
Questions et commentaires

**Amélioration de la sécurité de la route 185
Cabano et Saint-Louis-du-Ha ! Ha !
MRC Témiscouata
par le ministère des Transports**

Dossier 3211-05-404

Le 3 juin 2003

INTRODUCTION

Le présent document résulte de la consultation intra et interministérielle. Cet exercice a permis de vérifier si les éléments de la directive et du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9) ont été traités d'une façon satisfaisante dans la version provisoire de l'étude d'impact « Amélioration de la sécurité de la route 185-Cabano et Saint-Louis-du-Ha ! Ha ! MRC de Témiscouata », déposée le 11 mars 2003 par le ministère des Transports.

Les informations requises pour compléter l'étude sont présentées sous forme de questions et commentaires suivant certaines grandes thématiques soit : A : Solutions de rechange au projet / Variantes ; B : Contexte actuel et futur (circulation) ; C : Milieu naturel ; D : Milieu humain ; E : Méthode ; et F : Divers

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.

A : SOLUTIONS DE RECHANGE AU PROJET / VARIANTES

Section 2.3.3 : Solutions privilégiées (pages 32-33, carte 8 et plus loin en page 79)

Il est mentionné que le ministère des Transports a considéré deux autres solutions (variantes situées au nord) qui ont été rejetées parce que les bénéfices avantages - coûts n'étaient pas concluant. Les résultats de cette analyse devraient être présentés.

➤ Pouvez-vous fournir le rapport de cette étude ?

Section 5 : Description du projet

La comparaison des variantes dans les sections 5.1 (Analyse comparative des variantes du tracé, page 80) et 5.2 (Choix de la variante, page 94) n'indique pas quelles sont les composantes du milieu naturel touchées par le projet. La variante retenue ne s'appuie donc pas sur les éléments à priori les plus favorables à la protection de l'environnement. Les paramètres utilisés pour comparer les différentes variantes sont des éléments techniques et économiques ne permettant pas de démontrer qu'il s'agit du meilleur choix environnemental (solution de moindre impact tel que le stipule la directive).

Ainsi, bien que le tableau 5.1 permette une certaine comparaison entre les variantes étudiées, cette section ne correspond pas à une analyse comparative complète des variantes, mais plutôt à une simple description des composantes techniques de chacune d'elles.

Selon la directive, l'initiateur de projet doit, à cette étape de l'étude d'impact, effectuer sa sélection « en insistant sur les éléments distinctifs susceptibles d'intervenir dans le choix de la variante optimale tant sur les plans environnemental et social que technique et économique » (section 3.2 de la directive).

De même, la sélection des variantes doit s'appuyer sur une méthode clairement expliquée. La démarche présentée devrait donc consister à identifier et à comparer les éléments significatifs et discriminants des variantes à l'étude, c'est-à-dire ceux qui auront une influence sur le choix de la variante qui sera finalement retenue.

Les éléments discriminants de nature environnementale ne se retrouvent pas dans l'étude d'impact actuelle. En effet, aucun critère environnemental n'a servi à l'analyse et à la détermination du choix de la variante optimale, permettant ainsi de démontrer qu'il s'agit de l'option du meilleur choix tant au plan environnemental que technique.

- Effectuez une analyse comparative des variantes possibles en utilisant les éléments environnementaux, sociaux, techniques et économiques pertinents au projet.

À titre informatif l'encadré suivant constitue un exemple de démarche analytique et de critères environnementaux qui pourraient faire l'objet de cette section.

DESCRIPTION ET ANALYSE COMPARATIVE DES VARIANTES

Démarche analytique (cette démarche comporte deux volets d'évaluation distincts : 1) déterminer l'option la plus acceptable des points de vue environnemental et technique ; 2) identifier et analyser les impacts détaillés du tracé retenu.

