
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, Direction du suivi de l'état de l'environnement, Service des avis et des expertises</i>	1 ^{er} août 2002	1 page.
2. <i>Ministère de l'Environnement, Direction du patrimoine écologique et du développement durable</i>	5 août 2002	1 page.
3. <i>Société de la faune et des parcs, Direction de l'aménagement de la faune</i>	5 août 2002	3 pages.
4. <i>Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, Direction de l'aménagement et du développement local</i>	15 août 2002	1 page.
5. <i>Ministère de l'Environnement, Centre d'expertise hydrique, Service de la connaissance et de l'expertise hydrique</i>	21 août 2002	2 pages.
6. <i>Ministère de l'Environnement, Centre d'expertise hydrique, Service de la gestion du domaine hydrique de l'État</i>	21 août 2002	1 page.
7. <i>Régie régionale de la santé et des services sociaux de l'Outaouais, Direction de la santé publique</i>	22 août 2002	8 pages.
8. <i>Ministère des Ressources naturelles, Direction de l'environnement forestier</i>	27 août 2002	2 pages.
9. <i>Ministère de la Sécurité publique, Direction régionale de la sécurité civile Outaouais – Abitibi-Témiscamingue et Nord-du-Québec</i>	29 août 2002	2 pages.
10. <i>Ministère de l'Environnement, Direction régionale de l'Outaouais</i>	12 septembre 2002	2 pages.
11. <i>Ministère de la Culture et des Communications, Direction de l'Outaouais</i>	18 septembre 2002	1 page.
12. <i>Ministère de l'Environnement, Programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles</i>	1 ^{er} avril 2003	8 pages.
13. <i>Ministère de l'Environnement, Direction régionale de l'Outaouais</i>	17 octobre 2003	1 page.
14. <i>Ministère de l'Environnement, Centre d'expertise hydrique du Québec, Service de la Connaissance et de l'expertise hydrique</i>	23 octobre 2003	1 page.
15. <i>Ministère de l'Environnement, Direction du patrimoine écologique et du développement durable</i>	28 octobre 2003	1 page.
16. <i>Ministère de la Sécurité publique, Direction régionale de la sécurité civile de l'Outaouais, de l'Abitibi-Témiscamingue et du Nord-du-Québec</i>	29 octobre 2003	2 pages.
17. <i>Société de la faune et des parcs, Direction de l'aménagement de la faune</i>	31 octobre 2003	2 pages.
18. <i>Ministère de l'Environnement, Direction régionale de l'Outaouais</i>	3 novembre 2003	1 page.
19. <i>Ministère de l'Environnement, Direction du suivi de l'état de l'environnement, Service des avis et des expertises</i>	6 novembre 2003	1 page.
20. <i>Ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs, Direction de l'environnement forestier</i>	7 novembre 2003	1 page.
21. <i>Ministère de l'Environnement, Service de l'aménagement du territoire et des eaux souterraines</i>	18 novembre 2003	4 pages.

22.	<i>Ministère de l'Environnement, Direction du patrimoine écologique et du développement durable</i>	<i>18 novembre 2003</i>	<i>1 page.</i>
23.	<i>Régie régionale de la santé et des services sociaux de l'Outaouais, Direction de la santé publique</i>	<i>21 novembre 2003</i>	<i>1 page.</i>

DESTINATAIRE : Monsieur Yves Grimard, chef de service
Direction du suivi de l'état de l'environnement

EXPÉDITEUR : Monsieur Danny Wright

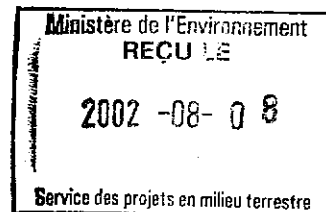
DATE : Le 1^{er} août 2002

OBJET : Réaménagement de la route 323 – municipalité de Lac-des-Plages
N/Réf. : 1623

En ce qui concerne nos préoccupations, nous considérons que l'étude d'impacts est recevable.



DW/lm



NOTE

DESTINATAIRE : Linda Tapin
Service des projets en milieu terrestre

DATE : Le 5 août 2002

OBJET : Étude d'impact « Réaménagement de la route 323 -
Municipalité de Lac-des-Plages » - Avis sur les espèces
floristiques menacées ou vulnérables ou susceptibles
d'être ainsi désignées
V/R : 3211-05-387 - N/R : AUT-227 5145-04-18 [169]

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 29 du rapport qu'il procédera à des
inventaires visant les espèces à statut précaire dans les sites présentant un
potentiel pour ces espèces. Nous attendrons les résultats de ces inventaires
afin de juger de la recevabilité de l'étude d'impact.

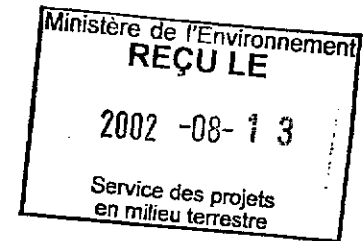
N'hésitez pas à communiquer avec nous pour toute question concernant
ce dossier.

Le directeur,

Léopold Gaudreau

LG/GJ/am

Le 5 août 2002



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

Objet : Réaménagement de la route 323 – Municipalité de Lac-des-Plages
N/Réf. : 9018-148
V/Réf. : 3211-05-387

Madame,

Pour donner suite à votre lettre du 26 juillet 2002 concernant l'objet en titre, nous avons pris connaissance de l'étude d'impact sur l'environnement effectuée par le ministère des Transports du Québec. Nous estimons que certaines informations manquent pour que nous puissions considérer cette étude d'impact comme recevable.

Traversée des cours d'eau

Il est mentionné, à la page 75, que le milieu riverain et aquatique est considéré non sensible aux travaux prévus. Or, selon notre expérience, la traversée des cours d'eau est souvent l'un des éléments les plus sensibles d'un projet de construction de route. Le simple fait de dire que les ruisseaux traversés seront munis de ponceaux selon les normes du MTQ n'est pas suffisant. Ainsi, le promoteur devrait fournir les informations suivantes pour chacune des traverses :

- Quelles espèces de poissons sont présentes?
- Quelle sera la longueur des ponceaux à chaque traversée? (préciser où se situe la canalisation de 160 mètres mentionnée au point 7 de l'annexe 1). Les déplacements de certaines espèces risquent-ils d'être affectés par la présence de ponceaux ayant une longueur de plus de 20 mètres?

...2

Direction de l'aménagement de la faune
98, rue Lois
Hull (Québec) J8Y 3R7
Téléphone : (819) 772-3434
Télécopieur : (819) 772-3974
Courriel : benoit.dion@fapaq.gouv.qc.ca

- Y a-t-il des frayères connues ou potentielles pour ces espèces à la hauteur du tracé? Le cas échéant, quelles mesures d'atténuation et/ou de compensation seront mises en place?

Traversée de l'ancien étang de castor

Il est mentionné, à la page 4, que la variante « A » du secteur 2 traverse un ancien étang de castor. On ne trouve pourtant aucune information sur cet étang dans l'étude d'impact. Sachant que les étangs de castor, même une fois abandonnés par les castors, constituent des milieux biologiquement très riches, on s'attendrait à une analyse spécifique sur cet élément, d'autant plus qu'il est mentionné, à la page 75, que le remblayage pourra atteindre 12 mètres dans cet étang. Cette analyse devrait nous permettre de répondre aux questions suivantes :

- Quelle est la superficie de cet étang?
- Y a-t-il présence d'un barrage? Le cas échéant, depuis combien de temps existe-t-il?
- Y a-t-il retenue d'eau? Le cas échéant, quelle est la profondeur d'eau? Le niveau d'eau a-t-il augmenté, diminué ou est resté stable au cours des dernières années?
- Cet étang est-il fréquenté par le poisson? Le cas échéant, par quelles espèces?
- Y a-t-il d'autres espèces fauniques typiques des marais (amphibiens, reptiles, mammifères, etc.)?

S'il s'avère que cet étang présente un attrait important pour la faune, l'étude devra préciser des mesures d'atténuation visant à minimiser l'impact de la traversée.

