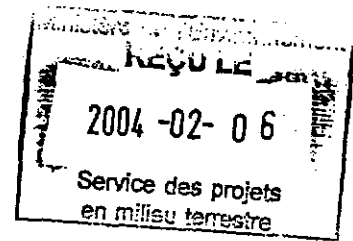

RECUEIL DES AVIS ISSUS DE LA CONSULTATION AUPRÈS DES MINISTÈRES ET ORGANISMES

Liste chronologique

Ministères et organismes	Date	Nbre pages
1. <i>Ministère de l'Environnement, Programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles (PIEVA)</i>	4 février 2004	4 pages.
2. <i>Tourisme Québec, Direction régionale de la Capitale-Nationale</i>	4 février 2004	1 page.
3. <i>Ministère de l'Environnement, Direction régionale de la Capitale-Nationale</i>	5 février 2004	1 page.
4. <i>Ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs, Direction de l'environnement forestier</i>	18 février 2004	2 pages.
5. <i>Ministère de l'Environnement, Service de l'aménagement du territoire et des eaux souterraines</i>	19 février 2004	3 pages.
6. <i>Ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir, Direction régionale de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches</i>	19 février 2004	2 pages.
7. <i>Société de la faune et des parcs, Direction de l'aménagement de la faune de la Capitale-Nationale</i>	19 février 2004	1 page.
8. <i>Agence de développement de réseaux locaux de services de santé et de services sociaux, Direction régionale de santé publique</i>	27 février 2004	4 pages.



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 4 février 2004

OBJET : Réaménagement des intersections de la route 138
avec la route du Bas-de-l'Anse et le chemin Saint-Paul
La Malbaie, secteur Saint-Fidèle
Analyse de la recevabilité concernant
le volet bruit et vibrations
V/Réf. : 3211-05-397
N/Réf. : PIEVA #591

RAPPORT D'ANALYSE

1. PRÉAMBULE

Dans le cadre de l'étude sur les répercussions environnementales du projet mentionné en titre, vous nous avez demandé, dans votre note du 21 janvier 2004, de statuer sur la recevabilité des documents soumis au ministère de l'Environnement quant au volet du bruit et des vibrations.

Le document qui nous a été transmis s'intitule « Étude d'impact sur l'environnement / novembre 2003 ». La présente note vise donc à établir si ce document traite le volet bruit / vibrations d'une manière qui permet une analyse complète.

...2

2. LE CLIMAT SONORE ACTUEL

2.1 Modélisation du climat sonore actuel

L'étude d'impact nous indique que des simulations du climat sonore actuel ont été réalisées sur l'ensemble des zones habitées longeant le projet. La route 138, la route du Bas-de-l'Anse et le chemin Saint-Paul ont été considérés dans le modèle de simulation. Elles ont été faites à l'aide du modèle informatique Traffic Noise Model (TNM), version 1.1 de la Federal Highway Administration des Etats-Unis.

2.2 Relevés et Instrumentation

En plus des simulations, des relevés de bruit ont été réalisés à deux (2) points de mesure localisés le long de la zone d'étude (carte 5.4 et tableau 5.8.1 page 44 de l'étude d'impact).

L'appareillage utilisé pour les relevés sur le site était constitué des équipements suivants:

- Sonomètre intégrateur de type 1, modèle LA-5110, de ONO SOKKI;
- Calibrateur, modèle 4231, de Bruël / Kjaer.

2.3 Les niveaux de bruit actuels

Mesures

Selon les résultats de bruit effectués sur le terrain, les niveaux sonores à la première rangée d'habitations le long du tronçon à l'étude varient entre 68,4 et 71,3 dB(A), Leq (2 h).

L'écart obtenu entre les résultats des deux (2) localisations de mesures résulte de la distance plus importante entre la chaussée et la maison.

Simulations

Pour ce qui est des simulations, elles révèlent que, pour l'ensemble du secteur à l'étude à 300 mètres de part et d'autre de la chaussée, 27,8 % des logements sont actuellement situés dans la zone de "forte" perturbation. La majorité des logements (44.4 %) se situe dans la zone de "moyenne" perturbation (carte 5.4 et tableau 5.8.4, page 45 de l'étude d'impact).