PREMIER VOLET

- **Détermination et description des variantes possibles** pouvant répondre aux objectifs du projet, dont celle qui apparaît a priori la plus favorable à la protection de l'environnement (1, 2, 3, 4, etc.) et incluant celles qui seront rejetées par la suite (cf. : Section 3.1 de la directive).
- **Sélection de la variante ou des variantes.** Le choix de la variante ou des variantes optimales doit être effectué à partir des éléments négatifs et positifs de chacune des variantes, ceux-ci étant déterminés sur la base des critères environnementaux et techniques ainsi que des objectifs à atteindre (cf. : Section 3.2 de la directive).
- **Analyse comparative des variantes.** Deux niveaux d'analyse sont à considérer : 1) atteinte des objectifs du projet pour chacune des options ; 2) les critères environnementaux et sociaux pour chacune des options (Par exemple : superficie requise en couvert végétal, superficie requise en terres agricoles, les habitats fauniques et aquatiques touchés, berges affectées par la traversée des cours d'eau, remblais / déblais nécessaires, atteinte au paysage, superficie totale requise pour l'immobilisation de l'emprise, effets sur le climat sonore, expropriations).
- **Description technique détaillée du projet** (cf. : Section 3.3 de la directive)

Deuxième volet

- **Identification et analyse des impacts de la variante sélectionnée**

B : CONTEXTE ACTUEL ET FUTUR (CIRCULATION)

Section 2.1 : Caractéristiques de la circulation actuelle et future (page 5)

Commentaire

Les données présentées de DJMA, DJME, etc. concernent beaucoup la station de comptage permanente située à Dégelis. Bien que ces données représentent un certain intérêt pour le projet en cours et la planification des futurs travaux sur la route 185, elles ne devraient pas être quantitativement plus importantes dans l'étude d'impact que celles concernant directement le projet en cours.

Section 2.1.2 : Niveau de service (pages 12 et 15)

Les graphiques 6 et 8 ne permettent pas de localiser les endroits où se situent les niveaux de service.

- À quels secteurs du parcours à l'étude correspondent les numéros de section d'inventaire que l'on retrouve sur ces graphiques ?

Section 2.1.3 : Prévision des volumes de circulation (pages 13-14)

Commentaire

Le tableau 2.3 et les explications liées manquent de clarté en raison de la différence appréciable entre les diverses périodes concernées et le chevauchement entre-elles (ex. Colonne 1 : 1975-2000 ; colonne 2 : 1990 – 2000 ; Note 1 : 1993-2000 ; Note 2 : 1981 – 2000).

Ces données devraient être décrites et présentées de façon différente afin d'être plus significatives. À tout le moins, compte tenu de la période concernée, la colonne 1 devrait avoir en titre 1975-1990 plutôt de 1975 - 2000.

Section 2.2.1 : Répartition des accidents (pages 16-18)

Le quatrième paragraphe (en page 18) mentionne qu' « *on dénombre 97 accès directs à la route 185 sur le tronçon à l'étude dont 19 accès commerciaux dans le secteur de Cabano ...* ». « Quant au secteur de Saint-Louis-du-Ha! -Ha! , **52 accès y sont répertoriés ...** ».

- Le total de 97 accès pour le **tronçon à l'étude** mentionné dans la phrase précédente concerne-t-il le secteur de Cabano uniquement ou l'ensemble du projet ?

Section 2.3.3 : Solutions privilégiées (page 31)

Cette section présente certaines actions ponctuelles mises en place ou planifiées pour améliorer la sécurité de la route 185. Il est mentionné que : « *Bien que l'installation de ces panneaux*

puissent éviter les accidents liés à la mauvaise interprétation de la direction à prendre, ils ne règlent pas les conflits entre la circulation locale et celle de transit ».

- Quelle est la proportion de circulation locale et de transit circulant sur la route 185 dans le secteur à l'étude ? Détaillez cette problématique.

C : MILIEU NATUREL

Les questions et commentaires relatifs à ce thème ont été subdivisés en sous-thèmes représentant les divers éléments traités dans l'étude d'impact soit : 1) la végétation, 2) la faune et 3) les cours d'eau.

C – 1. Milieu naturel : végétation

Section 4.3.2 : Description du couvert végétal (page 66)

- Quelle est la superficie totale de la tourbière, en spécifiant la superficie de la zone arbustive et de la zone résineuse ?