Variantes possibles

L'étude d'impact ne fait pas ressortir clairement pourquoi on n'a pas considéré, dans certaines sections (ex : secteur du peuplement d'intérêt phytosociologique), l'option de réaménager la route 323 à son emplacement actuel en atténuant les courbes (comme on l'a fait sur la route 321 entre Chénéville et Duhamel), quitte à réduire la vitesse dans ces tronçons.

- Est-il envisageable, dans certains tronçons, de réaménager la route 323 à son emplacement actuel plutôt que d'ouvrir une nouvelle emprise?
- Est-il possible de déplacer le tracé vers le sud pour éviter certains secteurs sensibles (ex : le peuplement d'intérêt phytosociologique identifié à la station 11 sur la carte 3, l'ancien étang de castor)?

Consultation

La directive du MENV demande au promoteur d'expliquer la façon dont les diverses parties concernées ont été associées dans le processus de planification du projet et comment l'étude d'impact tient compte des résultats des consultations et des négociations effectuées. Or, cet aspect n'a pas été traité dans l'étude d'impact, à l'exception d'une mention, à la page 83, de l'appui des politiciens locaux et régionaux et de pétitions de la population.

Pour toute information additionnelle, vous pouvez joindre M. Daniel Toussaint, analyste du projet à notre Direction, au (819) 772-3434, poste 248.

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

Le directeur par intérim de
l'Aménagement de la faune,



Benoît Dion

BD/DT/mp



Québec, le 15 août 2002



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

OBJET: Réaménagement de la route 323 – Municipalité de Lac-des-Plages
V/Dossier: 3211-05-387
N/Dossier: X4 -105- 083

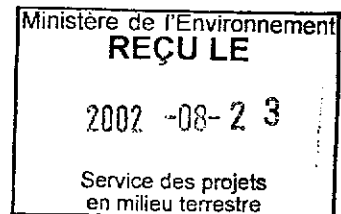
Monsieur,

La lecture des documents relatifs à l'étude d'impact concernant ce projet nous indique que les préoccupations du ministère des Affaires municipales et de la Métropole ont été prises en considération. En conséquence nous n'avons aucun commentaire particulier à formuler à cette étape de l'analyse sur la recevabilité de l'étude d'impact.

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

Claudel Gagnon

Téléphone : (418) 691-2015, poste 3803



NOTE

DESTINATAIRE : Monsieur Nicolas Juneau
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 21 août 2002

OBJET : Réaménagement de la route 323 – Municipalité de Lac des Plages
N/Dossier : 001470

Commentaires concernant les aspects liés à l'hydraulique et à la gestion hydrique:

On doit noter au départ que l'étude ne traite que peu les aspects liés à l'hydraulique et à la gestion hydrique. La section 6.2, à la page 75 précise d'ailleurs que les zones d'inondation et l'hydrographie sont des éléments considérés non sensibles aux travaux prévus. Voici néanmoins les quelques aspects du projet qu'on peut considérer comme pouvant entrer en interaction avec des éléments de gestion hydrique:

- **Hydrographie:** plusieurs cours d'eau seront traversés par la route et canalisés à cette fin. Aucun détail n'est fourni à cet égard. On mentionne que ces travaux seront effectués selon les normes du MTQ mais on ne donne pas de détails nous permettant de voir si des impacts peuvent ou non en découler. Par exemple, peut-il y avoir des impacts en cas de dépassement de la capacité des ponceaux, ou y a-t-il risque d'érosion sur les cours d'eau (compte tenu notamment des fortes pentes qui semblent caractériser le secteur) ?
- **Pont:** l'étude mentionne que le pont existant sera utilisé. N'y aura-t-il donc aucune intervention entourant cet ouvrage qui puisse modifier les conditions d'écoulement de la rivière ou la stabilité de ses berges ? Quant au pont existant, considère-t-on que sa capacité en terme de section hydraulique est suffisante ? Pas d'historiques d'inondations ou d'érosion en lien avec ce pont ?
- **Zones inondables:** il ne semble pas y avoir de données relatives aux cotes d'inondation des cours d'eau et plans d'eau du secteur. Y a-t-il néanmoins des portions du tracé de la route qui pourraient être vulnérables à cet aspect ? Sur la carte 2, à la page 16 on remarque que la route passera dans une zone identifiée comme marécageuse, le long du lac; le risque d'inondation de ce secteur peut-il être évalué ? Y a-t-il un historique d'inondation qui puisse être pris en compte en regard du tracé de la route ?

- Protection des berges: là où la route s'approche d'un cours d'eau, comme cela semble le cas à proximité de la rivière Maskinongé, y aura-t-il lieu de prévoir des ouvrages de protection de la berge ? Si oui, de quelle nature sera cette protection ? Le cas échéant, les éléments de la conception de cette protection pourraient-ils être présentés ?



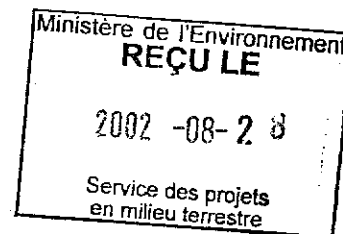
Jean-François Cyr, ing. M.Sc.

NOTE

DESTINATAIRES : Madame **Linda Tapin**, chef de service
Monsieur **Nicolas Juneau**, chargée de projet
Direction de l'évaluation environnementale
en milieu terrestre

DATE : Le 21 août 2002

OBJET : **Réaménagement de la route 323**
Municipalité de Lac des Plages
V/Réf. : 3211-05-387
N/Réf. : 4121-03-02-0000



La présente fait suite à votre note du 26 juillet dernier concernant l'étude d'impact mentionnée plus haut.

En vertu de l'article 919 du Code civil du Québec, la limite de propriété des cours d'eau navigables et flottables dans notre province est réputée être du domaine de l'État, jusqu'à la ligne des hautes eaux ordinaires, sous l'autorité du ministre de l'Environnement et ce, pour l'application de la *Loi sur le régime des eaux* (L.R.Q., c. R-13) et de son Règlement sur le domaine hydrique public.

La rivière Maskinongé (04023000) est considérée non navigable et non flottable. Le lac des Plages (Désormeaux, 00883) est considéré navigable par étude. Pour ce qui est du lac du Brochet (00844), le ministère le considère non navigable et non flottable.

Pour les raisons ci-haut mentionnées, le lit des différents plan d'eau est du domaine hydrique privé ou public selon les concessions cadastrale. Advenant la réalisation de ce projet et que celui-ci entraîne l'occupation du domaine hydrique public, le promoteur se verra dans l'obligation de régulariser cette occupation auprès de notre Service et selon la réglementation sur le domaine hydrique public.

CH/ml



Claude Huron

Responsable des droits de propriété

c.c. M. Jean François Cyr

Service de la gestion du domaine hydrique de l'État

Édifice Marie-Guyart
675, boul. René-Lévesque Est, boîte 16
Aile Louis-Alexandre-Taschereau
Québec (Québec) G1R 5V7

Téléphone : (418) 521-3818, poste 4154
Télécopieur : (418) 643-1051
Internet : <http://www.menv.gouv.qc.ca>
Courriel : claudehuron@menv.gouv.qc.ca



**RÉGIE RÉGIONALE
DE LA SANTÉ ET DES
SERVICES SOCIAUX**
DE L'OUTAOUAIS
Direction de la santé publique



Le 22 août 2002

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

**OBJET: Réaménagement de la route 323 – Municipalité de Lac-des-Plages »
(3211-05-387)**

Monsieur,

Vous trouverez ci-joint nos commentaires concernant la recevabilité de l'étude d'impact du projet cité plus haut.

En résumé, deux types d'informations ont besoin d'être obtenues ou actualisées pour que cette étude soit considérée recevable. Le premier type concerne les variantes du projet, et le second type concerne le bruit ambiant.

Veillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Louis-Marie Poissant

LMP/am

c.c. : Madame Michèle Bélanger, Ministère de la Santé et des Services sociaux
Docteure Lucie Lemieux, Directrice de Santé publique de l'Outaouais



**RÉGIE RÉGIONALE
DE LA SANTÉ ET DES
SERVICES SOCIAUX**

DE L'OUTAOUAIS
Direction de la santé publique

**Analyse de recevabilité d'un point de vue de santé publique de l'étude
d'impact concernant le « Réaménagement de la route 323 –
Municipalité de Lac-des-Plages » (3211-05-387)**

Louis-Marie Poissant, M. Sc. Env., Direction de santé publique de l'Outaouais

21 août 2002

De façon générale la qualité de l'étude d'impact est bonne. Cependant, du point de vue de santé publique, deux éléments ne sont pas traités de façon satisfaisante et rendent l'étude irrecevable dans les conditions actuelles. Il s'agit de l'argumentation dans le choix de la variante retenue et du bruit.

1. L'argumentation du choix de la variante

La quasi-totalité de cette étude d'impact analyse l'impact de la variante retenue (et les manières d'atténuer cet impact). L'espace pour identifier et analyser les variantes et pour sélectionner la variante de moindre impact tient en 4 pages (4 à 8) sur les 99 (plus les annexes) que compte l'étude. La Directive du MENV est pourtant détaillée à ce sujet (section 3). L'argumentation elle-même du choix de la variante tient à une phrase, page 7 : « Elle a pour avantage de limiter le dédoublement de la route et des travaux dans l'eau (pas de pont à construire) ainsi que d'être la plus économique ».

1.1 D'autres variantes?

Pourquoi ne pas avoir présenté d'autres variantes qui, à première vue, semblent avoir moins d'impacts sur l'environnement et la qualité de vie des habitants du village (pendant les travaux et après)? C'était pourtant spécifiquement demandé dans la Directive. On peut imaginer par exemple une variante contournant complètement ou plus largement l'agglomération (comme cela a été fait à Saint-Émile-de-Suffolk). Peut-on analyser une ou des variantes de ce type (contournant l'agglomération) selon les mêmes critères que ceux utilisés au tableau 1 (p. 6)? Dans le cas contraire, peut-on spécifier pourquoi ces variantes n'ont pas été ou ne seront pas explorées?

1.2 L'argumentation dans le choix de la variante retenue

Le tableau 1 compare les variantes du projet, mais sans donner de pondération aux différents éléments énumérés. De plus, il n'y a rien dans ces éléments qui concerne l'impact :

- sur les humains habitant le village, pendant la construction et après;
- sur les gains ou pertes de probabilité ou de sévérité de traumatismes routiers;
- sur le bruit à la limite des terrains habités.

Pour être capable de prendre une décision éclairée, il faudrait que les variantes soient comparées plus précisément entre elles, avec leurs impacts comme on en trouve au tableau 19 (p. 91) par exemple, en y ajoutant les trois éléments mentionnés plus haut. Les mesures d'atténuation proposées à la section 6.4 sont satisfaisantes en regard des impacts appréhendés, autrement dit c'est la meilleure façon de rendre certains impacts acceptables pour la variante retenue. Mais d'autres variantes (incluant celles qui ne sont pas abordées) pourraient avoir moins d'impacts au départ, facilitant d'autant l'intégration du projet dans le milieu. On peut notamment penser au bruit de fond pendant et après les travaux.

2. Le bruit

Comme le mentionnait récemment une étude du BAPE qui s'est penchée à fond sur la problématique du bruit, « Le bruit est à la fois une nuisance et une menace à la santé. L'impact du bruit sur la santé humaine et sur certaines populations à risque pose donc des défis nouveaux en matière de mesures de bruit (méthodologies de mesure), de perception sociale et de gestion (normes de bruit et principes éthiques d'intervention). »¹

La Directive du MENV suggère de décrire, comme principales composantes du milieu, « 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 $N_{eq, nocturnes}$ (22 h à 6 h) pour toute la zone d'étude ainsi qu'une présentation des pointes de bruit. » (Tableau 2 de la Directive). Rien de cela n'a été présenté. Tout ce que l'on trouve se résume au tableau 5, soit le « Dénombrement de résidences selon le niveau de perturbation sonore ». D'un point de vue de santé publique, cette lacune compromet la recevabilité de l'étude.

Sans doute le climat sonore a-t-il été étudié en fonction de la *Politique sur le bruit routier* du Ministère des Transports du Québec (MTQ), où on peut lire : « Le ministère des Transports préconise un niveau de bruit de 55 dBA $L_{eq, 24 h}$, qui est généralement reconnu comme un niveau acceptable pour les zones sensibles, soit les aires résidentielles, institutionnelles et récréatives »² (Le souligné est de nous). À ce propos, il faut rappeler que la *Politique sur le bruit routier* constitue une politique du ministère des Transports, et non une politique gouvernementale. À notre connaissance, elle n'a pas été entérinée par les instances de santé publique du Québec. Au contraire, les intervenants en santé publique s'ajustent plus volontiers sur l'Organisation mondiale de la Santé (OMS)³.

Certains aspects de cette politique du MTQ sont d'ailleurs régulièrement remis en question par divers intervenants. Par exemple, Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), dans son rapport d'enquête et d'audience publique 152 : *Projet de construction de l'axe McConnell-Laramée par le ministère des Transports*, tout en reconnaissant le bien-fondé général d'une telle politique « puisque les municipalités ont tendance à permettre la construction dans les aires de bruit » (p. 93) commentait notamment ainsi la politique :

- « La politique ne retient pas le seuil de 55 dB(A) comme un seuil à ne pas dépasser, mais plutôt comme un seuil à dépasser puisque c'est à partir du dépassement de 55 dB(A) que l'impact sera évalué » (p. 93).

¹ BAPE, Juillet 2001. Rapport d'enquête et d'audience publique 152 : Projet de construction de l'axe McConnell-Laramée par le ministère des Transports, p. 85.

² MTQ, mars 1998. Politique sur le bruit routier, page 8.

³ Voir <http://www.who.int/inf-fs/fr/am258.html> et surtout http://www.who.int/environmental_information/Noise/bruit.htm

- « Le Ministère [des Transports] définit le niveau de 55 dB(A) comme un niveau « acceptable ». C'est présenter l'acceptabilité comme une notion scientifique et mesurable. » alors que « le Ministère de la santé et des services sociaux (...) retient l'affirmation suivante : ' l'acceptabilité d'un risque n'est pas un concept scientifique mais un concept social. Il n'appartient pas aux évaluateurs scientifiques du risque (...) de se prononcer sur l'acceptabilité sociale d'un risque ' ». (p. 94).
- « le ministère des Transports se réfère constamment à la notion de $L_{eq(24 h)}$. Or, plusieurs décrets demandent de distinguer le niveau de bruit en période diurne et en période nocturne. Par exemple, le décret 6152000 exige de la Ville de Brossard la détermination du $L_{eq(1 h)}$ à l'heure de pointe et du $L_{eq(1 h)}$ le plus faible de la journée. Le $L_{eq(24 h)}$ étale les pointes et atténue la perception de la dynamique du bruit. Or, la référence à d'autres mesures du L_{eq} , par exemple le $L_{eq(\text{nocturne})}$, semble souhaitée par d'autres organismes dont l'Organisation mondiale de la santé ». (p. 94).

Ces commentaires du BAPE vont davantage dans le sens de l'approche privilégiée en santé publique, que nous préconisons ici. En ce sens, il faudrait savoir sur quelles bases s'appuient la qualification des niveaux de perturbation sonore du tableau 4 (page 21), qui rend « acceptable » une perturbation de 55 dB(A) $L_{eq(24 h)}$? Comment cette qualification se justifie-t-elle d'un point de vue de santé humaine? Les niveaux ne correspondent pas aux valeurs-guides des recommandations de l'OMS qui parlent d'une gêne modérée pendant la journée et la soirée à partir de 50 décibels (L_{Aeq}) sur une période de 16 heures (voir tableau en annexe) et non sur une période de 24 heures tel que mentionné au tableau 4.

