atténuation et impacts résiduels – Milieu humain (pages 5-49 et ss.)**

QC-24 L'étude ne mentionne pas les activités d'exploration et d'exploitation minières qui sont effectuées dans la zone d'influence, à l'exception de la mention d'une carrière de granite noir située au nord de la zone d'étude. Toutefois, entre le secteur de la Rivière-Pentecôte et Port-Cartier, des claims sont en vigueur qui permettront à leur détenteur d'effectuer des travaux d'exploration. Plusieurs baux d'exploitation exclusifs de substances minérales de surface (BEX) ont été alloués pour l'exploitation de la tourbe ainsi que pour l'extraction de sable et de pierre concassée. Des baux non exclusifs (BNE) sont également en vigueur sur des sites d'extraction de sable et gravier. Cela dit, ces activités minières ont cours dans la zone d'influence et ne sont pas susceptibles d'être affectées par le projet de construction d'un nouveau tronçon de la route 138, sinon de façon positive pour des approvisionnements en matériaux de fondation et de revêtement de chaussée (sable, gravier et pierre concassée).

QC-25 Il est reconnu à la section 4.2.3.1 qu'une fois la route en fonction, sa proximité avec les résidants ou les bâtiments peut représenter, selon l'option choisie, un impact négatif dû à certaines nuisances dont le bruit. Également, il est mentionné dans la section 5.1.6.4 que les activités de construction engendreront des effets directs ou indirects sur de nombreuses composantes sans pour autant que le bruit ne soit mentionné. En effet, le bruit résultant des travaux et de l'augmentation de l'achalandage n'est pas décrit dans l'étude d'impact, sauf de façon nominative en regard des amateurs d'activités de plein air (section 5.4.4.1). De plus, cette composante n'a pas été évaluée lors de la description du milieu récepteur tel que demandé par la directive. Pourtant, le bruit est une composante à considérer dans l'évaluation de la qualité de vie des résidants et donc des impacts sur le milieu humain.

Quel est le climat sonore diurne et nocturne actuel et comment sera-t-il modifié par le projet proposé lors de la construction et en période d'exploitation?

Dans le même ordre d'idées que pour le bruit, plusieurs nuisances (qualité de l'air, poussières, odeurs, vibrations) sont mentionnées de façon éparse dans le document sans pour autant qu'une véritable analyse de la situation actuelle et future soit exposée. Quels sont les paramètres actuels de ces différentes composantes en fonction des différents moments de la journée et comment évolueront-ils lors des différentes phases du projet?

Considérant la présence possible d'un impact associé à ces composantes, quelles sont les mesures d'atténuation prévues en général et concernant spécifiquement le choix des horaires pour le transport des matériaux et des travaux afin d'éviter les accidents et les nuisances?

5.4.1 **Évaluation des impacts, mesures d'atténuation et impacts résiduels – Milieu humain – Terrains et bâtiments (pages 5-49 à 5-54)**

QC-26 La carte illustrant l'utilisation du sol présentée à la figure 3.8 de la page 3-55 est incomplète. Elle devrait illustrer la localisation d'un bail émis par le MRNF à des fins industrielles pour l'entreposage d'abrasif. Ce site devrait également être mentionné

dans le texte à la section traitant de l'utilisation du sol. De plus, il devrait apparaître aux figures 4.4 et 4.5 du chapitre traitant des options d'intervention, afin d'être considéré dans l'évaluation des impacts de l'option retenue. En effet, ce site sera recoupé par la nouvelle route 138 ainsi que par l'option d'accès au village A, et devra être relocalisé aux frais de l'initiateur. Cet impact n'est pas décrit au chapitre 5.

QC-27 Il est mentionné au tableau 5.11 qu'il y a un risque de bris accidentel des bâtiments lors du dynamitage. Cependant, parmi ces bâtiments se trouve le bâtiment municipal de filtration d'eau et les conséquences d'un bris de ce système ne sont nullement mentionnées. Finalement, seule une mesure d'inspection préventive est mentionnée, sans détailler si le système de filtration sera investigué ou si seule la structure du bâtiment sera considérée. La collecte d'information auprès de la Municipalité de Port-Cartier concernant les différentes infrastructures pour éviter l'endommagement de celles-ci lors des travaux est mentionnée, mais pas dans l'optique que le dynamitage pourrait avoir un impact.

Quel est le plan de communication et d'urgence prévu advenant d'une part une contamination de la source d'eau potable et d'autre part, un bris du système de filtration de l'eau potable du secteur?

5.4.5.1 Évaluation des impacts, mesures d'atténuation et impacts résiduels – Milieu humain – Sécurité routière (pages 5-63 à 5-66)

QC-28 La directive associée au projet précise que les politiques et les grandes orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire doivent être présentées dans la section portant sur le contexte du projet. Le ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS) aimerait souligner ici que la Politique sur le vélo du ministère du transport du Québec (MTQ, 2008) n'y est pas mentionnée. Selon l'énoncé 14 de cette politique, le MTQ doit « prendre en considération les besoins des cyclistes dans tout projet routier sur les routes dont la gestion relève du Ministère ». De plus, tel que mentionné dans l'étude d'impact, le projet de schéma d'aménagement révisé de la MRC de Sept-Rivières souhaite favoriser l'implantation d'un réseau cyclable de même qu'un plan de gestion intégrée des corridors routiers.