3. LES NIVEAUX DE BRUIT ANTICIPÉS

3.1 Phase de construction

L'étude demeure muette à ce point de vue.

3.2 Phase d'exploitation

Selon l'étude d'impact, à l'ouverture en 2008, le projet se traduira par une diminution générale des niveaux sonores qui sera comprise entre 0,1 et 5,4 dB(A). Ainsi, l'augmentation la plus importante est obtenue à la maison M18; celle-ci est de 2 dB(A). Les impacts sont, dans la pire situation, "faibles".

Par ailleurs, selon les informations simulées et celles obtenues du MTQ (augmentation de la circulation automobile de 2 % par année, soit une augmentation totale de 22 %), ce faible accroissement de la circulation automobile entraînera une augmentation moyenne additionnelle des niveaux sonores de 0,4 dB(A) par rapport à la situation à l'ouverture (2008).

L'illustration du climat sonore après 10 ans (2018) est présentée sur la carte 8.3. Comme il y a peu de déplacement des isophones entre la situation à l'ouverture (2008) et après 10 ans (2018), les impacts demeurent sensiblement identiques. Seules les maisons M2, M3, M5, M7, M17 et M18 présentent des impacts faibles. Dans tous les autres cas, il s'agit d'impacts nuls ou d'une diminution de niveaux sonores.

3.3 Mesures d'atténuation du bruit

Dans sa "Politique sur le bruit routier", le ministère des Transports (MTQ), par son approche "corrective", indique son intention de collaborer, en concertation avec les municipalités concernées, à atténuer les problèmes en mettant en œuvre des mesures correctives dans les zones sensibles où le niveau de bruit extérieur est égal ou supérieur à 65 dB(A) Leq (24 h).

4. ANALYSE DE LA RECEVABILITÉ, VOLET BRUIT

L'étude d'impact présentée par le promoteur nous permet une analyse complète de l'impact sonore du projet sur la zone visée.

À cet égard, cette étude d'impact peut être jugée recevable et l'étude du volet bruit peut donc suivre son cours.

5. RECEVABILITÉ DU VOLET VIBRATIONS

5.1 Prévision - phase construction

Pour les vibrations induites en phase construction, le document d'appui à la demande de certificat d'autorisation demeure muet.

5.2 Prévision - phase d'exploitation

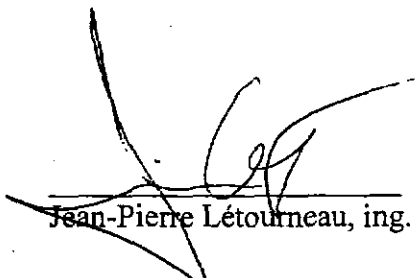
Le document d'appui à la demande de certificat d'autorisation demeure également muet concernant les vibrations qui seront induites en phase d'exploitation.

6. CONCLUSION / RECOMMANDATIONS

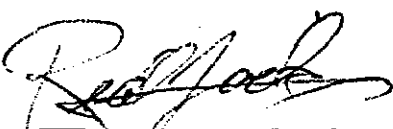
Comme l'étude de bruit présentée dans l'analyse d'impact nous permet une analyse complète de l'impact sonore du projet sur la zone visée, l'étude d'impact peut être considérée comme recevable sous cet aspect.

Concernant l'analyse du volet vibrations, il y aurait lieu d'effectuer une évaluation des niveaux de vibrations qui seront induits en phases de construction et d'opération et de déterminer si des mesures d'atténuation seraient nécessaires pour rencontrer les normes de vibrations recommandées par le MTQ. Cette évaluation devrait être fournie dans le cadre de la demande de certificat d'autorisation.

