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

Liste chronologique

Ministères et organismes	Date	Nbre pages
1. <i>Ministère des Régions, Région des Laurentides,</i>	20 septembre 2001,	1 page.
2. <i>Ministère de l'Environnement, Direction du patrimoine écologique et du développement durable,</i>	7 octobre 2002,	1 page.
3. <i>Ministère des Affaires municipales et de la Métropole,</i>	8 octobre 2002,	1 page.
4. <i>Ministère de l'Environnement, Direction des politiques du secteur industriel,</i>	16 octobre 2002,	2 pages.
5. <i>Ministère de la Sécurité publique, Direction régionale de la sécurité civile de Montréal, Laval, Lanaudière et des Laurentides,</i>	23 octobre 2002,	3 pages.
6. <i>Ministère des Ressources naturelles, Direction de l'environnement forestier,</i>	25 octobre 2002,	2 pages.
7. <i>Ministère de l'Environnement, Direction des politiques du secteur municipal,</i>	25 octobre 2002,	4 pages.
8. <i>Société de la faune et des parcs, Direction de l'aménagement de la faune des Laurentides,</i>	1 ^{er} novembre 2002,	4 pages.
9. <i>Ministère de l'Environnement, Direction du patrimoine écologique et du développement durable,</i>	14 avril 2003,	1 page.
10. <i>Ministère des Ressources naturelles, Direction de l'environnement forestier,</i>	24 avril 2003,	2 pages.
11. <i>Ministère des Régions, Région des Laurentides,</i>	24 avril 2003,	1 page.
12. <i>Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, Direction de l'aménagement et du développement local,</i>	25 avril 2003,	1 page.
13. <i>Ministère des Ressources naturelles, Direction régionale de la gestion du territoire public de Montréal,</i>	28 avril 2003,	1 page.
14. <i>Ministère de la Sécurité publique, Direction régionale de la sécurité de Montréal, Laval, Lanaudière et des Laurentides,</i>	28 avril 2003,	1 page.
15. <i>Ministère de l'Environnement, Direction des politiques du secteur municipal,</i>	2 mai 2003,	3 pages.
16. <i>Ministère de la Santé et des Services sociaux,</i>	5 mai 2003,	2 pages.
17. <i>Société de la faune et des parcs, Direction de l'aménagement de la faune des Laurentides,</i>	8 mai 2003,	1 page.
18. <i>Ministère de l'Environnement, Direction des évaluations environnementales,</i>	12 mai 2003,	2 pages.
19. <i>Ministère de l'Environnement, Programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles (PIEVA),</i>	23 mai 2003,	7 pages.
20. <i>Ministère des Transports, Direction des Laurentides-Lanaudière,</i>	3 juin 2003,	1 page.

Saint-Jérôme, le 20 septembre 2001



Madame Linda Toupin
Chef de service par intérim
Ministère de l'Environnement
Direction des évaluations environnementales
Service des projets en milieu hydrique
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

OBJET : DIRECTIVE «RECONSTRUCTION DE LA ROUTE 323, BRÉBEUF»
(321105-393)
DIRECTIVE «RECONSTRUCTION DE LA ROUTE 323, AMHERST»
(321105-392)

Madame,

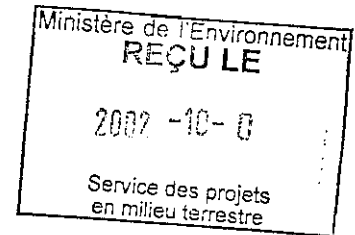
La présente fait suite à votre correspondance du 7 septembre dernier dans laquelle vous sollicitez notre collaboration pour les étapes subséquentes de la procédure entreprise dans les dossiers ci-dessus mentionnés.

Je dois vous informer, qu'après avoir pris connaissance du projet, le ministère des Régions ne possède pas les ressources techniques requises pour formuler un avis spécifique en cette matière.

Nous apprécions avoir été informé de ce projet et souhaitons recevoir la documentation.

Je vous prie de recevoir, Madame, nos salutations les plus distinguées.

PIERRE-PAUL ROY
Sous-ministre adjoint – Laurentides



NOTE

DESTINATAIRE : Linda Tapin

DATE : Le 7 octobre 2002

OBJET : Étude d'impact « Reconstruction de la route 323 à Amherst
par le ministère des Transports » - Avis sur les espèces
floristiques menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être
ainsi désignées

V/R : 3211-05-392 - N/R : AUT-235 5145-04-18 [189]

La présente fait suite à votre demande d'analyse de recevabilité de l'étude d'impact mentionnée en rubrique.

L'initiateur mentionne à la page 17 du rapport qu'il procédera à un inventaire estival visant les espèces à statut précaire dans les sites présentant un potentiel pour ces espèces. Nous attendons les résultats de cet inventaire afin de juger de la recevabilité de l'étude d'impact.

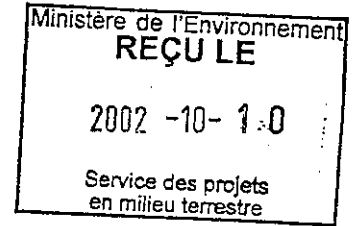
N'hésitez pas à communiquer avec nous pour toute question concernant ce dossier.

Le directeur,

Léopold Gaudreau

LG/GJ/pd

Québec, le 8 octobre 2002



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

OBJET: Reconstruction de la route 323 à Amherst par le ministère
des Transports
V/Dossier: 6705-780-090
N/Dossier: X4 105 090

Monsieur,

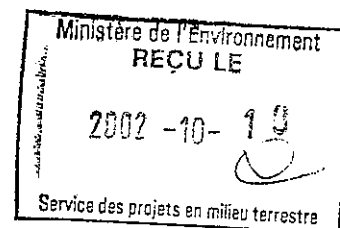
Une lecture attentive de l'étude d'impact concernant ce projet nous confirme que les préoccupations du ministère des Affaires municipales et de la Métropole ont été prises en considération par le promoteur de façon satisfaisante et valable.

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


Mireille Pruneau

(418) 691-2015 poste 3714

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



DATE : Le 16 octobre 2002

OBJET : Reconstruction de la route 323 à Amherst par le ministère des
Transports
V/Dossier : 3211-05-392

Vous trouverez en annexe la note de M^{me} Madeleine Caron, directrice des Politiques du secteur industriel, transmise à M. Louis Germain, directeur des Évaluations environnementales, le 16 septembre dernier lui indiquant que malheureusement nous ne pouvons plus fournir l'expertise sur le bruit urbain. Il faudra maintenant vous adresser directement à M. Luc Proulx, directeur des Politiques du secteur municipal.

Je vous retourne donc le dossier.

FR/sl

Francine Richard
Chef du Service de l'assainissement
des eaux

p.j.

c.c. : M. Luc Proulx, directeur des Politiques du secteur municipal

Le MENV a remis au MTQ le document intitulé « Directive pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement d'un projet de route », afin que celui-ci puisse déposer une étude d'impact conforme aux exigences du MENV et des autres ministères qui ont été consultés pour l'élaboration de cette directive. Cette directive précise plusieurs exigences que le promoteur doit inclure dans son étude d'impact. Parmi celles-ci, il y en a trois qui nous apparaissent essentielles et qui n'ont malheureusement pas été abordées par le promoteur (MTQ).