Les organismes internationaux ou nationaux vont tous dans le sens de reconnaître qu'il y a une limite maximale (et non une perturbation acceptable!) qu'on situe de 45 à 55 dB(A) selon les situations. Ainsi, les limites de référence de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) proposées pour le bruit à l'extérieur sont de 50 à 55 dBA le jour et de 45 dBA la nuit. L'Environmental Protection Agency (EPA) estime à 55 dBA l'intensité maximale acceptable. Le comité consultatif fédéral-provincial de l'hygiène du milieu et du travail dans un document destiné à fournir des balises en matière de réglementation sur le bruit extérieur, suggère des limites extérieures de 50 dBA la nuit et 55 dBA le jour.

Nous demandons que l'étude d'impact soit effectuée en fonction du *Résumé d'orientation des Directives de l'OMS relatives au bruit dans l'environnement* de l'OMS. Cela suppose notamment de refaire les données des tableaux 5 et 18 en prenant comme base de calcul les 16 heures de la journée (6h – 22 h), et les 8 heures de la nuit (22h - 6h). Cela pourra rendre l'étude recevable puisqu'elle nous permettra de comparer avec les directives de l'OMS et par là « juger » de l'acceptabilité du projet.

Les groupes vulnérables : ceux qui subiront les préjudices « dans leur cour »

Nos démocraties occidentales reposent sur un équilibre délicat entre l'intérêt général et l'intérêt particulier. Quand l'intérêt général commande de construire une route, il faut

être particulièrement attentif à ceux dont on peut léser ainsi l'intérêt particulier. Cet élément est très important pour juger de l'acceptabilité du projet : on doit autant que possible réduire les inconvénients aux particuliers dans un projet servant à améliorer l'intérêt général. C'est la base d'une communauté en bonne santé sociale. Autrement les conflits, l'exclusion, la rancœur peuvent détruire une dynamique sociale pour plusieurs décennies.

Le document parle toujours du climat sonore général (par exemple p. 84), mais il est indispensable de connaître le climat sonore aux maisons les plus exposées. Nous ne doutons pas que le climat sonore général aura diminué en moyenne de 6 décibels 10 ans après l'ouverture (p. 84) par rapport à la route existante actuellement. Mais qu'en sera-t-il à l'arrière des maisons situées vers les chaînages 0+200, 1+000, 2+000 ? Quel est le climat sonore actuel (jour et nuit), le climat sonore à l'ouverture, le climat sonore dans 10 ans ?

Autres préoccupations en ce qui a trait au bruit

Pourquoi la croissance annuelle de la circulation a-t-elle été estimée à 2 % (p. 20) ? Pourquoi pas 1 ou 5 % ? Est-ce que cela tient compte des commentaires des deux premiers paragraphes de la page 49 sur l'augmentation du transit et de la villégiature ? Est-ce que le fait de prendre une valeur plus élevée (5 % par exemple) changerait beaucoup la valeur du bruit appréhendée 10 ans après l'ouverture ?

Les calculs qui ont servi au tableau 5 l'ont-ils été à partir des points dans les maisons ou à l'extérieur ? S'ils sont à l'extérieur, sont-ils à la limite des propriétés et de l'emprise projetée du MTQ ? Il faudrait préciser, les Directives de l'OMS variant selon le cas.

Y a-t-il une école ? À première lecture, il ne semble pas, la Commission scolaire des Laurentides n'en indiquant pas sur son site internet. Si oui, les valeurs guides devraient être beaucoup plus basses, à 35 dB(A) dans la classe quand les fenêtres sont ouvertes.

3. Conclusion

En conclusion, l'étude actuelle ne permet pas de porter un jugement éclairé sur le projet, tant que les questions soulevées ayant trait au choix de la variante et au bruit n'auront pas été approfondies. Nous les résumons ci-dessous.

- ❖ Peut-on analyser une ou des variantes contournant l'agglomération selon les mêmes critères que ceux utilisés au tableau 1 (p. 6) ? Dans le cas contraire, peut-on spécifier pourquoi ces variantes n'ont pas été ou ne seront pas explorées ?
- ❖ Il faudrait que les variantes soient comparées plus précisément entre elles, avec leurs impacts (comme on en trouve au tableau 19 par exemple), en y ajoutant des données
 - sur les gains ou pertes de probabilité ou de sévérité de traumatismes routiers;
 - sur le bruit à la limite des terrains habités.
- ❖ Si le niveau de 55 dB(A) $L_{eq} (24 h)$ est retenu, il faudrait savoir d'où vient la qualification des niveaux de perturbation sonore du tableau 4 (page 21), qui rend « acceptable » une telle perturbation ? Comment se justifie-t-elle d'un point de vue de santé humaine ?

- ❖ Nous demandons que le climat sonore soit analysé en fonction du *Résumé d'orientation des Directives de l'OMS relatives au bruit dans l'environnement* de l'OMS.
- ❖ Quel est le climat sonore à l'arrière des maisons situées vers les chaînages 0+200, 1+000, 2+000 ? Quel est le climat sonore actuel (jour et nuit), le climat sonore à l'ouverture, le climat sonore dans 10 ans?
- ❖ Pourquoi la croissance annuelle de la circulation a-t-elle été estimée à 2 % (p. 20)?
- ❖ Est-ce que le fait de prendre une valeur plus élevée (5 % par exemple) changerait beaucoup la valeur du bruit appréhendée 10 ans après l'ouverture?
- ❖ Les calculs qui ont servi au tableau 5 l'ont-ils été à partir des points dans les maisons ou à l'extérieur? S'ils sont à l'extérieur, sont-ils à la limite des propriétés et de l'emprise projetée du MTQ?
- ❖ Y a-t-il une école?

Annexe: Valeurs guides pour le bruit dans les collectivités en milieux spécifiques.

Source : OMS, Résumé d'orientation des Directives de l'OMS relatives au bruit dans l'environnement, http://www.who.int/environmental_information/Noise/bruit.htm

Environnement spécifique	Effet critique sur la santé	L _{Aeq} [dB(A)]	Base de temps [heures]	L _{Amax}
Zone résidentielle extérieure	Gêne sérieuse pendant la journée et la soirée	55	16	-
	Gêne modérée pendant la journée et la soirée	50	16	-
Intérieur des logements Intérieur des chambres à coucher	Intelligibilité de la parole et gêne modérée pendant la journée et la soirée	35	16	-
	Perturbation du sommeil, la nuit	30	8	45
A l'extérieur des chambres à coucher	Perturbation du sommeil, fenêtre ouverte	45	8	60
Salles de classe et jardins d'enfants, à l'intérieur	Intelligibilité de la parole, perturbation de l'extraction de l'information, communication des messages	35	Pendant la classe	-
Salles de repos des jardins d'enfants, à l'intérieur	Perturbation du sommeil	30	Temps de repos	45
Cours de récréation, extérieur	Gêne (source extérieure)	55	Temps de récréation	-
Hôpitaux, salles/chambres, à l'intérieur	Perturbation du sommeil, la nuit	30	8	40
	Perturbation du sommeil, pendant la journée et la soirée	30	16	-
Hôpitaux, salles de traitement, à l'intérieur	Interférence avec le repos et la convalescence	#1		
Zones industrielles, commerciales, marchandes, de circulation, extérieur et intérieur	Perte de l'audition	70	24	110
Cérémonies, festivals, divertissements	Perte de l'auditions (clients: <5 fois par an)	100	4	110
Discours, manifestations extérieur et intérieur	Perte de l'audition	85	1	110
Musique et autres sons diffusés dans des écouteurs	Perte de l'audition.	85 #4	1	110
Impulsions sonores générées par des jouets, des feux d'artifice et des armes à feu	Perte de l'audition (adultes)	-	-	140 #2
	Perte de l'audition (enfants)	-	-	120#2
Parcs naturels et zones protégées	Interruption de la tranquillité	#3		

1: Aussi bas que possible.

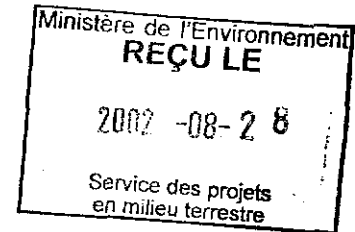
2: La pression acoustique maximale (pas LAF, maximum) mesurée à 100 millimètres de l'oreille.