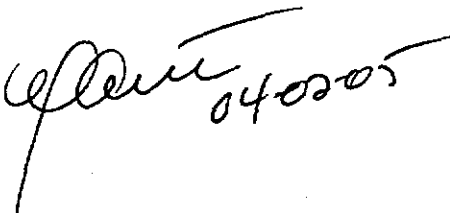
Document préparé par :



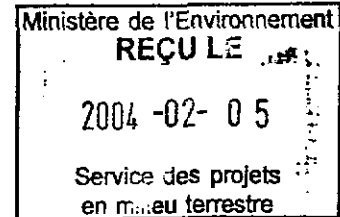
Jean-Pierre Létourneau, ing. et



Réal Jodry, m.sc.env



Québec, le 4 février 2004



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

OBJET : 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)
V/Dossier : 3211-05-397
N/Dossier : 8686 / 010366 / 13

Madame,

Nous accusons réception de votre lettre du 21 janvier dernier dans laquelle vous sollicitez nos commentaires en regard de l'objet cité en rubrique.

Nous avons pris connaissance du contenu du document qui a été soumis à notre attention dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. L'actuel document est jugé recevable puisqu'il est conforme aux orientations stratégiques, aux axes d'intervention et aux mesures contenus dans la Politique de développement touristique de Tourisme Québec.

Nous espérons que le tout vous donnera entière satisfaction et je vous prie d'accepter, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Diane De Lisio".

Diane De Lisio
Conseillère en développement touristique

DDL/fp

Québec
Bureau 400
900, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 2B5

Montréal
1255, rue Peel, bureau 400
Montréal (Québec) H3B 4V4



Note de service

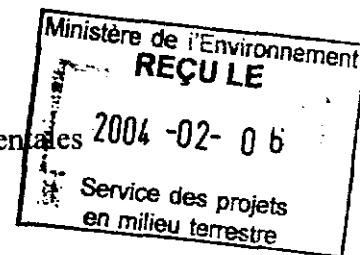
DESTINATAIRE : Madame Linda Tapin
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 5 février 2004

OBJET : **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)**

N/Référence : 3211-05-397

N/Intervention : 3000131714



Nous avons examiné, sous l'angle de la recevabilité, l'étude d'impact du projet ci-haut mentionné.

Nous croyons que l'ensemble des éléments prévus à la directive ont été traités mais des précisions devraient être apportées aux mesures d'atténuation prévues durant la construction pour contrer les impacts négatifs sur la qualité des eaux et sur le drainage. En effet, pour toute description de ces mesures, on réfère au « Cahier des charges et devis généraux » (CCDG) du MTQ (p. 70).

Concernant le programme de surveillance, nous voyons positivement la présence quotidienne d'un responsable pour vérifier les aspects environnementaux des travaux (p. 87). Enfin, pour la première réunion de chantier, il serait judicieux d'inviter le représentant du MENV attitré au dossier.

Pour toute précision concernant le présent dossier, vous pouvez contacter notre analyste, M. Pierre Bellefleur, au poste 236.

Veillez recevoir mes salutations distinguées.

Le directeur adjoint
Service agricole, municipal et
hydrique,

Jean-Marc Lachance, ing.

JML/PB/mg



Québec, le 18 février 2004

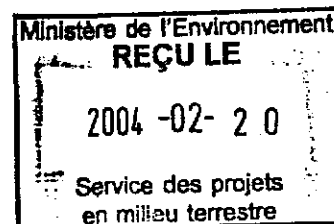
Madame Valérie Saint-Amant
Ministère de l'Environnement
Direction des évaluations environnementales
Service des projets en milieu terrestre
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : Recevabilité de l'étude d'impact relative au 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) (3211-05-397)

Madame,

Votre direction nous a fait parvenir, le 21 janvier 2004, une demande 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 sont généralement satisfaisantes et valables et qu'elles nous permettront d'émettre un avis judicieux lors de l'étape de l'examen de l'acceptabilité environnementale du projet.

En effet, les descriptions des affectations territoriales et de la végétation forestière de la zone d'étude sont bien documentées. On peut le remarquer aux points 5.4.1 (Végétation), pages 18 et 21 ainsi que sur les cartes 5.1, page 19 et 5.2, page 28 de l'étude d'impact. De plus, nous croyons que les impacts (carte 8.1, page 73) et les mesures d'atténuation prévues (tableau 8.3.2, page 81) sont bien décrits. Nous sommes en accord avec les mesures d'atténuation proposées relativement à la perte de 2,3 ha de boisés (impacts B2 à B6, tableau 8.3.2) pour la variante de tracé retenue, soit : limiter au minimum le déboisement et revégétaliser les surfaces abandonnées. En ce qui concerne la localisation, il est énoncé au point 1.1, page 1, que le projet est compris entre le lot 341 à l'est et le lot 368 à l'ouest dans le rang du Cap à l'Aigle. Ceci est confirmé par la carte 5.1. Cependant, le promoteur ne précise pas les tenures de la douzaine de lots ou parties de lots concernés. Est-ce des lots : privés, publics intra-municipaux, municipaux ?