1- Analyse des conséquences d'accidents majeurs impliquant des matières dangereuses .

Au chapitre 4.1 : « Détermination et évaluation des impacts » de la directive du MENV, il est indiqué, au tableau 5 : « Principaux impacts du projet » que le promoteur doit notamment porter attention, dans l'étude d'impact, aux « conséquences et risques d'accidents majeurs pour la clientèle et le voisinage, en accordant une attention spéciale au transport de matières dangereuses » (p.17, dernier paragraphe).

Le MTQ, s'il a réalisé une telle analyse, ne l'a pas incluse dans son étude d'impact.

2- Plan des mesures d'urgence

Lorsque les conséquences d'accidents majeurs impliquant des matières dangereuses sont connues, il est alors possible de préparer un plan de mesures d'urgence qui permettra d'y faire face et de diminuer les conséquences qu'un tel événement peut avoir pour la population et l'environnement. C'est pourquoi au chapitre 5 de la directive du MENV, il est indiqué que l'étude d'impact « présente un plan des mesures d'urgence prévues afin de réagir adéquatement en cas d'accident. Ce plan expose les principales actions envisagées pour faire face à de telles situations, de même que les mécanismes de transmission de l'alerte. Il décrit clairement le lien avec les autorités municipales et, le cas échéant, son articulation avec le plan des municipalités concernées » (p.19).

Le MTQ indique, à la page 93 de l'étude d'impact, qu'il a déjà établi un plan de mesures d'urgence pour cette route. Malheureusement, il ne l'inclut pas dans son étude d'impact, même si la directive du MENV le requiert.

Direction régionale de la sécurité civile
de Montréal, Laval, Lanaudière et des Laurentides

Le 23 octobre 2002

Madame Linda Tapin, Chef de service
Ministère de l'Environnement
Direction des évaluations environnementales
Service des projets en milieu terrestre
675, boul. René-Lévesque Est, 6^e Étage
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Projet de « Reconstruction de la route 323, Amherst »
(3211-05-392)
Avis sur l'étude d'impact**

Madame,

Nous avons pris connaissance de la documentation que vous nous avez transmise au début du mois en rapport avec le projet mentionné en rubrique.

Tel que demandé, je vous transmets en pièce jointe l'avis de recevabilité de l'étude d'impact préparée par monsieur Robert Lapalme de la Direction des opérations territoriales de la sécurité civile pour ce projet.

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

Le directeur régional,

Marc Lavallée

MLL/sc

P.J.

c.c. : Madame Francine Belleau
M. Robert Lapalme

Direction des opérations territoriales de la sécurité civile

NOTE DE SERVICE

DESTINATAIRE : Monsieur Marc Lavallée, Directeur des régions de Montréal, Laval,
Lanaudière, Laurentides

EXPÉDITEUR : Robert Lapalme

DATE : Le 22 octobre 2002

OBJET : Projets de reconstruction de la route 323 à Amherst

Vous trouverez, joint à la présente et tel que demandé le 15 octobre, notre avis sur la recevabilité de l'étude d'impact soumise par le MTQ selon la directive du MENV pour ce projet, avis à transmettre à ce ministère.

Robert Lapalme M.Sc.
Coordonnateur de la gestion des risques majeurs
Direction des opérations territoriales de la sécurité civile

c.c. MM. Bernard Dubois, Directeur territorial
Serge P. Forest, conseiller

Le MENV a remis au MTQ le document intitulé « Directive pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement d'un projet de route », afin que celui-ci puisse déposer une étude d'impact conforme aux exigences du MENV et des autres ministères qui ont été consultés pour l'élaboration de cette directive. Cette directive précise plusieurs exigences que le promoteur doit inclure dans son étude d'impact. Parmi celles-ci, il y en a trois qui nous apparaissent essentielles et qui n'ont malheureusement pas été abordées par le promoteur (MTQ).

1- Analyse des conséquences d'accidents majeurs impliquant des matières dangereuses .

Au chapitre 4.1 : « Détermination et évaluation des impacts » de la directive du MENV, il est indiqué, au tableau 5 : « Principaux impacts du projet » que le promoteur doit notamment porter attention, dans l'étude d'impact, aux « conséquences et risques d'accidents majeurs pour la clientèle et le voisinage, en accordant une attention spéciale au transport de matières dangereuses » (p.17, dernier paragraphe).

Le MTQ, s'il a réalisé une telle analyse, ne l'a pas incluse dans son étude d'impact.

2- Plan des mesures d'urgence

Lorsque les conséquences d'accidents majeurs impliquant des matières dangereuses sont connues, il est alors possible de préparer un plan de mesures d'urgence qui permettra d'y faire face et de diminuer les conséquences qu'un tel événement peut avoir pour la population et l'environnement. C'est pourquoi au chapitre 5 de la directive du MENV, il est indiqué que l'étude d'impact « présente un plan des mesures d'urgence prévues afin de réagir adéquatement en cas d'accident. Ce plan expose les principales actions envisagées pour faire face à de telles situations, de même que les mécanismes de transmission de l'alerte. Il décrit clairement le lien avec les autorités municipales et, le cas échéant, son articulation avec le plan des municipalités concernées » (p.19).

Le MTQ indique, à la page 93 de l'étude d'impact, qu'il a déjà établi un plan de mesures d'urgence pour cette route. Malheureusement, il ne l'inclut pas dans son étude d'impact, même si la directive du MENV le requiert.

Québec, le 25 octobre 2002

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



**Objet : Recevabilité de l'étude d'impact relative à la
reconstruction de la route 323 à Amherst
(3211-05-392)**

Monsieur,

Votre direction nous a fait parvenir le 30 septembre 2002, une demande relative à l'objet susmentionné. L'étude concernée nous apparaît en grande partie conforme à la directive de votre ministère tant au point de vue de sa structure que de la qualité du contenu en général.

Cependant, en ce qui concerne notre champ de compétence, nous sommes d'avis que certains aspects auraient besoin d'être précisés. En effet, comme le souligne l'étude d'impact au point 5.2.2.2 aux pages 74 et 75 le déboisement nécessaire entraînera la disparition de certains peuplements forestiers couvrant au total 0,52 km². L'importance relative des impacts sur ces peuplements est jugée moyenne (voir tableau 5.5 à la page 75).

Toutefois, nous constatons que les volumes de bois de valeur commerciale impliqués (s'il y en a) n'y sont pas énoncés. De plus aucune mesure d'atténuation n'est prévue. Est-ce là un oubli? Y a-t-il de bonnes raisons? Est-ce qu'aucun propriétaire privé n'est affecté par le déboisement (les cartes 3a et 3b à l'annexe 6 soulignent que le secteur à l'étude concerne à la fois le domaine privé et le domaine public)? Ceux-ci y pratiquent-ils certaines activités forestières ou acéricoles? Y a-t-il une problématique de fragmentation de lots ou des difficultés?

De plus, nous tenons à rappeler que la récolte de forêt et de plantation sur les terres publiques doit, selon les procédures habituelles, faire l'objet d'un permis utilitaire. Forêt Québec, tout en s'assurant du respect de la Loi sur les forêts et des règlements qui en découlent, s'assurera, le cas échéant que le bois de valeur commerciale soit destiné aux utilisateurs appropriés.