3: Des zones extérieures silencieuses doivent être préservées et le rapport du bruit au bruit de fond naturel doit être gardé le plus bas possible

4: Sous des écouteurs, adaptés aux valeurs de plein-air

Québec, le 27 août 2002

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 : Recevabilité de l'étude d'impact relative au réaménagement de la Route 323 – Municipalité de Lac-des-Plages (3211-05-387)

Monsieur,

Votre direction nous a fait parvenir, le 26 juillet 2002, 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 donc que les données sont précises 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, la description de la végétation forestière dans la zone d'étude est très bien documentée. On peut le remarquer, au point 5.2.2 (Végétation, page 22) ainsi que sur la carte 3 (page 27) et dans l'inventaire de la végétation qui apparaît à l'annexe 2 de l'étude d'impact. Et qui plus est, nous pensons que **toutes les études d'impacts concernant les routes ou infrastructures routières publiques devraient contenir le même niveau de détail en ce qui regarde la description des peuplements forestiers.** Ceci faciliterait grandement l'analyse lors de l'étape de l'acceptabilité du projet. De plus, nous croyons, en ce qui concerne notre champ de compétence que les impacts prévus sont bien décrits notamment au point 6.3.1 (page 76) et au tableau 14 (page 77). Il en est de même pour les mesures d'atténuation décrites au point 6.4 (page 88) de l'étude d'impact.

Finalement, nous tenons 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 ».

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, appearing to read 'P. Marineau', with a large, stylized initial 'P'.

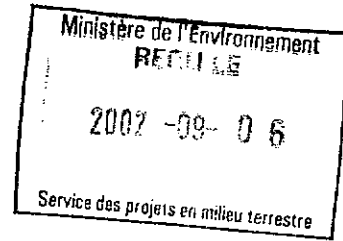
Pierre Marineau, ing.f.

RA/PM/nc

c. c. M. Alain Gosselin

Nicolas

Direction régionale de la sécurité civile
Outaouais – Abitibi-Témiscamingue et Nord-du-Québec



Gatineau, le 29 août 2002

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
675, boul. René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

OBJET : Réaménagement de la route 323 - Lac-des-Plages (3211-05-387)

Madame,

En réponse à votre lettre du 26 juillet 2002, nous vous transmettons l'avis de la Direction générale de la sécurité civile et de la sécurité incendie du ministère de la Sécurité publique quant à la recevabilité de l'étude d'impact qui vous a été soumise par le ministère des Transports du Québec concernant le projet de réaménagement de la route 323 dans la municipalité de Lac-des-Plages.

Nous avons pris connaissance de cette étude et telle que présentée, elle est incomplète. De fait, l'étude ne contient aucun chapitre faisant état de la planification des mesures d'urgence et ce, malgré l'exigence de la directive du MENV pour la réalisation du projet cité en titre.

Cependant, après avoir discuté avec les intervenants concernés du ministère des Transports en région et après avoir consulté le plan régional de mesures d'urgence du ministère des Transports (septembre 2001), dont nous avons copie à nos bureaux, nous sommes d'avis que les éléments prévus à la directive du MENV sont considérés par le promoteur. Conséquemment, nous estimons cette étude recevable. Nous suggérons toutefois au promoteur d'indiquer dans l'étude qu'il dispose d'un tel plan.

...2

Pour tout renseignement additionnel, n'hésitez pas à communiquer avec madame Ginette Racine Langelier, responsable de ce dossier à la Direction régionale de la sécurité civile de l'Outaouais, de l'Abitibi-Témiscamingue et du Nord-du-Québec. Vous pouvez la rejoindre au numéro (819) 772-3027 ou par courriel à l'adresse suivante : ginette.racine@msp.gouv.qc.ca

Veillez accepter, Madame, nos meilleures salutations.



Jacques Viger
Directeur régional

JV/sp

c.c. M. Bernard Dubois, directeur
Direction des opérations territoriales de la sécurité civile

Mme Ginette Racine Langelier, conseillère en sécurité civile
Direction régionale de la sécurité civile en Outaouais



NOTE

DESTINATAIRE : M. Juneau Nicolas, analyste

DATE : Le 02-09-12

OBJET : Commentaires sur l'étude d'impacts de travaux sur la route 323, Lac-des-Plages.

Voici mes commentaires :

Les points importants que nous retenons dans l'étude sont les suivants:

Puits: je ne vois pas dans l'étude d'analyses préalables de l'eau des puits qui risquent de poser des problèmes et de mesures de compensation pour régler les problèmes qui pourraient survenir, ni la liste des engagements du MTQ pour assurer un suivi de ces puits sur quelques années au cas où il y aurait problème.

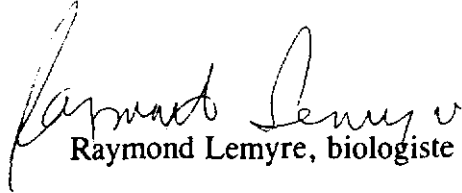
Cours d'eau: -les traverses de cours d'eau nous préoccupent et il y en aura 7; il faudra y apporter une attention spéciale. Le tracé retenu s'éloigne du Lac-des-Plages, ce qui est positif; de plus, on utilisera le pont actuel, ce qui réduit les impacts sur le milieu et les coûts.

-le chemin actuel longe le ruisseau Maskinongé; j'aimerais voir diverses mesures pour protéger le cours d'eau des sels déglacant et des fondants répandus sur le chemin; le MENV a-t-il des normes de protection des cours d'eau contre ces produits soit en diminuant les quantités répandues près des cours d'eau, soit en interdisant l'utilisation de ces produits sur les routes à une certaine distance du plan d'eau et en les remplaçant par d'autres matériaux, soit du sable ou de la pierre.

...2

Il faudra réduire au minimum la coupe d'arbres, principalement dans les boisés de valeur.

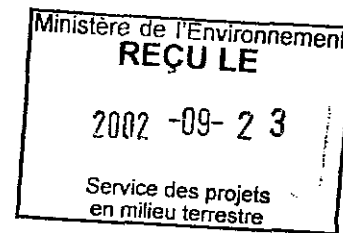
J'aurais aimé voir une étude comparative des impacts des différents tracés afin de les évaluer correctement et de pouvoir choisir le tracé de moindres impacts. Ce type d'étude se retrouvait dans le dossier St-Laurent-Laramée-McConnell.



Raymond Lemyre, biologiste

Direction régionale de l'Outaouais

Gatineau, le 18 septembre 2002



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

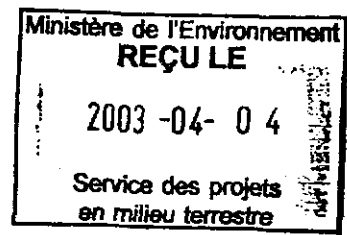
Objet: Étude d'impact - Projet de réaménagement de la route 323
Municipalité de Lac-des-Plages
N/Réf.: 3211-05-387

Madame,

En réponse à votre lettre du 26 juillet dernier au sujet de la recevabilité de l'étude d'impact pour le projet cité en rubrique, nous confirmons que la directive a été respectée de façon satisfaisante et valable pour le volet patrimoine et archéologie.

Veillez agréer, madame, l'expression de mes salutations distinguées

Christiane Daoust
Agente de recherche en patrimoine



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 1^{er} avril 2003

OBJET : Construction et réaménagement
de la route 323 dans le secteur du Lac-des-plages
Analyse du volet bruit et vibrations
V/Réf. : 3211-05-387
N/Réf. : PIEVA #419

EXPERTISE TECHNIQUE

1. HISTORIQUE

La présente fait suite à votre note du 30 juillet 2002 concernant l'objet cité en rubrique.

Nous avons été sollicités en raison de la problématique du bruit et des vibrations et pour 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 et s'ils l'ont été de façon satisfaisante.

2. L'INFORMATION FOURNIE PAR LE DEMANDEUR

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 « Document complémentaire concernant les questions et commentaires du ministères de l'Environnement / septembre 2002 ».