Section 8.3 : Un impact faible sur la végétation (page 137)

Modification du milieu

L'étude d'impact mentionne que les travaux de terrassement nécessiteront l'enlèvement de la végétation arbustive et arborescente sur 54,4 ha. De ces 54,4 ha, 19,2 ha sont boisés, 7,1 ha sont boisés avec coupe partielle, 1,6 ha sont des plantations et 26,5 ha sont des friches forestières ou agricoles.

- Les paragraphes suivants mentionnent 17,2 ha de groupements mélangés dans le secteur du contournement et 4,0 ha dans la tourbière. Ces superficies s'ajoutent-elles aux 54,4 ha mentionnés précédemment (pour un total de 75,6 ha) ou y sont-elles incluses ? Si tel est le cas veuillez spécifier dans quelle catégorie végétale elles sont classées ?
- Est-il nécessaire de prolonger la voie de desserte ouest au nord de la zone d'étude jusque dans la tourbière, y a-t-il des résidences à desservir ?

Il est indiqué au troisième paragraphe que « lorsque l'autoroute sera complétée, le chemin de desserte sera prolongé pour traverser la Petite rivière ».

- Pourquoi cette voie de desserte doit-elle être prolongée vers le nord et pourquoi le sera-t-elle lorsque l'autoroute sera complétée ?
- Est-ce que la desserte doit passer dans la zone arbustive ou résineuse de la tourbière ?

- L'évaluation de l'impact ne tient compte que de la construction de l'autoroute et non de la voie de desserte, veuillez clarifier ?

Mesures d'atténuation (page 138)

- À quel moment précis prévoyez-vous réaliser l'inventaire dans la tourbière ?
- Advenant la découverte de la Valériane des tourbières ou d'autres espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables spécifiez les mesures qui seront mises en place afin de conserver l'intégrité de cette espèce ?

C - 2 : Milieu naturel : faune

Section 4.4.2 : Faune avienne (page 72)

- Pourquoi l'inventaire de la faune avienne n'a-t-il pas été réalisé dans les deux zones qui seront touchées par des modifications d'habitat, soit la zone de contournement et la tourbière ?
- La méthodologie utilisée pour faire l'inventaire de la faune avienne n'a pas été expliquée (nombre de station d'échantillonnage, temps d'observation aux stations, etc.) ni la raison pour laquelle l'inventaire a été effectué aussi tard en saison (le début de juillet correspondant au moment où les oiseaux sont généralement en période de nidification et sont plus difficiles à voir et à entendre étant donné qu'ils chantent plus rarement), ni pourquoi l'inventaire a été réalisé en fin d'après-midi (les inventaires de faune avienne sont généralement réalisés le matin, alors que les oiseaux sont les plus actifs). Veuillez exposer la méthodologie utilisée.
- Une liste des espèces potentiellement présentes (tirée de l'Atlas des oiseaux nicheurs du Québec, par exemple) devra également être fournie.

Section 4.4.3 : Faune ichthyenne (page 73)

- L'étude d'impact ne fait pas mention des techniques d'inventaires et des résultats quantitatifs obtenus (techniques utilisées pour inventorier la faune ichthyenne, nombre de captures, abondance relative de chaque espèce). Veuillez exposer la méthodologie utilisée.
- Est-ce que l'initiateur possède des données quantitatives (superficie, longueur des tronçons, pourcentage de recouvrement des différentes classes de substrat, etc.) concernant l'habitat du poisson ?

Section 8.5 : Des impacts faibles pour la faune aviaire (page 140)

L'étude mentionne que l'inventaire systématique de l'avifaune s'est limité au sud du ruisseau à Bernard jusqu'à l'extrémité de la zone d'étude sur le territoire de la ville de Cabano.

Le premier paragraphe de cette section mentionne que la modification du milieu se produira dans les habitats de meilleure qualité pour cette faune. Ces habitats seront détruits entre les chaînages 0 + 170 à 2 + 150 et 4 + 500 à 9 + 500.