Nous tenons aussi à indiquer que la zone d'étude ne comprend pas, à notre connaissance, de peuplement forestier ayant le potentiel d'être classifié « écosystèmes forestiers exceptionnels ».

Finalement, nous pensons que la plupart des études d'impacts concernant les routes ou infrastructures routières publiques contiennent un plus grand niveau de détail en ce qui regarde la description des impacts sur la végétation forestière et les mesures d'atténuation prévues. Ceci facilite grandement l'analyse lors de l'étape de l'acceptabilité du projet. Nous suggérons donc que l'initiateur du projet apporte quelques précisions en regard du questionnement énoncé à la page précédente.

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

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

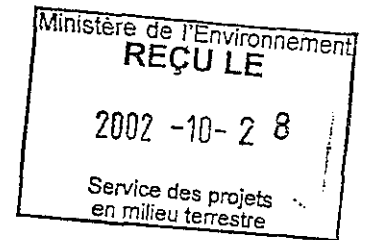
Le directeur,

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized loop followed by a horizontal line.

Pierre Marineau, ing.f.

RA/PM/nc

c. c. M. Alain Gosselin



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

EXPÉDITEUR : Monsieur Didier Bicchi, urb.
Chef de service
Service de l'expertise technique en eau (SETE)

DATE : Le 25 octobre 2002

OBJET : Reconstruction de la route 323 à Amherst

N/Réf. : SETE-03372

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 : ☎ (418) 521-3885, poste 4819.

Au plaisir de se parler.

Le chef de service,

Didier Bicchi, urb.

p. j.



DESTINATAIRE : Monsieur Didier Bicchi, urb.
Chef de service
Service de l'expertise technique en eau (SETE)

EXPÉDITEUR : Raynald Lacouline, ing.
Service de l'expertise technique en eau (SETE)
Groupe des eaux souterraines

DATE : Le 23 octobre 2002

OBJET : Reconstruction de la route 323 à Amherst

N/Réf. :SETE- 03372

Introduction

La Direction des évaluations environnementales désire connaître si, les éléments requis dans notre champ de compétence, ont tous été traités et de façon satisfaisante suivant la directive en provenance de leur Direction. Le projet à l'étude nécessite la reconstruction d'un tronçon de 6,2 km de la route 323 entre les limites de la municipalité de Lac-des-Plages et le village d'Amherst.

Le rapport transmis par la Direction des évaluations environnementales est intitulé « Étude d'impact sur l'environnement, reconstruction de la route 323 à Amherst, rapport principal, version finale, juillet 2002. Ce rapport a été fait par la firme Roche dont le numéro de référence est 22545-000.

Résumé du rapport

À la section 3.2.5 on mentionne la présence d'un dépôt sablonneux dans lequel plusieurs résidents s'alimentent en eau au moyen de puits de surface. L'écoulement général des eaux souterraines dans l'environnement de la route se fait grossièrement du nord-ouest vers le sud-est soit de la zone montagneuse située au nord, vers les cours d'eau que la route longe soit la rivière Maskinongé et son tributaire le ruisseau du Brochet. Dans les

flancs de la vallée, où le dépôt de sable s'amincit, les captages sont des puits tubulaires forés dans le roc.

Les puits de 5 résidences ont été échantillonnés par le ministère des Transports en juin 2002. Ces puits sont associés aux résidences R9, R12, R19, R20, R23. On mentionne qu'un des puits est contaminé par des bactéries et qu'en plus ce puits ne respecte pas la norme pour le manganèse. Il y a également un puits dont le pH est inférieur à la norme. À la section 3.4.2.5 on mentionne qu'il y a 25 résidences, 11 résidences secondaires et 2 commerces.

À la section 5.2.3 en page 84 on mentionne que « *toutes les résidences de la zone d'étude, à l'exception de la maison R23 qui est reliée au réseau d'aqueduc, sont desservies en eau potable par des puits..... Les puits localisés à proximité de la future emprise feront l'objet d'un suivi rigoureux. La qualité de l'eau de ces puits sera caractérisée avant et pendant les travaux de construction, et, par la suite, à toute les années sur une période de 5 ans. À la moindre détérioration de la qualité de l'eau de ces puits, les utilisateurs en seront informé, et le cas échéant, devront cesser toute utilisation jusqu'à ce qu'une solution soit apportée* ».

Par la suite on mentionne que les sources d'alimentation actuelles et futures du réseau d'Amherst, la distance importante les séparant des travaux fait qu'elle ne seront aucunement affectées lors de la réalisation du projet et même après.

Dans la directive des évaluations environnementales incluse en annexe 1 au rapport, la section eau souterraine est considérée dans le tableau 2 et on y mentionne, notamment, qu'il faut tenir compte du contexte hydrogéologique (identification des formations aquifères, classification des eaux souterraines, qualité physico-chimique des eaux souterraines, direction de l'écoulement, etc.). Il faut également tenir compte des sources d'alimentation en eau, incluant les puits privés, les puits municipaux, et tout autre ouvrage de captage d'eau souterraine et de surface. De plus il faut identifier les périmètres de protection (immédiate, rapprochée, éloignée) autour des ouvrages de captage d'eau souterraine et de surface.

Commentaires

Le projet de reconstruction de ce tronçon va suivre en grande partie l'emprise actuelle de la route 323. Le secteur localisé entre le chaînage 4,7 et 6,3 est celui qui dévie le plus du tracé de la route actuelle. Cette route étant construite depuis des décennies, son impact sur l'environnement est déjà fait. Cependant, la directive des évaluations environnementales est complétée en partie seulement.

À mon avis, pour être en conformité avec la directive, il faudrait ajouter, notamment, les informations suivantes :

Inventaire de tous les ouvrages de captage d'eau souterraine. Dans cet inventaire, on devrait trouver le type de captage, sa profondeur, le niveau statique, le nombre de personnes desservies par ouvrage de captage, la quantité approximative d'eau utilisée par jour, une analyse de l'eau dont entre autre *E.coli.*, fer, manganèse, pH, turbidité, nitrates, azote ammoniacale, COT.

Les résultats d'analyse de l'eau des cinq résidences devraient être inclus dans le rapport de la firme Roche.

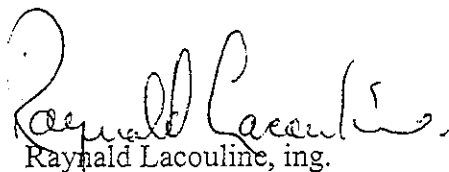
On note en page 15 que le puits de la résidence R23 a été échantillonné mais en page 84, cette résidence est raccordée au réseau d'aqueduc d'Amherst, qu'en est-il réellement de l'alimentation en eau de cette résidence?

Faire préciser quels sont les puits qui feront l'objet d'un suivi analytique avant, pendant et après les travaux.

Faire préciser ou quantifier : « à la moindre détérioration de l'eau », le délai entre les résultats obtenus sur les échantillons d'eau et l'information transmise aux utilisateurs.