Finalement, la zone d'étude ne comprend pas, à notre connaissance, des peuplements forestiers ayant le potentiel d'être classifiés écosystèmes forestiers exceptionnels «EFE». Cependant, le ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs ne dispose pas d'information sur tous les EFE qui pourraient exister au sein de la zone d'étude. Une attention particulière pourrait donc être apportée, à cet effet, dans les zones où des travaux de déboisement sont prévus.

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

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

La directrice,



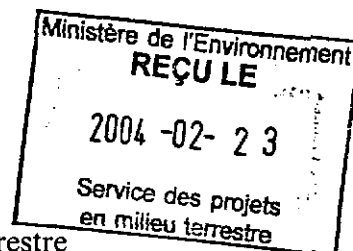
Nathalie Camden

c. c. M. Marc-André Turgeon

NC/RA/dm



Note de service



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

DATE : Le 19 février 2004

OBJET : Réaménagement des intersections de la route 138 avec la route du
Bas-de-L'Anse et le chemin St-Paul à la Malbaie (secteur Saint-
Fidèle)
V/Réf. : 3211-05-397)
N/Réf. : SCW-77365

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

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.

DESTINATAIRE : Monsieur Normand Boulianne
Chef de service

EXPÉDITEUR : Raynald Lacouline, ing.
Groupe des eaux souterraines

DATE : Le 17 février 2004

OBJET : Réaménagement des intersections de la route 138 avec la route du Bas-de-L'Anse et le chemin St-Paul à La Malbaie (secteur Saint-Fidèle).
SCW-77365

Introduction

La Direction des évaluations environnementales a transmis un document¹ pour indiquer au meilleur de notre connaissance et de notre champ de compétence, si tous les éléments requis par la directive du ministère ont été traités et s'ils l'ont été de façon satisfaisante et valable.

Commentaires

La directive du ministère mentionne dans le tableau 2 (composantes du milieu) :


1. Identification des formations aquifères
2. Classification des eaux souterraines
3. Qualité physico-chimique des eaux souterraines
4. Direction de l'écoulement (des eaux souterraines)
5. Les périmètres de protection (immédiat, rapproché, éloigné) autour des ouvrages de captage d'eau souterraine et de surface.

Mis à part le point 3 où 9 puits ont été analysés des 17 points d'alimentation en eau qui ont été relevés dans la zone d'étude, les points 1, 2, 4 et 5 n'ont pas été discuté ou mis en plan le cas échéant.

¹ Étude d'impact sur l'environnement, 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, Consortium GGE-BPR, projetno : 20-3971-9913-A, novembre 2003.

Suivant ce qui est présenté, l'inventaire des points d'eau a été fait par le ministère des Transport du Québec en 2002. Les paramètres analysés ne sont pas inclus dans le présent rapport.

Au tableau 8.3.2 aux pages 80 et 81, la section milieu physique tient compte de conduite d'eau, qualité de l'eau et puits d'eau potable. Cependant, tel que présenté, il manque les informations associées à ce tableau pour évaluer s'il est complet incluant la pertinence de ce qui est mentionné.



Raymond Lacouline, ing.

c.c. Michel Ouellet, ing. M.Sc.

Québec, le 19 février 2004

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

N/Réf. : 6705-150-000

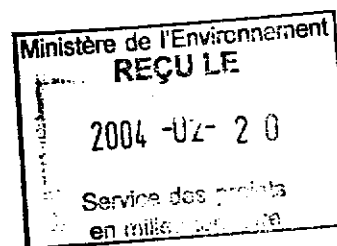
**Objet : Réaménagement des intersections de la route 138 avec la route du
Bas-de-L'Anse et le chemin Saint-Paul à La Malbaie (secteur Saint-Fidèle)
(3211-05-397)**

Madame,

La direction régionale a analysé l'étude d'impact sur l'environnement du réaménagement de la route 138 sur une longueur de 1,6 km en considérant les éléments qui nous interpellent dans la Directive de votre ministère.