Toutefois, tel que mentionné ci haut, l'évaluation des impacts pour cette faune se base sur un inventaire effectué dans un secteur restreint au sud du ruisseau Bernard (chaînages 9 + 800 à 13 + 000) où une visite de terrain a été effectuée.

- Si tel que mentionné dans l'étude d'impact « *l'estimation des impacts se base sur les résultats obtenus en supposant un couple pour chaque mâle chanteur dénombré* » faut-il conclure que l'évaluation que fait le MTQ des impacts pour la faune aviaire est la suivante : 14 espèces : 23 mâles chanteurs dénombrés, donc = 23 couples touchés (selon tableau 8.1 de la page 141) ?

Cela semble une simplification abusive compte tenu de l'aire restreinte où s'est effectué le dénombrement ainsi que de la période concernée par l'inventaire (début juillet en fin d'après-midi), sans oublier que ce secteur est situé majoritairement à l'extérieur de la zone où sont localisés les habitats de meilleure qualité pour cette faune, habitats qui seront justement détruits.

- Cette évaluation devra être reprise sur la base du territoire à l'étude de l'ensemble du projet, incluant la zone boisée et la tourbière, en tenant compte des périodes actives des oiseaux et selon une méthode d'inventaire clairement expliquée.

Section 8.6 : Des impacts faibles pour la faune ichthyenne (page 143)

- Il faudrait pouvoir quantifier les impacts sur la faune aquatique. Ainsi, pour chaque cours d'eau affecté, l'initiateur devrait présenter les surfaces en cause et leurs fonctions biologiques (reproduction, alimentation, alevinage, etc.) selon les différentes espèces de poisson, tout en faisant le lien avec les mesures d'atténuation proposées.

C – 3. Milieu naturel : cours d'eau

Section 4.4.3.1 : Petite rivière Savane (pages 73-74)

- À quoi correspondent les stations de pêche apparaissant sur la carte 7 pour cette rivière ?

Section 4.4.3.4 : Ruisseau des Ha! Ha! (page 75)

Il faudrait utiliser le terme « *lac artificiel* » au lieu de petit lac aménagé qui fait référence à un territoire structuré en vertu de la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune.

Section 4.4.3.7 : Rivière Cabano (pages 76-77)

- L'initiateur mentionne avoir observé le fondule barré lors de l'inventaire alors qu'il n'y a pas de station de pêche qui a été localisée sur la carte 7. Comment l'avez-vous observé ?
- L'inventaire dont il est question au dernier paragraphe a-t-il été effectué par la le MTQ ?

D : MILIEU HUMAIN

Section 3.2.2 : Activités économiques (pages 39-40)

- Pourquoi la description de la répartition de l'emploi de la population de Saint-Louis-du-Ha! Ha! est-elle tirée d'une référence datant de 1981 ? N'y a t-il pas de statistiques plus récentes?

Section 3.3.1.3 : Principaux équipements d'utilité publique (pages 43-44)

Il est mentionné que 3 puits artésiens et 3 puits de surface ont fait l'objet d'une analyse d'eau potable afin de mesurer les impacts lors du suivi. Cependant, les puits situés près de la nouvelle localisation de la route 185 ne sont ni dénombrés, ni localisés. Le chiffre 12 est spécifié à la page 119, sans qu'il soit précisé s'il s'agit du nombre total.

- Indiquez le nombre, la localisation et le type de puits de même que la profondeur des captages susceptibles d'être affectés par la nouvelle localisation de la route, la nature géologique de la couche captée et l'évaluation de l'eau dans l'ouvrage.
- Expliquez également le choix des puits suivis pour fins d'analyse.

Section 7.5 : Peu d'impacts sur l'eau potable et les réseaux d'utilité publique (pages 118-119)

L'étude d'impact aborde les aspects qualitatifs (pollution éventuelle) de l'eau captée, mais pas les aspects quantitatifs. En effet, l'étude ne précise pas quel pourrait être l'effet à long terme des travaux sur les puits d'eau potable dans les secteurs de déblais importants (exemple : pont de la rue Raymond) lorsqu'il n'y a pas de réseau d'aqueduc. Ce type de coupes importantes peut engendrer un rabattement majeur de la nappe.