Dans une situation (hypothétique) où l'utilisateur doit cesser toute utilisation de l'eau, quelles sont les mesures de mitigation ou de transition entre cet état de fait et jusqu'à ce qu'une solution soit apportée.

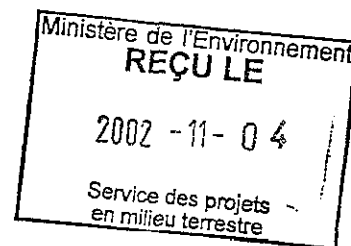
Mise en plan des sources actuelles et futures d'approvisionnement en eau de la municipalité d'Amherst et le cas échéant, la mise en plan des périmètres de protection bactériologiques et virologiques.


Raynald Lacouline, ing.

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

Saint-Faustin-Lac-Carré, le 1^{er} novembre 2002

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



**Objet: Reconstruction de la route 323 à Amherst par le Ministère des Transports
v/réf 3211-05-392, n/d 7322**

Madame,

Nous avons pris connaissance du document « Étude d'impact sur l'environnement Reconstruction de la route 323 à Amherst » préparé par le groupe Roche et présenté au Ministère des Transports du Québec, juillet 2002.

À notre avis ce document présente et analyse presque tous les éléments requis par la directive qui préoccupe la Direction de l'aménagement de la faune des Laurentides. Voici quelques questions et commentaires qui devraient rendre recevable l'étude d'impact.

Section 3.3.1 Végétation

La Direction aimerait être informée des résultats de l'inventaire de végétation mentionné à la fin de cette section.

Section 3.3.2 Ichtyofaune

Contrairement au texte du paragraphe de cette section l'habitat du poisson n'est pas défini par la ligne des hautes eaux printanières moyennes mais plutôt par « ... niveau atteint par les plus hautes eaux selon une moyenne établie par une récurrence de 2 ans; lorsque les limites de la plaine d'inondation ne peuvent être ainsi établies, celles-ci correspondent à la ligne naturelle des hautes eaux; ». Le texte complet de la définition de l'habitat du poisson apparaît au Règlement sur les habitats fauniques (C-61.1, r.0.1.5, a. 1 al. 7).

Une visite de terrain nous a permis de découvrir un cours d'eau qui n'apparaît pas à cette section et au tableau 3.3. Il est localisé au kilométrage 6+300. Il s'agit d'un cours d'eau d'une largeur de 1 mètre dont le substrat est sablonneux. À notre avis ce cours d'eau est permanent. Un complément d'information devrait donc être recueilli par le promoteur.

Section 3.3.4 Faune terrestre

Le tableau 3.5 donne des indications sur les récoltes d'animaux à fourrure dans le secteur Amherst. Pourquoi ne pas ajouter un tableau sur la récolte d'orignaux et cerfs de Virginie par la chasse pour le même secteur? Dans le même sens l'étude ne fait pas mention des accidents routiers impliquant l'orignal et le cerf de Virginie. Ces données sont disponibles auprès de la Direction et donneraient une information plus complète de la grande faune dans ce secteur de la route 323.

Section 3.3.5 Avifaune

Nous constatons qu'un inventaire ornithologique a été réalisé en 2002. La Direction désire obtenir les résultats de cet inventaire.

Section 5.2 Évaluation des impacts :

5.2.1.2 Milieu physique : Présence et exploitation de la route

L'augmentation de la salinité des petits cours d'eau est une répercussion liée à la présence et à l'exploitation de la route qui devrait être ajoutée à la liste. Cet impact pourrait être atténué par le détournement des eaux de ruissellement vers la végétation plutôt que les cours d'eau.

Les sels et les abrasifs ont un effet néfaste sur la faune aquatique particulièrement sur la survie des alevins de poissons. Est-ce que le promoteur effectuera un suivi de l'efficacité de la mesure d'atténuation (p. 76) pour réduire l'impact de l'usage des sels et des abrasifs afin de s'assurer qu'ils n'atteignent pas les cours d'eau?

5.2.2 Milieu biologique

5.2.2.1 Construction de la route

Nous comprenons que les mesures d'atténuation pour les travaux en milieu aquatique prévues à cette section ainsi qu'aux tableaux 5.9 et 6.1 seront spécifiques à chaque cours d'eau et intégrées aux plans et devis de la future route 323.

La première mesure proposée pour les travaux en milieu aquatique pendant la construction de la route (5.2.2.1) concerne les périodes selon que les espèces se reproduisent le printemps ou l'automne. Compte tenu que le tableau 3.3 (caractéristiques des cours d'eau traversés) est général et qu'aucun inventaire ichtyologique n'a été effectué, sur quel critère le promoteur s'est-il basé pour déterminer ces périodes.

Nous croyons qu'un inventaire qualitatif adéquat devrait être effectué pour chaque cours d'eau entre la zone des travaux et la rivière Maskinongé afin d'établir quelles espèces de poissons peuvent être affectées par les travaux de construction ou la présence de la route.

Les activités reliées au déboisement et les travaux de construction pourront entraîner l'augmentation de particules fines dans les petits cours d'eau, nous aimerions connaître la nature des substrats près de leurs embouchures dans la rivière Maskinongé. Ces emplacements sont parfois très intéressants pour la reproduction des différentes espèces de poissons présentes dans la rivière Maskinongé. Ne serait-il pas requis de faire un suivi à la fin de la construction de la route afin de mesurer l'efficacité des mesures d'atténuation à ces endroits?

Certaines emprises de l'actuelle route 323 seront abandonnées. Le promoteur prévoit scarifier et ensemercer ces sections d'emprises (tableau 6.1 milieu terrestre, faune p. 94). Il nous semble que des sections d'emprises abandonnées seront situées en bordure de la rivière Maskinongé (km 2+000 à 2+900) mais l'étude n'en fait pas mention. Dans certains cas elles sont le résultat d'empiètements passés dans la rivière, est-ce que le promoteur proposera des mesures de remise en état et s'assurera de leur stabilité future? Est-ce qu'un inventaire de l'état de ces rives sera fait à court terme?

Le promoteur prévoit déplacer la halte routière et un emplacement de canot-camping situés près du km 2+350 (tableau 5.9, CV10). Quand déposera-t-il ses intentions avec toutes les précisions requises?

5.2.2.2 Présence et exploitation de la route

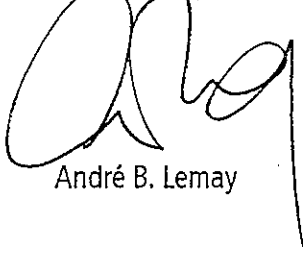
À la sous-section « Effets sur le milieu riverain et aquatique et les habitats du poisson » le texte de l'étude mentionne la présence d'une petite zone inondée (p. 76) occasionnellement (quelques jours, pas à toutes les années ...) au km 6+900 et affirme qu'elle ne permet pas au poisson d'accomplir son cycle vital de reproduction. En absence de données d'inventaire ichtyologique et de données précises de la zone inondable 0-2 ans, comment peut-on être aussi affirmatif?

L'habitat du poisson étant défini par la ligne naturelle des hautes eaux et cette dernière correspondant « à l'endroit où on passe d'une prédominance de plantes aquatiques à une prédominance de plantes terrestres » (Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables, décret 103-96, 24 janvier 1996), a-t-on relevé la végétation présente à cet endroit pour s'assurer que cette zone inondée est située à l'extérieur de l'habitat du poisson?