D'ailleurs, un des enjeux sociaux soulevés dans l'étude d'impact est « la sécurité de l'ensemble des usagers de la route 138 » alors que lorsqu'il est question du confort des usagers à la section 4.2 (MTQ, 2010), seuls les automobilistes semblent être considérés alors que les cyclistes, les motocyclistes et les piétons sont beaucoup plus vulnérables. Finalement, ces derniers ont même été omis lorsqu'un impact positif les concernait à la section 5.4.8.1, c'est-à-dire lorsqu'il est question de nouvelles vues vers le paysage.

Considérant la reconnaissance par le MTQ du fait que les accidents sont fréquents par rapport aux données provinciales (voir tableau 2.3), qu'un nouveau tronçon routier est normalement construit pour plusieurs années et que l'emprise d'une route déterminera pour les prochaines années la capacité de support du transport, le MSSS se questionne à savoir pourquoi la Politique sur le vélo n'a pas été prise en compte dans le développement du projet.

L'Institut national de santé publique a produit un document qui analyse les facteurs influençant la sécurité pour les cyclistes (présence de poids lourds, dénivellations, courbes plus marquées, qualité des abords de la route, vitesse prescrite, volume de véhicules et débit journalier moyen estival, distance de visibilité, nombre de voies de circulation, nombre de croisements) et qui présente les conditions à respecter selon la combinaison de ces différents facteurs (INSPQ, 2009). Malgré l'existence d'un profil normalisé pour une route nationale, la grille 1 de cet outil décisionnel semble signifier qu'un accotement pavé de 1,75m, tel que prévu par le projet, n'est pas suffisant pour assurer l'intégrité des cyclistes en présence de plusieurs paramètres associés à la route 138, tels qu'une vitesse affichée de 90 km/h, la présence de 2 voies de circulation et un débit de 10 à 20 véhicules lourds à l'heure.

Considérant la période estivale comme étant la saison où le cyclisme est le plus pratiqué et qu'on peut s'attendre à un plus grand débit de véhicules dû au tourisme et à une concentration des projets de construction (impliquant un plus grand nombre de véhicules lourds) lors de cette saison, nous aimerions savoir quel est le débit journalier moyen estival de cette portion de route.

Considérant que les types d'usagers de la route sont multiples, le MSSS aimerait également que les données disponibles sur les accidents impliquant d'autres types d'usagers que les automobilistes (cyclistes, piétons) soient détaillées dans la section 2. Il aurait également été intéressant de savoir le nombre ou la proportion de véhicules lourds impliqués dans les différents accidents survenus à ce tronçon considérant la grande proportion des véhicules qu'ils représentent.

Dans la section 5.4.3, il est reconnu que lors des travaux de construction, le souillage de la chaussée de même que des bris accidentels de celle-ci pourraient survenir et ainsi engendrer la présence de débris sur la chaussée. L'importance de l'impact associé est considérée comme étant mineure par l'initiateur, car cela ne « limitera pas l'usage par la population ». Cependant, la sécurité des cyclistes et motocyclistes pourrait être compromise en présence de débris et de conditions moins favorables. D'ailleurs, la Directive (MDDEP, 2008) suggère l'installation d'aménagements assurant la mobilité et la sécurité des cyclistes et des piétons.

Enfin, est-ce que le MTQ a considéré les usagers plus vulnérables de la route, soit les cyclistes et les motocyclistes, pour en arriver à cette conclusion?

5.4.8 Évaluation des impacts, mesures d'atténuation et impacts résiduels – Milieu humain – Paysage (tableau 5.18)

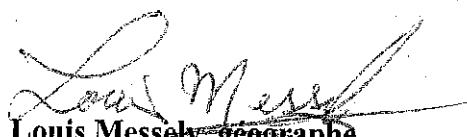
QC-29 La mesure d'atténuation PA5 prévoit la mise en place d'écrans visuels sous forme de buttes aux intersections entre le nouveau tronçon et le tronçon actuel. Quel en est l'objectif?

6. PROGRAMME DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI

QC-30 L'initiateur a-t-il l'intention de mettre en place un programme de surveillance du climat sonore pendant les travaux de construction?

7. PLAN DE MESURES D'URGENCE ET DE SÉCURITÉ CIVILE

QC-31 Nous considérons important que l'initiateur présente, à cette étape, un plan de mesures d'urgence afin de réagir adéquatement en cas d'accident lors de la phase de construction. Dans ce plan, il doit identifier les risques potentiels lors des travaux de construction (ex. : incendie de forêt, déversement de produits pétroliers, mouvement de sol, dynamitage, etc.) et les mesures d'urgence mises en place (évacuation du chantier, alerte de la population locale, etc.) pour les contrer. De plus, il serait opportun que l'initiateur produise un schéma des communications d'urgence pendant la phase de construction afin de démontrer l'arrimage des différents intervenants lors d'un accident (i.e. surveillant de chantier, autorités municipales, pompiers, Sûreté du Québec, etc.).



Louis Messely, géographe
M. Environnement, M. ATDR
Chargé de projet
Service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales

RÉFÉRENCES

INSPQ. 2009. *Les aménagements cyclables : un cadre pour l'analyse intégrée des facteurs de sécurité*. http://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/925_AmePisteCyclablecorr.pdf