- Le rabattement éventuellement généré pourrait-il affecter le débit d'exploitation dans certains puits ? Décrivez brièvement l'hydrologie locale et effectuez une analyse des risques qualitatifs et quantitatifs pour les eaux captées.
- Il n'est pas précisé si des dédommagements sont prévus en cas d'impacts négatifs permanents de la qualité ou de la quantité d'eau disponible à un captage. Veuillez préciser.

Le suivi de la qualité et de la quantité des puits d'alimentation en eau potable s'effectue normalement en fonction du programme de suivi soumis au MENV lors de la demande d'autorisation du projet et débute après la mise en service de la route. Ce suivi n'est donc pas effectué lors de la réalisation des plans et devis, quoique à cette étape, l'initiateur puisse être en mesure de récolter ses données référentielles.

- Expliquez la nature du suivi dont il est question à la page 119.

NOTE : Nous joignons au présent document le guide sur « Le suivi environnemental » élaboré par la Direction des évaluations environnementales du MENV à l'intention de l'initiateur de projet. Ce guide devrait vous fournir des renseignements utiles à l'élaboration de ces deux programmes requis, soit l'un en version préliminaire pour l'analyse de recevabilité de votre étude d'impact et l'autre en version définitive pour l'obtention de votre certificat d'autorisation.

Notez que ce guide peut s'appliquer pour tout programme de suivi (ex. climat sonore, eau potable, flore, etc.) relatif à un projet.

Veillez également prendre note que les informations suivantes nous ont été transmises :

- la Paroisse de Saint-Louis-du-Ha! Ha! est actuellement en processus de se doter d'un système de traitement des eaux usées. La Paroisse prévoit faire traverser un égout sanitaire sous la future autoroute dans le secteur de la rue Raymond (autoroute en déblais). Le MTQ devra s'assurer que la prévision demeure la même ;
- la ville de Cabano est actuellement dans un processus de mise à niveau de ses installations d'approvisionnement d'eau potable. La ville prévoit faire traverser avec l'égout sanitaire et l'aqueduc sous la route 185. Le MTQ devra s'assurer, avant la construction de ce tronçon de route, des intentions de la ville de Cabano ;
- l'accès au lieu d'enfouissement sanitaire (LES) se fait par le chemin forestier en face de la rue des Bois-Francis. Comme il est prévu actuellement, l'accès à la future autoroute se fera via les chemins de desserte. Cependant, le LES de Cabano arrive à la fin de sa vie utile et le plan de gestion des matières résiduelles de la MRC de Témiscouata prévoit sa fermeture sauf pour l'entreposage des boues industrielles. Le MTQ devra s'assurer des intentions de la MRC quant à la localisation de son nouveau site avant la construction de l'autoroute.

Section 3.3.1.4 : Réseau de sentiers récréatifs (pages 44-45)

Le club de VTT projette l'aménagement d'une piste qui longerait le côté ouest de la route 185. Si ce projet se réalise, une passerelle devrait être construite au-dessus de la rivière Cabano.

- Est-ce que cette passerelle serait construite par le club de VTT ou par le MTQ ?
- Est-il possible de construire une sur largeur sur le pont de la voie de desserte afin de réduire le nombre d'infrastructure enjambant la rivière Cabano ?

Section 3.3.1.5 : Sites potentiellement contaminés (page 45)

Le MENV tient à vous rappeler que la caractérisation des sites potentiellement contaminés devra se faire en conformité avec *Le Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains*, adopté par le Conseil des ministres le 26 février 2003.

Section 3.6.2.1 : Archéologie et occupation humaine (page 57)

- Le site historique de la gare de chemin de fer de Cabano se situe-t-il à l'intérieur de la zone d'étude ?
- Situez les sites mentionnés dans le texte (CjEe-1; CkEe-29; CkEe-2, 3, 4 et 21, CkEe-1 et 5, CjEg-3) puisqu'ils n'apparaissent pas sur la carte 4.