À la sous-section « Effets sur les habitats de la faune terrestre » l'étude mentionne des données d'accident avec la faune pour les périodes 1990-1996 et 1996-2001. Nous demandons que les données d'accident soient reprises en mentionnant le nombre d'accidents pour chaque espèce impliquée pendant les périodes mentionnées.

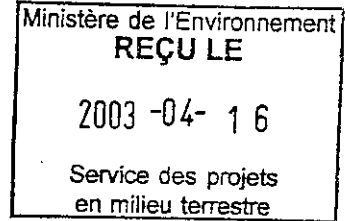
Nous espérons que les informations ci-dessus contribueront à améliorer l'analyse de ce projet. Veuillez accepter nos salutations distinguées.

Le directeur,



André B. Lemay

ABL/MR/fsta



NOTE

DESTINATAIRE : M^{me} Linda Tapin

DATE : Le 14 avril 2003

OBJET : Étude d'impact « Projet de reconstruction de la route 323 à Amherst par le ministère des Transports » - Avis sur les espèces floristiques menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées -
V/R : 3211-05-392 - N/R : 5145-04-18 [189]

La présente fait suite à votre demande d'analyse de recevabilité du document complémentaire de l'étude d'impact mentionnée en rubrique.

À notre connaissance et selon notre champ de compétence, tous les éléments requis par la directive ont été traités adéquatement, que ce soit pour leur aspect qualitatif ou quantitatif. Nous jugeons donc recevable l'étude d'impact.

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

Le directeur,

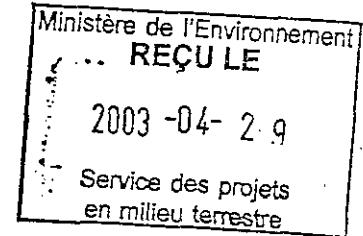
Léopold Gaudreau

LG/GJ/pd



Québec, le 24 avril 2003

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



**Objet : Réponses aux questions et commentaires du MENV
concernant le projet de reconstruction de la route 323 à
Amherst par le ministère des Transports
(3211-05-392)**

Monsieur,

Votre direction nous a fait parvenir le 8 avril 2003, une demande relative à l'objet en titre. Lors de l'étape de la recevabilité de l'étude d'impact relative à l'objet susmentionné, nous vous informions que certains aspects concernant notre champ de compétence, avaient, à notre avis, besoin d'être précisés. Ces aspects étaient les suivants :

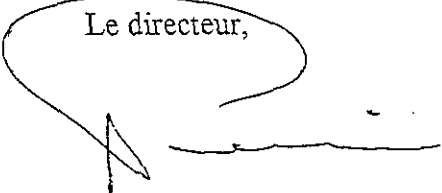
1. L'étude d'impact, au point 5.2.2.2 des pages 74 et 75, souligne un déboisement nécessaire entraînant la disparition de certains peuplements forestiers couvrant au total 0,52 km². L'importance relative des impacts sur ces peuplements était jugée moyenne (voir tableau 5.5, page 75).
2. Les volumes de bois de valeur commerciale impliqués (s'il y en a) ne sont pas énoncés. De plus aucune mesure d'atténuation n'est prévue. Est-ce là un oubli? Y a-t-il de bonnes raisons? Est-ce qu'aucun propriétaire privé n'est affecté par le déboisement (les cartes 3a et 3b à l'annexe 6 soulignent que le secteur à l'étude concerne à la fois le domaine privé et le domaine public)? Ceux-ci y pratiquent-t-ils certaines activités forestières ou acéricoles? Y a-t-il une problématique de fragmentation de lots ou des difficultés d'accès?

Nous constatons que le point 3.4.2.4 du document complémentaire cité en objet (pages 9 et 10, réponses 11 à 14) ainsi que le rapport final portant sur l'inventaire estival de la flore à statut précaire apparaissant à l'annexe 2 dudit document répondent à notre questionnement de façon très satisfaisante.

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

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

Le directeur,

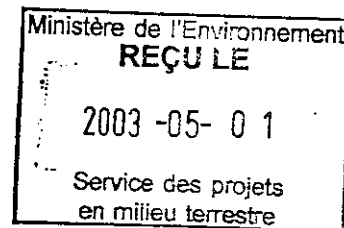


Pierre Marineau, ing.f.

RA/PM/nc

c. c. M. Alain Gosselin

Saint-Jérôme, le 24 avril 2003



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

Objet : Projet de reconstruction de la route 323 à Amherst par le
ministère des Transports (3211-05-392)

Madame,

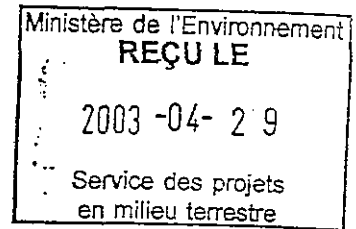
Nous avons examiné, à votre demande, le document complémentaire du MTQ qui livre les réponses du ministère des Transports du Québec à 37 questions et commentaires du MENVQ concernant la reconstruction de la route 323 à Amherst. La nature des questions soulevées porte sur des aspects précis qui se situent hors de nos champs de compétences professionnelles. Ainsi, bien que nous sommes à même d'apprécier la qualité des questions soulevées et des réponses fournies, nous pouvons difficilement nous prononcer, en pleine connaissance de cause, à savoir si les renseignements demandés ont été traités de façon satisfaisante et valable dans le document complémentaire.

Nous sommes soucieux de toutes les questions qui touchent au développement de la région des Laurentides et nous apprécions la démarche de consultation que vous avez entreprise auprès de notre ministère concernant ce dossier.

Je vous prie de recevoir, madame, mes salutations distinguées.



Pierre-Paul Roy
Sous-ministre adjoint



Québec, le 25 avril 2003

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

OBJET: Reconstruction de la route 323 à Amherst par le ministère
des Transports – Document complémentaire à l'étude
d'impact
V/Dossier: 3211-05-392
N/Dossier: 6705-780-090

Monsieur,

Une lecture attentive du document complémentaire de l'étude d'impact
concernant ce projet nous confirme que les préoccupations du ministère
des Affaires municipales et de la Métropole ont été prises en considération
par le promoteur de façon satisfaisante et valable.

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


Mireille Pruneau

Direction de l'aménagement et du développement local
(418) 691-2015 poste 3714

Le 28 avril 2003

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



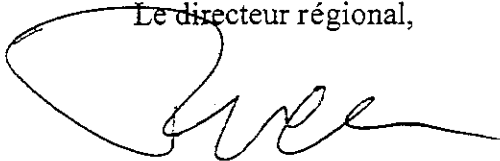
V/Réf. : 3211-05-392

**Objet : Projet de construction de la route 323 à Amherst par le ministère des
Transports**

Madame,

À la suite de la correspondance transmise récemment sur le sujet mentionné en
rubrique, permettez-moi de vous dire que nous n'avons pas de commentaires à
formuler sur ce dossier.