Plus particulièrement, notre direction est interpellée concernant les éléments suivants :

- Les politiques et les grandes orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire (Tableau 1, p. 8) :
 - Nous considérons que le promoteur a présenté un état de situation tout à fait conforme aux travaux et enjeux de l'aménagement dans la municipalité et dans la MRC. La MRC démontre une volonté de voir le projet se réaliser.
- L'utilisation actuelle et prévue du territoire en se référant aux lois, règlements et politiques et autres considérations à la page 11 du Tableau 2 :
 - Nous considérons que le promoteur a présenté un état de situation tout à fait conforme au contenu réglementaire (plan d'urbanisme) ainsi que l'état des équipements publics municipaux dans cette partie du territoire de la municipalité.



- Les principales caractéristiques du projet qui nous interpellent au Tableau 3 sont les affectations du territoire et le statut des propriétés :
 - Nous considérons que le promoteur a présenté un état de situation tout à fait conforme aux affectations du territoire et au statut des propriétés qui font l'objet de l'étude d'impact.

En dernier, nous devons souligner la bonne implication de la Ville de La Malbaie qui a invité ses citoyens concernés à une réunion d'information avec les promoteurs du projet.

En conclusion, la direction régionale ne s'objecte pas au contenu de cette étude d'impact, partie recevabilité, sur le réaménagement d'un tronçon de 1,6 km de la route 138.

Espérant que ces commentaires vous seront utiles, nous vous prions d'agréer, Madame, nos sincères salutations.

Le directeur régional,



Maurice Lebrun



Le 19 février 2004

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

N/Réf. : 9018-5-40 V/Réf. : 3211-05-397

Objet : 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)

Madame,

La présente faite suite à votre demande de commentaires sur l'analyse de la recevabilité de l'étude d'impact citée en rubrique.

Nous sommes d'avis que le promoteur devrait indiquer, au tableau 8.3.2 (page 81), des mesures d'atténuation pour minimiser la turbidité et la remise en suspension de matières dans l'eau de la rivière à la Loutre et ce, même si le substrat n'est pas propice à la reproduction de l'omble de fontaine.

Au niveau du programme de surveillance et de suivi, l'auteur se réfère au cahier des charges et devis généraux du ministère des Transports (CCDG) pour garantir les mesures d'atténuation prévues pour le milieu biologique durant la construction. Ces principales mesures concernant le projet devraient faire partie de ladite étude d'impact afin de faciliter le contrôle sur le terrain. Nous prenons bonne note que le programme préconise un surveillant de chantier sur une base quotidienne (page 87).

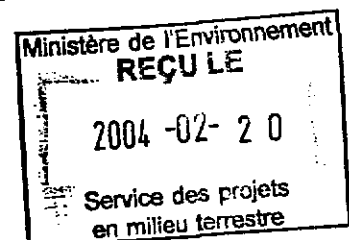
Outre ces commentaires, nous estimons que l'ensemble des éléments de notre champ de compétence ont été traités d'une façon satisfaisante et valable.

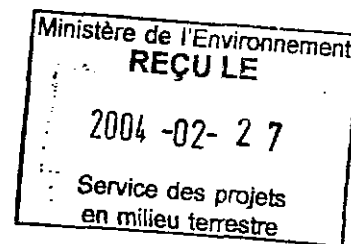
Nous vous prions d'agréer, madame, l'expression de nos meilleurs sentiments.