3. ANALYSE DU VOLET BRUIT

3.1 L'environnement sonore actuel

L'étude d'impact nous indique que le climat sonore actuel a été établi à partir d'une évaluation théorique non validée par des mesures sur le terrain. Les simulations de bruit ont été effectuées avec la version 1.1 du logiciel TNM (Traffic noise model) du FHA (Federal Highway Administration (Etats-Unis)).

Selon l'étude d'impact, le climat sonore actuel est classifié acceptable (55 dB(A) et moins) ou faiblement perturbé (55 à 60 dB(A)). Seule une résidence subit une perturbation sonore qualifiée de moyenne (60 à 65 dB(A)).

3.2 Les niveaux de bruit anticipés

- *En phase construction*
L'étude d'impact considère que l'environnement sonore est un élément non sensible aux travaux prévus.
- *En phase d'exploitation*
Selon l'étude d'impact, à l'ouverture de la nouvelle route, il y aurait une amélioration générale du climat sonore. La diminution moyenne serait de six (6) décibels, dix (10) ans après l'ouverture du projet. Les résidences conservent sensiblement les mêmes niveaux de gêne sonore à l'ouverture. Seuls quelques impacts sonores faibles seront générés tandis qu'une majorité de résidences verront leur climat sonore diminuer ou demeurer le même, aucune mesure d'atténuation n'est prévue dans le document puisque les impacts prévus seront nuls ou faibles.

3.3 Les niveaux de bruits à respecter

- *En phase construction*
Tel que mentionné à la section 3.2, les impacts prévus sont nuls ou faibles. Toutefois, d'après l'analyse des documents, nous constatons que plusieurs résidences sont localisées près du nouveau tracé retenu.

Il serait donc souhaitable que le promoteur soumette un programme de suivi établissant les niveaux sonores qu'il entend respecter, pendant les travaux de construction, dans tout secteur résidentiel, institutionnel ou récréatif. Ce programme devrait contenir des mesures de sonométrie et il devrait être présenté au ministère de

l'Environnement dans les six (6) mois à partir de la date du décret pour approbation.

- *En phase opération*
En phase d'exploitation, le niveau de bruit généré par la circulation ne devrait pas excéder 55 dB(A) en Leq (24 h). Si le niveau sonore actuel est supérieur à 55 dB(A), une augmentation maximale de 1 dB(A) peut être tolérée entre 55 et 60 dB(A). Aucune augmentation ne devrait être permise au-delà de 60 dB(A).

4. ANALYSE DU VOLET VIBRATIONS

4.1 Phase construction

L'étude d'impact ne traite pas du volet vibration en phase construction.

4.2 Phase d'exploitation

Le volet vibration n'est pas non plus développé dans cette section de l'étude d'impact.

4.3 Niveaux de vibrations à respecter

Comme les travaux de construction associés à ce projet routier se réaliseront à proximité de plusieurs secteurs de résidences considérés comme zones sensibles, ces derniers induiront nécessairement des impacts en terme de vibrations sur le milieu humain lors des travaux de construction.

Comme il est généralement indiqué dans les dossiers traités par le ministère des Transports du Québec, les plaintes commencent lorsque la vitesse des vibrations dépasse 1 mm / sec et elles sont plus nombreuses lorsque les vitesses atteignent 1,5 mm / sec.

En d'autres termes, la perception des gens face aux vibrations induites par le trafic routier se classe comme suit :

Fortement perceptible	: vitesse d'environ 1,5 mm / sec;
Incommodante	: v = 1,5 à 2 mm / sec;
Intolérable	: v > 2 mm / sec.

Certaines personnes vont également se plaindre dès que la vitesse des vibrations atteint le seuil de perception parce qu'elles réagissent à un changement qui se produit dans leur environnement.

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

5. CONCLUSION / RECOMMANDATIONS

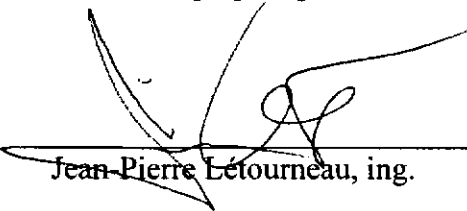
L'étude de répercussions environnementales établit que l'impact sonore du projet sera positif. Cependant, puisque l'étude de l'environnement sonore actuel a été réalisée seulement à partir d'une évaluation théorique, nous recommandons que l'entrepreneur prépare et réalise un programme de suivi de l'évolution des niveaux de bruit sur une période de 10 ans. Ce programme devrait être déposé au ministre de l'Environnement au moment de la demande du certificat d'autorisation prévu à l'Article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement et les rapports de suivi devraient être transmis au ministre de l'Environnement trois (3) mois après chaque série de mesures.

Ce décret devrait également inclure le programme de suivi mentionné à la section 3.3.

Concernant l'analyse du volet vibrations, l'étude d'impact demeure muette sur cet aspect tant pour la phase construction que pour la phase opération.

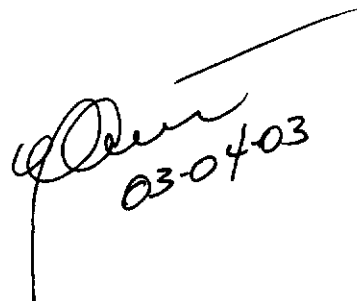
Il y aurait lieu de demander au promoteur, dans le décret, de réaliser une étude concernant les niveaux de vibrations qui seront induits en phase de construction et d'opération et de déterminer si des mesures d'atténuation seraient nécessaires pour rencontrer les normes de vibrations recommandées par le MTQ. Ces informations additionnelles pourraient prendre la forme d'un Addendum.

Document préparé par :


Jean-Pierre Létourneau, ing.

Le 1^{er} avril 2003


Réal Jodry / m.sc. env


03-04-03

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



NOTE

DESTINATAIRE : M. Nicolas Juneau, analyste

DATE : Le 03-10-17

OBJET : Commentaires sur l'étude d'impacts de travaux sur la route 323, Lac-des-Plages, réponses aux questions du MENV.

Je considère que le MTQ a répondu de façon satisfaisante aux principales préoccupations de la direction régionale. (Puits, cours d'eau, plantes rares et menacées, arbres, bandes riveraines et littoral, impacts sur le milieu, eau, milieux humides etc.)

Raymond Lemyre, biologiste

Direction régionale de l'Outaouais

Direction régionale de l'Outaouais
98, rue Lois
Hull (Québec) J8Y 3R7

Téléphone : (819) 772-3434
Télécopieur : (819) 772-3974

Juneau, Nicolas

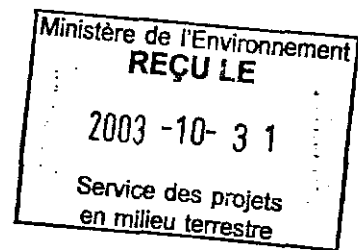
De: Cyr, Jean-François
Envoyé: 23 octobre 2003 14:11
À: Juneau, Nicolas
Cc: Dufresne, Jocelin
Objet: étude d'impacts Lac-des-Plages

Nicolas,

J'ai reçu cette semaine les réponses aux questions que j'avais soulevées dans ma note du 21 août 2002. Dans le document du MTQ, il s'agit des questions numéros 29, 30, 31 et 32.

Je n'ai pas d'autres questions à formuler face à ces réponses qui apportent les compléments d'information demandés. Une remarque, concernant la question 31 portant sur les zones inondables: on mentionne que la future route sera plus élevée que l'existante dans le secteur indiqué comme étant marécageux sur la carte 2 de la page 16 de l'étude d'impact mais il est toutefois difficile de voir s'il s'agit d'une différence d'élévation substantielle. Par souci de précaution, afin de minimiser les risques, il serait sans doute pertinent d'analyser la possibilité d'éloigner la route hors de la zone marécageuse.