Le directeur régional,



Paul-Émile Vallée

PEV/SV

Le 28 avril 2003

Madame Linda Tapin, Chef de service
Ministère de l'Environnement
Direction des évaluations environnementales
Service des projets en milieu terrestre
675, boul. René-Lévesque Est, 6^e Étage
Québec (Québec) G1R 5V7



**Objet : Projet de « Reconstruction de la route 323, Amherst » (3211-05-392)
Commentaires sur le contenu du document complémentaire**

Madame,

Nous avons pris connaissance du document complémentaire fourni par le MTQ en rapport avec le projet mentionné en rubrique et que vous nous avez transmis en date du 8 avril dernier.

Suite à la lecture du contenu dudit document, nous constatons que le promoteur n'a pas traité les questions que nous avons abordées dans notre avis du 22 octobre 2002. Nos commentaires demeurent donc les mêmes qu'à ce moment.

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

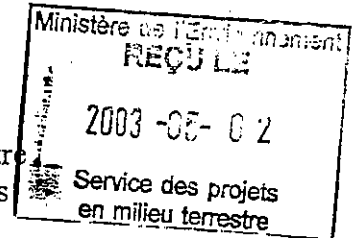
Le directeur régional,


Marc Lavallée

MLL/sc

p.j.

c.c. : Madame Francine Belleau
M. Robert Lapalme



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

EXPÉDITEUR : Monsieur Didier Bicchi, urb.
Chef de service
Service de l'expertise technique en eau (SETE)

DATE : Le 2 mai 2003

OBJET : Projet de reconstruction de la route 323 à Amherst par le
ministère des Transports

N/Réf. : SCW-23105
Réf. : DÉE : 3211-05-392

Vous trouverez ci-joint l'avis technique produit par monsieur Raynald Lacouline, ingénieur, 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 : 418 521-3885, poste 4819.

Au plaisir de se parler.

Le chef de service,

Didier Bicchi, urb.

p. j.





DESTINATAIRE : Monsieur Didier Bicchi, urb.
Chef de service
Service de l'expertise technique en eau (SETE)

EXPÉDITEUR : Raynald Lacouline, ing.
Service de l'expertise technique en eau (SETE)
Groupe des eaux souterraines

DATE : Le 23 avril 2003

OBJET : Projet de reconstruction de la route 323 à Amherst par le
ministère des Transports

N/Réf. : SCW-23105
Réf. : DÉE : 3211-05-392

Introduction

La Direction des évaluations environnementales (DEE) a transmis une copie du document complémentaire contenant les réponses à la demande de renseignements faite par le ministère de l'Environnement et adressée à l'initiateur relativement à son projet. Ce document a été produit par le ministère des Transports, 20-6573-9502, mars 2003, ci-après nommé le document. La DÉE demande d'indiquer au meilleur de notre connaissance et selon notre champ de compétence si tous les renseignements demandés ont été traités de façon satisfaisante et valable dans le document complémentaire. Les commentaires qui suivent tiennent compte de ce que j'avais mentionné dans ma note de service du 23 octobre 2002, SETE-03372.

Commentaires

Le ministère des Transports a répondu aux questions formulées et on comprend de la lecture du document que les sources d'alimentation en eau potable seront inventoriées pour les résidences situées le long du tronçon de route reconstruit. Il faudra s'assurer que cela comprend toutes les prises d'eau car les termes propriétaires riverains ou le long de l'emprise sont subjectifs d'un point de vue distance par rapport à la nouvelle route.

Un programme type de suivi environnemental est présenté (annexe 5) et me paraît adéquat pour ce genre de projet.

Une carte de localisation des sources actuelles et futures d'approvisionnement en eau potable de la municipalité d'Amherst est présentée. Les travaux de reconstruction du tronçon de la route 323 ne devraient pas avoir d'impact sur l'eau captée par la municipalité.

Le ministère des Transports mentionne qu'il pourra, **sur demande**, procéder à une étude d'impact pour les puits individuels de même que pour les sources d'alimentation de la municipalité. Ma question est qui est-ce qui peut faire la demande?


Raymond Lacouline, ing.

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

Juneau, Nicolas

De: Jacques_Normandeau@ssss.gouv.qc.ca
Envoyé: 5 mai 2003 15:36
À: nicolas.juneau@menv.gouv.qc.ca
Objet: Reconstruction de la route 323 à Amherst

Monsieur,

Nous considérons l'étude incomplète pour les raisons suivantes:

- L'évaluation des puits d'approvisionnement en eau potable n'est pas terminée;
- L'Association de Chasse et de pêche du Lac-des-Plages n'a pas été consultée;
- L'étude ne traite pas des autres usagers de la route hormis les automobilistes. La reconstruction de la route entraînera une augmentation de la vitesse de circulation des véhicules motorisés, or cette route est empruntée par des cyclistes et des piétons durant la saison estivale. La section de la directive traitant de la sécurité de la population n'a donc pas été traitée à notre convenance tel que stipulé.

Sur ce dernier point, considérant que des travaux similaires ont déjà été réalisés sur le tronçon joignant Brébeuf à Amherst, nous croyons que l'historique en matière de sécurité sur ce tronçon, avant et après les modifications apportées, pourraient mieux illustrer les impacts attendus du présent projet à l'étude.

Jacques Normandeau, PhD
toxicologue

**AVIS DE RECEVABILITÉ CONCERNANT
LE PROJET DE RÉFECTION DE LA ROUTE 323 À AMHERST**

Impacts appréhendés	Traitement dans l'étude d'impact
BRUIT DURANT LA NUIT	Le sujet a été adéquatement traité.
IMPACTS SOCIAUX DES EXPROPRIATIONS	Le sujet n'a pas été traité, mais il n'y aura pas d'expropriation. Les bâtiments seront déplacés.
IMPACTS SOCIAUX DE LA PERTURBATION DE LA CIRCULATION NON-MOTORISÉE	Ce sujet n'a pas été traité.
RISQUES D'ACCIDENTS POUR LES USAGERS NON-MOTORISÉS	Ce sujet n'a pas été traité.
IMPACTS DES DÉGLACEURS SUR LES PUIITS	La nouvelle source municipale n'a pas été traitée.
IMPACTS SUR LA SÉCURITÉ DU TRANSPORT SCOLAIRE	Ce sujet n'a pas été traité.

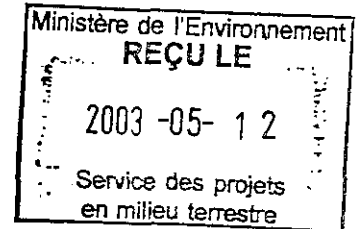
Jacques Normandeau, PhD
toxicologue

24 octobre 2002



Saint-Faustin-Lac-Carré, le 8 mai 2003

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



**Objet: Reconstruction de la route 323 à Amherst, Ministère des Transports, Document
complémentaire réponses aux questions, v/réf 3211-05-392, n/d 7322**

Madame,

Nous avons pris connaissance du document « Reconstruction de la route 323 à Amherst, Réponses aux questions et commentaires du Ministère de l'Environnement du Québec » préparé par le Ministère des Transports du Québec, mars 2003.

Nous sommes satisfaits des réponses du promoteur en regard de nos préoccupations de protection de la faune et de ses habitats à l'exception de la question 19 portant sur le type de substrat des cours d'eau à leurs embouchures dans la rivière Maskinongé et le suivi des travaux.