Section 3.7 : Portrait de l'environnement sonore actuel (page 60)

- Compte tenu des impacts potentiels de ce projet sur le climat sonore, et conformément à la directive, le MENV demande qu'un N_{eq10} (nocturne de 22 à 6 heures) soit réalisé.

Section 7.9 : Des impacts sonores positifs malgré l'augmentation de la circulation (pages 127 et suivantes)

Les critères utilisés pour évaluer le climat sonore à l'ouverture et dix ans après sont :

- le DJME ;
- une augmentation de 3% du débit annuellement ;
- la vitesse affichée de 100 km / h ; et 50 km / h pour les chemins de desserte ;

***Commentaires** : la vitesse réelle des véhicules circulant sur une autoroute est beaucoup plus élevée et la vitesse pratiquée actuellement sur la route 185 est déjà supérieure à 100 km / h ;*

- le pourcentage des véhicules lourds qui est de 21 à 23 % (sauf rue Marquis considérée comme un cas particulier) ;

Commentaires : l'étude d'impact indique pourtant que la proportion de ce type de véhicule atteint près de 30 % sur cette route : « *le pourcentage de camions observés (près de 30% sur le tronçon à l'étude ...* » (page 5) et « *en 2000, pour le tronçon à l'étude, le pourcentage de camions des derniers relevés ponctuels se situe à près de 30% de l'ensemble du volume de la circulation, ce qui représente environ 2 400 camions par jour ouvrable* » p. 9.

- Comme il n'existe pas d'alternative régionale au transport par voie routière et qu'il n'est pas prévisible de voir une diminution de la part des véhicules lourds empruntant la 185 : pourquoi avoir utilisé des critères moins élevés que la situation actuelle ?

Commentaires :

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, telle l'Organisation mondiale pour la santé (OMS) précisent des recommandations quant au bruit communautaire. Ces critères considèrent les divers problèmes pouvant être liés au bruit tel que les nuisances, les troubles du sommeil etc. Des critères différents de ceux du MTQ pourraient donc être présentés afin de limiter ces impacts.

Ainsi, même en utilisant les critères que vous avez retenus après 10 ans plusieurs résidences verront leur situation changer d'une façon appréciable. Déjà, selon les estimations faites à partir des critères retenus dans l'étude, environ 35 logements se retrouveront dans une zone dont le niveau de perturbation se situera à plus de 55 dB(A) et dont 26 seraient à plus de 60 dB(A).

À cet effet, le MTQ ne prévoit pas de mesure d'atténuation pour les résidences non expropriées en raison de contraintes dues à la configuration des lieux, et ce, malgré sa politique sur le bruit routier prévoyant que des mesures d'atténuation doivent être mises en place lorsque qu'il y a des impacts moyens ou forts.

- Si, tel que mentionné dans l'étude d'impact, des murs ou des butes anti-bruit sont impossibles à mettre en place, le MTQ doit proposer d'autres types d'intervention comme mesures d'atténuation tels que l'insonorisation des bâtiments pour les résidences touchées, des revêtements moins bruyants pour la chaussée, etc.
- Pour une meilleure évaluation des impacts liés au bruit, notamment ceux liés à la perturbation du sommeil, le MENV demande également de réaliser de nouvelles simulations sonores à l'ouverture et 10 ans après, selon divers scénarios et avec des données plus représentatives de la situation réelle de la route (ex. 30% de véhicules lourds, vitesse différente). Ceci dans le but de s'assurer que toutes les mesures seront prises afin d'éviter à un nombre important de résidents de subir de façon indue, en raison de l'absence de mesure d'atténuation, les impacts sonores du projet.

Notez que d'autres questions et commentaires à cet effet pourraient vous être adressés lorsque l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact aura été complétée par l'analyste en bruit des projets routiers du MENV .

Section 7.6 : Des impacts sur les activités agricoles (page 120)

- Le projet doit-il faire l'objet d'une demande de modification du zonage agricole auprès de la Commission de protection du territoire agricole ? Dans l'affirmative, notez que cette autorisation doit être obtenue préalablement à l'autorisation du projet par décret gouvernemental.