Jean-François Cyr, ing. M.Sc.
Centre d'expertise hydrique du Québec
Service de la Connaissance et de l'expertise hydrique
Édifice Marie-Guyart
675, Boul. René-Lévesque Est
Aile René-Lévesque Est, 1er étage
Québec (Québec) G1R 5V7, boîte 20
Tél.: (418) 521-3876 poste 7329
Télec.: (418) 644-7100
Courriel: jean-francois.cyr@menv.gouv.qc.ca



NOTE

DESTINATAIRE : Madame Linda Tapin
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 28 octobre 2003

OBJET : Deuxième avis relatif à la recevabilité du projet de « Réaménagement de la Route 323 dans le secteur du Lac-des-Plages »

V/R : 3211-05-387 - N/R : 59472 - 5145-04-18 (R-169)

La présente fait suite à votre seconde demande d'analyse sur la recevabilité de l'étude d'impact mentionnée en rubrique datée du 16 octobre 2003.

Le document complémentaire qui accompagne votre demande fournit, à la page 37, une réponse non satisfaisante au contenu de notre correspondance, en copie ci-jointe, adressée le 5 août 2002. Rappelons que les plantes vasculaires menacées ou vulnérables constituent une problématique dans le présent dossier. En effet, notre Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec recense nombre de mentions d'intérêt pour le secteur à l'étude.

Par conséquent, tel que spécifié dans la correspondance susmentionnée, nous suggérons, encore une fois, la non-recevabilité du projet en attendant les résultats des véritables inventaires visant les espèces à statut précaire dans les sites présentant un potentiel pour ces espèces et non une liste d'espèces potentielles.

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

Le directeur,

Léopold Gaudreau

LG/oo

P. J.

Édifice Marie-Guyart, boîte 21
675, boul. René-Lévesque Est, 4^e étage
Québec (Québec) G1R 5V7
Téléphone : (418) 521-3907
Télécopieur : (418) 646-6169
Internet: <http://www.menv.gouv.qc.ca>
Courriel: leopold.gaudreau@menv.gouv.qc.ca



Gatineau, le 29 octobre 2003

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
675 Boul. René Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

OBJET: Projet de réaménagement de la route 323 dans le secteur Lac-des-Plages (3211-05-387)

Madame Tapin,

En réponse à votre demande du 16 octobre 2003, nous vous transmettons nos commentaires suite à l'analyse du document complémentaire réalisé par le ministère des Transports du Québec (MTQ) relativement à la recevabilité finale de l'étude d'impact sur l'environnement du projet ci haut mentionné.

L'intérêt de notre commentaire en août 2002 portait sur l'absence d'une planification des mesures d'urgence dans ladite étude et ce, malgré l'existence de la directive du ministère de l'Environnement pour la réalisation du projet cité en titre.

Après examen du document complémentaire produit par le MTQ en date du 1^{er} septembre 2003, nous nous permettons les commentaires suivants:

À la page 63 de ce document, le MTQ répond à la question 42 qui concerne notre champ de compétence que le plan régional des mesures d'urgence de leur Ministère est fonctionnel depuis septembre 2001. On retrouve la table des matières de ce plan régional (dont nous avons copie à notre direction régionale) à l'annexe 5 du document en question.

Cependant, à la lumière des critères définis par la directive du MENV en mars 2001 et tels qu'on les retrouve à la page 19, nous constatons que le fait de présenter ce plan régional ne couvre pas tous les critères et que par conséquent, il est incomplet.

En effet, nous notons que le plan régional des mesures d'urgence du MTQ n'est pas un plan de mesures d'urgence individualisé en fonction du projet de l'étude d'impact et régionalisé au secteur concerné du territoire de l'Outaouais.

Dans le but de le rendre plus adapté au projet, nous aurions souhaité qu'il précise les risques susceptibles de survenir lors de la réalisation de ce projet ainsi que les plans ou cartes des trajets à privilégier.

...2

De plus, nous aimerions retrouver les actions locales à envisager en cas d'urgence (appels d'urgence, déviation locale de la circulation, modalités locales d'évacuation). À ce critère, on ne retrouve que les directives générales du MTQ.

De plus, au critère "les moyens à prévoir pour alerter efficacement les personnes menacées par un sinistre, en concertation avec les organismes municipaux et gouvernementaux concernés" que l'on retrouve toujours à la page 19 de la directive du MENV, nous notons que dans le plan régional du MTQ, il n'y a aucune information quant à l'arrimage avec les autorités municipales, les organismes municipaux et ce, autant avec les plans de mesures d'urgence des municipalités concernées par le projet que pour la transmission de l'alerte aux citoyens.

En conclusion, nous jugeons, à ce stade-ci, que l'étude est recevable mais encore incomplète à certains égards que nous venons d'élaborer selon les critères clairement définis dans la directive du MENV.

Pour tout renseignement additionnel, n'hésitez pas à communiquer avec Madame Danièle Meilleur, responsable de ce dossier à la Direction régionale de la sécurité civile de l'Outaouais, de l'Abitibi-Témiscamingue et du Nord-du-Québec. Vous pouvez la rejoindre au numéro (819) 772-3141 ou par courriel à l'adresse suivante: daniele.meilleur@msp.gouv.qc.ca.

En espérant que ces commentaires pourront vous être utiles dans la finalisation de votre étude, veuillez accepter, Madame Tapin, nos meilleures salutations.



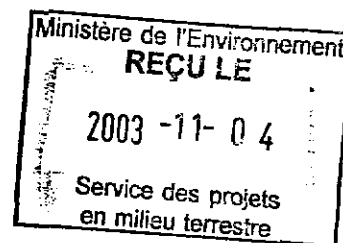
Jacques Viger
Directeur régional

JV/sp

c.c. Madame Danièle Meilleur, conseillère en sécurité civile, Direction régionale de la sécurité civile en Outaouais

Monsieur Bernard Dubois, Directeur des opérations territoriales de la sécurité civile du Québec.

Gatineau, le 31 octobre 2003



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

OBJET : Réaménagement de la route 323 – Municipalité de Lac-des-Plages
N/Réf. : 9018-148
V/Réf. : 3211-05-387

Madame,

Pour donner suite à votre lettre du 16 octobre 2003 concernant l'objet en titre, nous avons pris connaissance du document complémentaire contenant les réponses aux demandes de renseignements adressées à l'initiateur du projet.

Nous estimons que le document répond généralement de façon satisfaisante aux questions que nous avons posées. Nous avons en main tous les éléments nécessaires pour faire une analyse éclairée du projet.

J'aimerais immédiatement attirer votre attention sur les traversées de certains cours d'eau, pour lesquelles des modifications devront être apportées au projet pour qu'il respecte les normes environnementales.

Notre première préoccupation concerne l'émissaire du lac du Brochet et le ruisseau Clair, deux cours d'eau où on trouve du poisson selon le tableau de la page 42. Le tableau de la page 44 indique l'émissaire du lac du Brochet a une largeur de 4 mètres (NOTE : 1 à 3 mètres selon la légende de la photo de la page 49) et le ruisseau Clair, de 3 à 4 mètres. Or le diamètre des ponceaux prévus sur ces cours d'eau (ponceaux P4 et P9 au tableau de la page 43) est de 0,9 mètre seulement. Le MTQ aurait dû prévoir des ponceaux plus gros à ces traversées afin de respecter le *Règlement sur les habitats fauniques*, qui édicte à l'article 34 qu'un ponceau ne doit pas rétrécir la largeur de l'habitat du poisson de plus de 20%, largeur qui se mesure à partir de la limite naturelle des hautes eaux.

...2

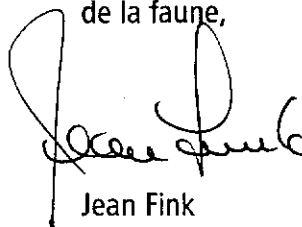
Un autre sujet de préoccupation concerne la traversée de l'étang de castor. Le promoteur a bien répondu à la question 34. Il semble toutefois considérer qu'il s'agit d'une simple traversée de cours d'eau puisqu'il ne prévoit qu'un ponceau de 2,5 mètres (page 43), ce qui correspond à peu près à la largeur du filet d'eau qui coule en l'absence de barrages de castors, soit environ 2 mètres (page 56). Or la route semble passer au milieu de l'étang qui a une largeur maximale de 50 mètres (page 44) et le remblai pourrait atteindre 12 mètres de largeur (page 75 de l'étude d'impacts), pour une superficie possible de remblai de 600 mètres carrés dans la zone humide. Malgré cela, aucune mesure d'atténuation ou de compensation n'est prévue (page 57). Pourtant, nos *Lignes directrices pour la protection des habitats fauniques* véhiculent le principe d'aucune perte nette d'habitat. Il nous faudra donc déterminer s'il y a lieu d'exiger des mesures de compensation.