Comme nous l'avons souligné dans notre note du 1^{er} novembre 2002, ces sites peuvent présenter des potentiels très intéressants pour la reproduction des différentes espèces de poissons présentes dans la rivière Maskinongé. Compte tenu des activités de déboisement et de construction prévues, des fortes pentes du terrain et de la proximité de la zone des travaux et de la rivière Maskinongé il est prévisible qu'il y aura augmentation de particules fines dans les petits cours d'eau jusqu'à la rivière.

Dans sa réponse le promoteur mentionne qu'il suit l'efficacité de ces mesures d'atténuation en cours de travaux. Nous acceptons sa réponse mais nous demandons qu'il s'engage à caractériser le substrat de ces cours d'eau près de l'embouchure de la rivière avant le début des travaux.

Veuillez accepter, Madame, nos meilleures salutations.

Le directeur de l'Aménagement de la faune
des Laurentides

André B. Lemay

ABL/MR/staf

Le 12 mai 2003

Monsieur Guy D'Astous
Direction régionale des Laurentides-Lanaudière
Ministère des Transports
222, rue Saint-Georges
Saint-Jérôme (Québec) J7Z 4Z9

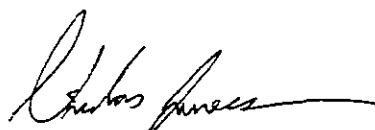
N/Réf. : 3211-05-392

Objet : Reconstruction de la route 323 à Amherst

Monsieur,

Pour faire suite au dépôt, le 3 avril 2003, des réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement concernant le projet mentionné en rubrique, vous trouverez en annexe un commentaire supplémentaire qui a été soulevé lors de l'analyse de ce document. Il serait opportun de donner suite à notre commentaire au plus tard lors de la période d'information et de consultation publiques qui devrait être tenue par le Bureau d'audiences publiques sur l'Environnement (BAPE) relativement à votre projet.

Je vous remercie à l'avance de votre collaboration et vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes meilleurs sentiments.



Nicolas Juneau
Chargé de projet

p.j.

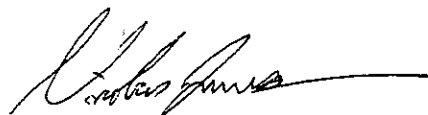


ANNEXE

Commentaire supplémentaire

- 1) Comme il est souligné à la question 19 des questions et commentaires du ministère de l'Environnement du 7 novembre 2002 relatifs à l'étude d'impact sur l'environnement pour le projet de reconstruction de la route 323 à Amherst par le ministère des Transports, les embouchures des petits cours d'eau dans la rivière Maskinongé peuvent être très intéressantes pour la reproduction de différentes espèces de poissons présentes dans cette dernière. Compte tenu des activités de déboisement et de construction prévues, des fortes pentes du terrain et de la proximité de la zone des travaux de la rivière Maskinongé, il est prévisible qu'il y aura augmentation de particules fines dans les petits cours d'eau jusqu'à la rivière.

Dans sa réponse, le MTQ mentionne qu'il suit l'efficacité des mesures d'atténuation en cours de travaux. Nous acceptons sa réponse mais nous demandons qu'il s'engage à caractériser le substrat des cours d'eau touchés par le projet près de l'embouchure de la rivière avant le début des travaux.



Nicolas Juneau
Chargé de projet



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 23 mai 2003

OBJET : Projet de reconstruction de la route 323 à Amherst par le
ministère des Transports
Analyse du volet bruit et vibrations
V/Réf. : 3211-05-392
N/Réf. : PIEVA #478

EXPERTISE TECHNIQUE

1. PRÉAMBULE

La présente fait suite à votre note du 8 avril 2003 concernant l'objet cité en rubrique.

Nous avons été sollicités en raison de la problématique du bruit et des vibrations, afin de vérifier si tous les éléments de la directive pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement d'un projet routier ont été traités de façon satisfaisante et d'analyser la conformité du projet soumis avec les critères du MENV.

Dans le cadre de l'étude sur les répercussions environnementales, nous avons eu accès aux documents intitulés « Étude d'impact sur l'environnement / juillet 2002 », et « Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement du Québec / mars 2003 ».



2.2 Niveaux de bruit anticipés

2.2.1 Phase construction

D'après l'étude d'impact, les équipements utilisés lors de la construction pourraient générer individuellement des niveaux sonores horaires entre 75 et 85 dB(A) lors de certaines journées de travaux intenses localisés près de certaines résidences.

Pour les autres résidences (localisés à plus de 100 m. de la route 323), les niveaux sonores devraient être sous la norme de jour de 75 dB(A), mais possiblement supérieurs à la norme de nuit de 55 dB(A).

Globalement, l'intensité de la perturbation sonore liée aux travaux est jugée forte. L'étendue est ponctuelle et la durée est courte. L'importance absolue est donc faible. Considérant la valeur forte du climat sonore (qualité de vie), l'importance relative est jugée moyenne.

Suite à certaines mesures d'atténuation, l'impact résiduel demeurera encore moyen.

2.2.2 Phase d'exploitation

Selon l'étude d'impact, sur les 34 habitations de la zone d'étude, 25 profiteront d'une amélioration du climat sonore lorsque les travaux seront complétés et 7 ne subiront aucun impact. Seulement deux (2) habitations verront leur niveau de bruit augmenter.

Après 10 ans d'exploitation, neuf (9) de ces habitations verront l'impact sonore changer de positif à nul et sept (7) autres verront cet impact passer de nul à faible.

Une seule résidence subira un impact sonore «moyen» dû à sa proximité du futur tracé : son niveau de bruit actuel de 46 dB(A) passera, au moment de l'ouverture de la route, à 56 dB(A).

2.3 Les exigences du MENV sur le volet bruit

2.3.1 En phase construction

Tel que mentionné à la section 3.2.1, les impacts sonores temporaires de la phase construction seront de niveau « moyen » après l'application de mesures d'atténuation.

Le promoteur devrait donc s'assurer de réaliser, tel que mentionné dans l'étude d'impact, un programme de suivi des niveaux sonores durant la construction. Ce programme établirait les niveaux à ne pas dépasser, dans tout secteur résidentiel, institutionnel ou récréatif. Si des mesures d'atténuation sont nécessaires, elles devraient y être incluses. Ce

Pour plus d'informations concernant des critères acceptables pour les vibrations, voir la note 1 en annexe.

4. CONCLUSION / RECOMMANDATIONS

Puisque l'étude de bruit présentée par le requérant 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.

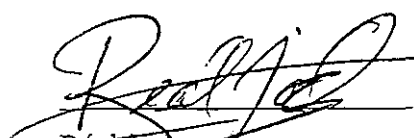
Selon la section 2.2.2 de la présente note, la reconstruction de la route 323 n'aura un impact significatif que sur une seule des 34 résidences de la zone d'étude. Cet impact sera conforme aux critères du MENV. De plus, l'augmentation du débit de circulation pour les dix (10) prochaines années n'entraînera pas de modifications de cette situation. Pour la phase d'exploitation, le projet peut donc être considéré comme conforme aux critères de bruit du MENV tel qu'il a été présenté. L'entrepreneur devrait tout de même préparer et réaliser un programme de suivi de l'évolution des niveaux de bruit sur une période de 10 ans.