Le directeur de l'aménagement de
la faune de la Capitale-Nationale


Robert Parent

/RM/jdb





Vendredi, le 27 février 2004

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

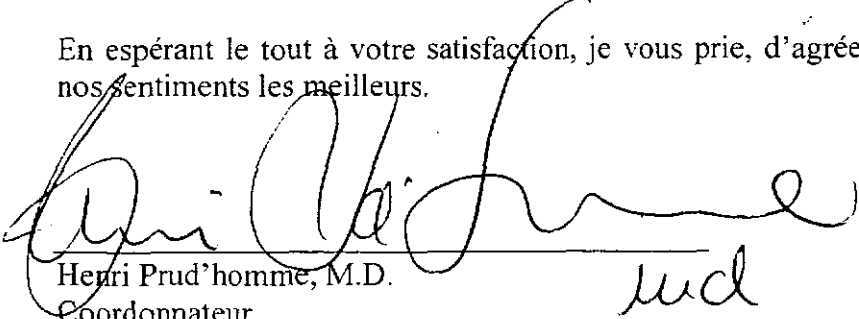
Sujet : **Réaménagement des intersections de la route 138 avec la route du Bas-de-L'Anse
et le chemin Saint-Paul à la Malbaie (secteur Saint-Fidèle)**
Projet 3211-05-397

**Recevabilité de l'étude d'impact avant dépôt officiel au ministère de
l'Environnement**

Madame Tapin,

Vous avez fait parvenir au ministère de la Santé et des Services sociaux une étude d'impact sur l'environnement liée au projet mentionné en titre. Tel que demandé, nous avons analysé ce document afin de vérifier sa qualité en ce qui a trait au volet santé publique, notamment dans sa dimension santé environnementale et sécurité dans les milieux de vie. Vous trouverez ci-joint nos commentaires formulés sous forme de questions.

En espérant le tout à votre satisfaction, je vous prie, d'agréer, Madame Tapin, l'expression de nos sentiments les meilleurs.


Henri Prud'homme, M.D.
Coordonnateur
Santé et environnement

p.j. Commentaires sous forme de questions

c.c. Michèle Bélanger, ministère de la Santé et des services sociaux

Volet sécurité routière

L'étude d'impact précise que plusieurs aspects du tronçon étudié sur la route 138 sont non conformes aux normes du ministère des Transport du Québec (MTQ) sur le plan géométrique. Deux variantes sont proposées pour en améliorer la sécurité soient : un réaménagement dans l'axe actuel de la route 138 (variante A) et le déplacement de 17,5 mètres vers le nord de l'axe de la route actuelle (variante B). Une analyse comparative des avantages et des inconvénients relatifs à chaque variante amène les auteurs à privilégier la variante B parce qu'elle est la seule à permettre un allongement de la voie auxiliaire pour les camions et une amélioration de l'intersection de la Côte des Jalins (p. 53).

Entre 1999 et 2001, 11 accidents sont survenus sur le tronçon de route à l'étude. Ces accidents sont dus en majorité à une perte de contrôle du véhicule et ils sont tous survenus en dehors des intersections. Deux hypothèses sont avancées pour expliquer ces accidents : l'entretien de la route pendant la saison hivernale et une vitesse pratiquée plus grande la fin de semaine possiblement associée à une présence policière plus discrète (p. 9). Les caractéristiques géométriques de ce tronçon de route ne sont pas mentionnées parmi les causes probables.

Question : Selon les informations disponibles, est-il possible d'estimer l'impact des deux variantes étudiées sur le risque d'accidents ?

Question : Des mesures sont-elles prévues pour améliorer l'entretien de ce tronçon de route l'hiver et pour assurer un meilleur respect des limites de vitesse ?

Volet qualité de l'eau potable

Les habitations dans la zone d'étude ne sont pas alimentées en eau potable par la rivière à la Loure mais plutôt par des puits privés.

Question : La rivière à la Loure est-elle utilisée comme source d'eau potable pour les habitations localisées en aval de la zone d'étude ?

Les analyses bactériologiques ont révélé une contamination de deux puits artésiens alors que les analyses physico-chimiques ont démontré certaines anomalies dans l'eau de sept des neuf puits échantillonnés (p. 17).

Question : Les données de contamination bactériologique et physico-chimique pourraient-elles être présentées dans le rapport ?

Volet climat sonore

Les mesures effectuées pour évaluer le climat sonore a démontré que les données pour la station localisée à 16,2 mètres du centre de la route (adresse : 2020) étaient plus élevées qu'à la station localisée à 31 mètres du centre de la route (adresse : 1960) (annexe 5).