E : MÉTHODE

Section 6 : Analyse et évaluation des impacts du projet (page 101)

Commentaires

Dans le cadre de cette étude d'impact, la détermination de l'importance de l'impact correspond à la conjugaison de trois paramètres, soit : l'intensité, la portée et la durée. Veuillez noter que le fait de pouvoir, ou non, mettre en place des mesures d'atténuation, ne détermine nullement la pondération de l'importance qui est accordée à un impact.

L'intensité, la portée, la durée et la valeur environnementale des composantes ne sont pas systématiquement indiquées dans les textes des chapitres 7 et 8.

De plus, la pondération des paramètres de portée et de durée varie selon les composantes sans en avertir le lecteur.

Section 10 : Programme de surveillance et suivi (page 161)

Programme de suivi

La directive requiert que l'initiateur de projet définisse un programme de suivi environnemental. Le suivi environnemental constitue une démarche scientifique pour suivre l'évolution de certaines composantes des milieux naturels et humains affectées par la réalisation du projet. Il permet de vérifier la justesse des prévisions et des évaluations de certains impacts, particulièrement ceux pour lesquels subsistent des doutes dans l'étude d'impact.

- Le MTQ a-t-il l'intention de procéder à un programme de suivi environnemental pour certaines composantes du milieu ? On peut penser notamment à la vérification des prévisions du climat sonore suite à la réalisation du projet, aux éléments du milieu naturel susceptibles

d'être affectés négativement par le projet suite à la mise en place des infrastructures pour la traversée des cours d'eau ou encore aux puits individuels d'alimentation en eau potable.

F : DIVERS

Section 11 : Plan et mesures d'urgence (page 164)

Lors des travaux, des plans de circulation (détours) seront établis en fonction de l'avancement des travaux. Les plans de circulation temporaires influencent le plan de mesures d'urgence prévues en cas d'accident majeur.

- Comment se fera l'arrimage entre les plans de circulation temporaire et le plan de mesures d'urgence afin de réagir adéquatement en cas d'accident ?

Commentaires généraux sur la cartographie

De façon générale les cartes sont lourdes et rendent difficilement l'information qu'elles contiennent. Par exemple, sur les cartes concernant le climat sonore, il est très difficile de repérer les points où des relevés ont été effectués, car ils se retrouvent « noyés » sous d'autres informations comme les lignes de bordure des trottoirs, les lignes de marquage, les lignes de bord de pavage, et plusieurs autres lignes non pertinentes sur une carte relative au climat sonore. Toutes ces informations alourdissent inutilement ces cartes.

Les couleurs devraient être revues afin que les informations soient visuellement plus claires. Par exemple : les aires urbaines sont en rouge et le réseau routier en rose, ce qui fait que ce dernier se distingue très mal dans les secteurs urbains.

Certaines informations ne se retrouvent pas dans la légende (ex : les lignes de transports d'électricité) ou encore sur la carte elle-même (ex. noms de rues de référence mentionnées dans l'étude d'impacts : Madgin, Cascades).

QUESTIONS / CORRECTIONS

Section 2.1 : Caractéristiques de la circulation actuelle et future (page 5)

Il est dit dans la dernière phrase que « *...la route 185 est un axe stratégique important pour le transport des marchandises entre le Québec et les provinces de l'Atlantique, mais aussi entre le Québec et l'Ontario* » .

➤ Ne s'agirait-il pas du Nouveau-Brunswick plutôt que de l'Ontario ?

Tableau 2.5 (page 30)

DMS⁴ l'exposant (note de renvoi) devrait être 5 et non 4.

Section 5.1 : Analyse comparative des variantes de tracé (page 80)

Les phrases de ce paragraphe devraient être inversées afin de respecter l'ordre de présentation des points du chapitre.

RAPPEL

Nous profitons de la transmission de ce document afin de souligner l'importance de nous signaler toute modification ou correction à l'étude d'impact, au projet et aux documents transmis jusqu'ici afin que tous puissent en tenir compte pour la suite de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement de ce projet.

Original signé par :

Danielle Dallaire
Chargée de projet