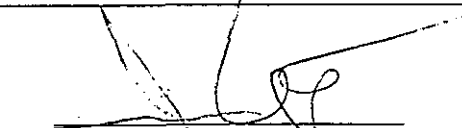
Un autre programme de suivi du bruit devrait également être présenté : il concerne le bruit de la phase construction et il est décrit à la section 2.3.1.

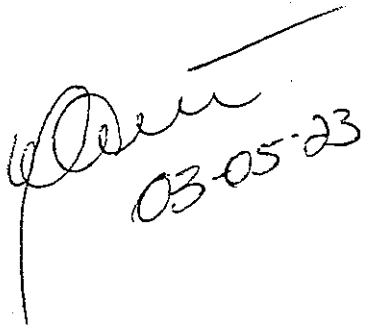
Ces programmes de suivi devraient être déposés au ministre de l'Environnement au moment de la demande du certificat d'autorisation et les rapports de suivi devraient être transmis au ministre de l'Environnement trois (3) mois après chaque série de mesures.

Concernant l'analyse du volet vibrations, il y aurait lieu de demander au promoteur, dans le décret, de réaliser une étude concernant les 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. Ces informations additionnelles pourraient prendre la forme d'un Addendum.

Document préparé par :


Réal Jodry, m.sc.env


Jean-Pierre Létourneau, ing. et


03-05-23

NOTE 1

VIBRATIONS

Quels sont les critères acceptables pour les vibrations ?

Réglementation environnementale

À notre connaissance, seul le RCS édicte des normes de vibrations associées au dynamitage dans une carrière. La directive 019 sur les industries minières reprend également la même norme du règlement précité.

L'article 34 du RCS stipule ce qui suit :

«L'exploitation d'une carrière ne doit pas émettre dans l'environnement des ondes sismiques impulsives ou discontinues dont la vitesse au sol évaluée à moins de 30 mètres de toute construction ou immeuble visé à l'article 11 ou de tout puits artésien est supérieure à 4 cm/seconde.»

Les constructions et immeubles visés à l'article 11 sont les habitations, les écoles ou autres institutions d'enseignement, les temples religieux, les terrains de camping et les établissements au sens de la Loi des services de santé et des services sociaux. Cette norme vise particulièrement à protéger les édifices et non à donner une qualité de vie acceptable à l'humain.

Communauté scientifique

Tel que cité dans l'étude, les niveaux de vibration ainsi que les limites de vibration qui y sont associées varient selon les chercheurs. Whiffin et Léonard (1971) ont établi que la limite des vibrations à peine perceptibles correspond à une vitesse particulière de 0,15 à 0,30 mm/seconde pour un intervalle de fréquences de 5 à 50 Hertz. Reither et Meister (1931) considèrent que les vibrations sont irritantes lorsqu'elles atteignent une intensité de 2 mm/seconde. Pour les ruines et monuments historiques fragiles, la norme allemande de 1971 recommande 2,0 mm/seconde alors que Lande et Johansson ont établi la limite des plaintes et les dommages persistants à 6 mm/seconde. Nous pouvons conclure que la communauté scientifique s'entend donc pour fixer le seuil de perception entre 0,15 et 0,30 mm/seconde, et le seuil d'irritabilité à 2 mm/seconde.

Autres normes

United States Bureau of Mines (USBM) a effectué beaucoup de travaux dans le domaine des dynamitages.

Cette norme a été raffinée en y ajoutant la notion d'amplitude des vibrations. Ainsi sous les 40 Hertz (Hz), la vitesse maximale décroît à un rythme équivalent à une amplitude constante de 2 mm jusqu'à atteindre 19 mm/seconde ou 2,7 mm/seconde selon le type de résidence.

Les normes du USBM sont :

Type de structures	Limites des vibrations maximales	
	Fréquence < 40 Hz	Fréquence > 40 Hz
Maison moderne et structures en mur sec	19 mm/seconde	50,8 mm/seconde
Vieilles maisons avec murs de plâtre	12,7 mm/seconde	50,8 mm/seconde

Normes de vibrations recommandées par le MTQ

Pour les vibrations induites par la circulation routière, nous croyons qu'en restreignant les vitesses sous le seuil de 1 mm/sec durant le jour et au niveau actuel (bruit de fond) pour la nuit sont des critères acceptables.

Pour les autres vibrations induites par les travaux de compaction, on anticipe des vitesses maximales de l'ordre de 3 mm/sec à 15 mètres et de 1,75 mm/sec à 30 mètres. On prévoit l'utilisation d'équipements moins lourds de compaction lorsque l'intensité des vibrations dépassera 5 mm/sec. Pour le fonçage de pieux, le critère de vibrations à respecter serait également de 5 mm/sec à 30 mètres. Serait-il possible de fournir les abaques qui permettent de vérifier ce critère?

Nous croyons que le respect de ce critère est acceptable uniquement pour le jour. Pour la nuit, il faudrait éviter, autant que possible, les travaux de compaction et de fonçage des pieux.

Finalement, est-ce qu'il y aura du dynamitage? Si oui, le promoteur devra indiquer les critères de vibrations et de bruit (pression d'air) qu'il entend respecter aux zones sensibles.

Pour les vibrations, nous recommandons les normes du USBM comme critère à respecter. Pour les pressions d'air, nous recommandons le critère adopté par le ministère de l'Environnement de la province de l'Ontario qui fixe des pressions d'air à 120 décibels linéaires lors d'un dynamitage (voir à l'annexe 3 la publication # NPC-119 de la province de l'Ontario)

JP/ed

Ministère
des Transports

Québec



Direction des Laurentides-Lanaudière

Saint-Jérôme, le 3 juin 2003

Monsieur Nicolas Juneau
Ministère de l'Environnement
Direction des évaluations environnementales
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boul. René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7



**Objet : Réponses aux questions
Étude d'impact sur l'environnement
Route 323, Amherst
Projet n° 20-6573-9502
V/D : 3211-05-392**

Monsieur,

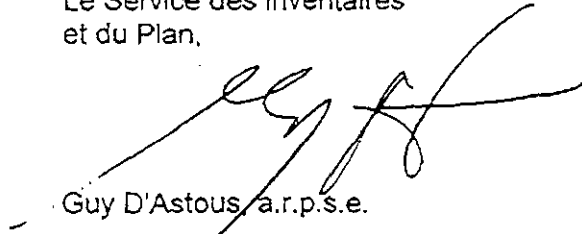
Nous avons procédé à l'analyse de la demande que vous nous avez transmise le 12 mai 2003.

Nous pouvons vous confirmer que nous procéderons à la caractérisation du substrat des cours d'eau au niveau de leur embouchure avec la rivière Maskinongé, avant le début des travaux, comme demandé.

Ces renseignements vous seront présentés lors de la demande d'autorisation de construction, à la suite du décret gouvernemental.

Nous espérons que le tout vous donnera satisfaction et vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le Service des inventaires
et du Plan,



Guy D'Astous, a.r.p.s.e.

GD/gc

c. c. M. Jean-Pierre Barabé, ing., chef du SIP