Question : Outre le fait que les stations ne soient pas localisées à une même distance de la route, se pourrait-il que les données plus faibles observées à la station 1960 soient dues au fait que les mesures aient été prises durant une période moins achalandée (14 h à 16 h comparativement à 12 h à 14 h pour la station 2020) ?

Les niveaux sonores varient entre 64,8 et 71,3 dBA (p. 43).

Question : Peut-on préciser que ce sont des $L_{eq}(h)$.

La circulation présente dans le milieu est responsable en totalité des niveaux sonores $L_{eq,2h}$ mesurés pour les deux localisations sises à proximité de la route 138 (p. 43).

Question : Comment peut-on affirmer que la circulation est responsable « en totalité » des niveaux sonores mesurés ?

Dans les directives de la Direction des évaluations environnementales du ministère de l'Environnement pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement d'un projet routier (annexe 2), il est mentionné : « le climat sonore, en fournissant sous forme de tableaux et de graphiques les indices statistiques N_{10} , N_{90} , $N_{eq,h}$ et $N_{eq,24h}$ aux points de relevés sonores, une cartographie isophonique des indices $N_{eq,24h}$ et N_{eq} nocturne (22 h à 6 h) pour toute la zone d'étude, ainsi qu'une présentation des pointes de bruit ».

Question : Pourquoi n'a-t-on fait aucune mesure pour la période nocturne ?

En ce qui concerne les impacts sur le climat sonore, les critères d'acceptabilité retenus des niveaux de bruit résultant de la circulation routière sont ceux du MTQ. D'autres organisations reconnues, telles que l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), précisent des recommandations quant au bruit communautaire. Ces critères considèrent les divers problèmes pouvant être liés au bruit tels que les nuisances, les troubles du sommeil, les difficultés lors de conversation ou communication, etc. Ainsi, des critères inférieurs à ceux du MTQ peuvent être proposés afin de limiter ces impacts. Des critères durant les périodes de jour et de nuit sont recommandés d'où l'intérêt de prendre les évaluations en fonctions de ces périodes.

Question : Pourquoi l'étude d'impact ne présente-t-elle pas les recommandations d'autres organismes reconnus, tels que l'OMS, en matière de bruit communautaire et pourquoi ne précise-t-elle pas si des dépassements de celles-ci sont possibles pour les résidents localisés en bordure de l'axe routier prévu ?

Références :

Berglund B. Lindvall T. and Schwela D.H. Guidelines for Community noise. OMS-WHO, Geneva, 1999.

Volet dynamitage

Il est mentionné dans le rapport que du sautage de roc pourrait occasionner des nuisances (bruit, vibrations, poussières, augmentation de la turbidité de l'eau, etc.) (p. 69 et 70). Toutefois, il n'est pas mentionné qu'une migration de concentrations importantes de monoxyde de carbone (CO) suite à un dynamitage peut avoir lieu vers des résidences localisées à proximité des travaux et ainsi porter atteinte à la santé des occupants. En 2002, un groupe de travail au Québec a présenté diverses recommandations quant aux pratiques liées aux opérations de dynamitage.

Question : Pourquoi ne pas mentionner ces recommandations qui ont été acceptées par le MTQ et qui visent entre autres à réduire le risque d'intoxication au CO ?

Question : Pourrait-on aborder la problématique résultant de la formation de CO lors d'opération de dynamitage dans l'étude d'impact ? De plus, des précisions devraient être apportées quant au respect des recommandations proposées dans le rapport du groupe de travail, notamment en ce qui a trait au suivi des concentrations de CO relevées dans les résidences situées à moins de 30 mètres, de l'information de cette population et des manœuvres envisagées pour minimiser la diffusion du CO.

Références :

Martel R., Sanfaçon G., Schnebelen M., Trépanier L., Lévesque B., Lavigne M.-A., Boutin L.-C., Gauvin D., Galarneau L. et Auger P. Évaluation de la production de monoxyde de carbone associée aux travaux aux explosifs. Rapport de l'IRSST, R-314, septembre 2002.

Commentaires rédigés par Denis Gauvin, Michel Lavoie et Jean-François Duchesne, Direction de santé publique de Québec.