
Questions et commentaires

**Projet de réaménagement des intersections de la route 138
avec la route du Bas-de-l'Anse
et le chemin Saint-Paul à La Malbaie, secteur Saint-Fidèle
par le ministère des Transports**

Dossier 3211-05-397

Le 9 mars 2004

INTRODUCTION

Le présent document résulte de la consultation intra et interministérielle. Cet exercice a permis de vérifier si les éléments de la directive ministérielle et du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9) ont été traités de façon satisfaisante dans la version provisoire de l'étude d'impact du projet de réaménagement des intersections de la route 138 avec la route du Bas-de-l'Anse et le chemin Saint-Paul à La Malbaie, secteur Saint-Fidèle, déposée le 7 janvier 2004, par le ministère des Transports (MTQ).

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

Les réponses aux questions et commentaires peuvent être présentées dans un document complémentaire à la version provisoire ou incluses dans une version révisée de l'étude d'impact.

QUESTIONS ET COMMENTAIRES

Section 2.1.2 Caractéristiques des routes actuelles

1. Quelle est la largeur de l'emprise actuelle?

Section 2.2 Caractéristique de la circulation

2. Fournir la description qualitative des différents niveaux de service et préciser à quel niveau le MTQ déclenche généralement le processus d'amélioration des conditions de circulation.
3. Indiquer, en kilomètres, la somme des possibilités de dépassement dans chaque direction (sur une distance approximative de 50 km de part et d'autre du tronçon à l'étude).

Section 2.3 Sécurité

4. Une erreur s'est glissée dans les constats statistiques tirés du tableau 2.3.2. Il s'agit plutôt de 66 % (plutôt que 55 %) des pertes de contrôle qui sont survenues en saison hivernale. Compte tenu du haut taux de pertes de contrôle survenues en saison hivernale (66 %) et de la cause probable liée aux différences d'entretien de la route les fins de semaine par rapport à la semaine (66 % des accidents ayant eu lieu en hiver ont eu lieu durant la fin de semaine), n'y aurait-il pas lieu d'améliorer ce service afin de réduire les risques de perte de contrôle?
5. Puisque vous suggérez aussi la présence plus discrète des policiers la fin de semaine comme étant un facteur pouvant expliquer le haut taux d'accidents (63 %) étant survenus la fin de semaine, n'y aurait-il pas lieu d'améliorer ce service afin d'assurer un meilleur respect des limites de vitesse?

Section 5.3.4 Contexte hydrographique et hydrogéologique

6. Veuillez fournir l'étude de puits de la route 138 dans la municipalité de La Malbaie (secteur Saint-Fidèle) (ministère des Transports, 2002).

Section 6.3 Analyse comparative des aspects techniques des variantes

7. Est-ce que l'amélioration de la Côte des Jalins pourrait être intégrée à la variante A?
8. Aucune argumentation n'appuie, dans l'étude d'impact, le besoin de prolonger la voie de dépassement. Pourtant, il semble que le choix de la variante B repose en majeure partie sur cet élément technique. Est-ce que le prolongement de la voie de dépassement pourrait avoir un impact sur le risque d'accident (positif ou négatif)? Développer d'avantage.
9. Selon les informations rapportées dans la section 4.1, les objectifs du projet sont : 1) Assurer la sécurité et le confort des usagers, et 2) Préserver la fonctionnalité de cette route. À ce titre, vous indiquez dans la section 6.3.2 que la variante A présente un bilan moins intéressant en terme de bénéfices escomptés puisque les objectifs ne sont que partiellement atteints. Préciser de quels objectifs il s'agit.
10. En quoi consistent les difficultés majeures de raccordement pour les résidences situées à l'est de la route du Bas-de-l'Anse évoquées dans la section « Inconvénients » de la variante A du tableau 6.3.1?
11. Il est écrit au tableau 6.3.1, dans la section « Inconvénients » liés à la variante B, que la distance de virage à gauche au chemin Saint-Paul sera augmentée à la suite de la construction de la voie de dépassement. Cette augmentation ne représente-t-elle pas un élément négatif sur le plan de la sécurité? Ce facteur ne semble pas avoir été pris en compte dans l'analyse comparative des variantes en regard des critères de sécurité et de circulation.
12. Expliquer ce qui justifie l'acquisition ou le déplacement de 5 résidences, dans le scénario de la variante A pour des raisons de rapprochement de la route, puisque celle-ci ne devrait pas être élargie.
13. Préciser quels sont les objectifs de sécurité rencontrés par la variante B et qui ne peuvent être rencontrés par la variante A.

6.4 Analyse comparative des aspects environnementaux associés aux variantes

14. Est-ce que des mesures sont prévues pour contrer l'érosion dans les secteurs à forte pente qui devront être déboisés?

Section 6.5 Synthèse de la consultation publique sur les variantes retenues

15. Expliquer pourquoi la suggestion émise lors de la consultation publique concernant la mise en place de voies de refuge pour tourner à droite n'a pas été retenue.

Section 8.2 Détermination des impacts durant la phase de construction

16. Préciser quels types d'ouvrage de contrôle seront utilisés pour réduire la dispersion des particules dans l'eau de la rivière à la Loutre.
17. La rivière à la Loutre est-elle utilisée comme source d'eau potable pour des habitations situées en aval de la zone d'étude?
18. Préciser quelles sont les mesures prescrites pour atténuer les problèmes de turbidité dans l'eau des puits situés à proximité des travaux.

Section 8.3.3 Climat sonore

19. Y a-t-il des secteurs qui risquent d'être importunés par les vibrations induites lors des phases de constructions et d'opération? Si tel est le cas, des mesures d'atténuation devront être déterminées.
20. L'étude de bruit présentée dans l'étude d'impact est basée uniquement sur les critères de la Politique sur le bruit routier de l'initiateur de projet. D'autres organisations reconnues, telle que l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), précisent des recommandations quant au bruit communautaire. La détermination des seuils de tolérances recommandés par l'OMS considère les divers problèmes pouvant être liés au bruit tels que les nuisances, les troubles du sommeil, les difficultés lors de communication ou de conversation, etc. Ces seuils de tolérance sont inférieurs à ceux du MTQ. De plus, une évaluation selon des plages de jour, de soir et de nuit est recommandée pour bien délimiter les périodes de bruit acceptables. Comment comptez vous intégrer les recommandations de l'OMS concernant le bruit communautaire?¹

Section 10 Plan de mesures d'urgence

21. Est-ce que l'initiateur entend contacter le coordonnateur de la sécurité civile de la Ville de La Malbaie pour établir d'avance un protocole spécifique d'intervention incluant un processus d'alerte?
22. Indiquer quelles sont les mesures préventives qui seront mises en place face au risque d'intoxication au monoxyde de carbone associé au dynamitage en milieu habité? Quel est le périmètre retenu? Quels sont les bâtiments à risque?

Original signé par :

Valérie Saint-Amant, M.Sc.

¹ référence : Berglund, B., Lindval, T. et Schwella, D. H. 1999. *Guidelines for Community noise*. OMS-WHO, Geneva, 160 p., <http://whqlibdoc.who.int/hq/1999/a68672.pdf>

Chargée de projet