Par ailleurs, il est mentionné à la légende de la photo de la station 6 (page 49) que le tracé proposé passe par le même pont existant, alors que le tableau de la page 43 indique un ponceau de 0,9 mètre pour une largeur de 50 mètres (page 44). Il y aurait lieu d'expliquer pourquoi on prévoit un ponceau au tableau de la page 43; il est possible qu'il s'agisse simplement d'une erreur.

Pour toute information additionnelle, vous pouvez joindre M. Daniel Toussaint, analyste du projet à notre Direction, au (819) 772-3434, poste 248.

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

Le directeur de l'Aménagement
de la faune,



Jean Fink

JF/DT/mp



Direction régionale de l'Outaouais

Gatineau, le 3 novembre 2003

Madame Linda Tapin
Chef de service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales
Édifice Marie-Guyart, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7



OBJET : Projet de réaménagement de la route 323
Municipalité de Lac-des-Plages

Madame,

Nous avons pris connaissance du document intitulé : « Réaménagement de la route 323, Municipalité de Lac-des-Plages – Réponses aux questions du ministère de l'Environnement ».

Nous avons pu constater que le programme de suivi acoustique proposé par le MTQ ne précise pas les mesures d'atténuation à envisager dans le cas où le projet présente un impact sonore significatif.

Concernant le déboisement, il y a lieu que le MTQ s'engage à revégétaliser le lieu après les travaux de dénaturalisation et de compenser la perte d'habitat naturel.

Les réponses aux autres questions soulevées et relevant de notre responsabilité ont été satisfaisantes.

Espérant le tout à votre satisfaction, veuillez accepter, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleures.

Le directeur régional,

Marc Dubreuil

MD/AB/cbd

98, rue Lois
Gatineau (Québec) J8Y 3R7
Téléphone : (819) 772-3434
Télécopieur : (819) 772-3952
Courriel : dr07@menv.gouv.qc.ca
Internet : <http://www.menv.gouv.qc.ca>





Note de service

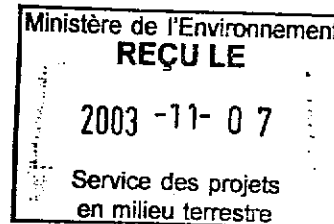
DESTINATAIRE : Monsieur Yves Grimard,
Chef du Service des avis et des expertises

EXPÉDITEUR : Danny Wright

DATE : Le 6 novembre 2003

OBJET : Réaménagement de la route 323, municipalité de Lac-des-Plages,
réponses aux questions du ministère de l'Environnement,
1^{er} septembre 2003

N/réf. : Savex-2760



Nous avons pris connaissance du document cité en objet et aimerions ajouter les commentaires suivants :

- À la page 68 (Extrait du CCDG), au 4^e paragraphe, il est mentionné : « Il est interdit de rétrécir de façon temporaire la largeur d'un cours d'eau de plus des 2/3 pour la construction ... ». Cet énoncé contrevient aux articles 34-5^e et 35-2^e du Règlement sur les habitats fauniques qui dit : « Les structures de détournement, tels les canaux, digues ou caissons ne doivent pas obstruer le passage du poisson ni rétrécir la largeur de l'habitat de plus du tiers, largeur qui se mesure à partir de la limite naturelle des hautes eaux ». Il serait impératif que le CCDG de même que tous les documents s'y référant soient modifiés dans l'immédiat afin de se conformer à cet aspect légal.
- Les ponceaux à installer sur les cours d'eau permanents devraient être à « contour ouvert ». Ce type de structure permet de conserver le lit naturel du cours d'eau et s'installe sans avoir à détourner celui-ci.

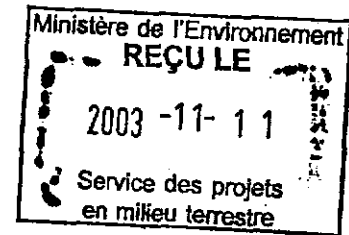
Pour les parties qui nous concernent, le reste du document nous semble acceptable.

Veuillez agréer nos meilleures salutations.

DW/ml



Québec, le 7 novembre 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 : Document complémentaire relatif à l'étude d'impact portant sur le réaménagement de la Route 323 – Municipalité de Lac-des-Plages (3211-05-387)

Monsieur,

Votre direction nous a fait parvenir, le 16 octobre 2003, une demande relative à l'objet susmentionné.

En ce qui concerne le Secteur des forêts, nous croyons que le document complémentaire de septembre 2003 comprend tous les éléments pertinents, notamment les réponses aux questions 7, 21, 33 et 40, respectivement aux pages 19, 37, 55 et 61. Le document complémentaire et l'étude d'impact nous permettront donc de bien évaluer les impacts de la réalisation de ce projet lors de l'étape de l'acceptabilité environnementale.

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

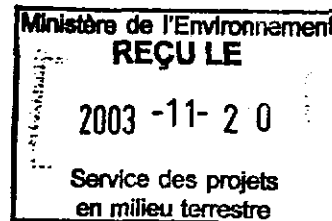
Pour toute information additionnelle, n'hésitez pas à communiquer avec M. Richard Armstrong, ing. f., analyste de ce dossier, au numéro de téléphone (418) 627-8646, poste 4173.

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

La directrice,

Nathalie Camden

NC/RA/drc



NOTE

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

DATE : Le 18 novembre 2003

OBJET : Projet de réaménagement de la route 323 dans le secteur du
Lac-des-Plages
N/Réf. : SCW-60403

Vous trouverez ci-joint, l'avis technique produit par Mme Sylvie Chevalier, hydrogéologue, concernant les aspects « eaux souterraines » du projet précité et auquel je souscris totalement.

Pour un complément d'information, n'hésitez pas à communiquer avec Mme Chevalier, au numéro de téléphone suivant : (418) 521-3885, poste 7155.

Le Chef de service,


Normand Boulianne

p. j.





NOTE

DESTINATAIRE : Normand Boulianne, chef de service
Service de l'aménagement du territoire et des eaux
souterraines (SATES)

EXPÉDITRICE : Sylvie Chevalier, hydrogéologue
SATES

DATE : Le 18 novembre 2003

OBJET : Projet de réaménagement de la route 323 dans le secteur du
Lac-des-Plages.
N/Réf. : SCW-60403

Introduction

La Direction des études environnementales demande l'assistance d'un hydrogéologue du SATES pour l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact concernant les aspects d'hydrogéologie du projet susnommé.

Deux documents ont été mis à notre disposition :

- Réaménagement de la route 323 – Municipalité de Lac-des-Plages – Étude d'impact sur l'environnement. Document MTQ numéro T11 05387 RP.
- Étude de puits – Municipalité : Lac-des-Plages. Document MTQ de la direction du laboratoire des chaussées (30 octobre 2001).

Analyse

Lors de l'étude d'impact sur l'environnement du projet de réaménagement de la route 323, 82 points d'eaux souterraines susceptibles d'être affectés ont été répertoriés (45 puits de surface, 17 puits artésiens, 17 pointes et 3 sources). La très grande majorité des puits relevés sont situés en aval hydraulique par rapport à la route projetée. Les impacts d'un tel projet sur la ressource « eaux souterraines » peuvent être de deux sortes :

...2



qualitatif (contamination en chlorures due aux sels déglaçants) et quantitatifs (tarissement de la disponibilité en eau dû aux travaux de terrassement).

Un échantillonnage pour fins d'analyse de 52 points d'eau souterraine (parmi les 82) a été réalisé. Les résultats indiquent que 13 des puits échantillonnés sont contaminés par des bactéries et 3 puits par des chlorures.

L'impact du tracé retenu sur l'approvisionnement en eau souterraine a été évalué en tenant compte de la nature des travaux, des sols, du sens de l'écoulement de l'eau et de la distance séparant le puits des travaux projetés. Dix-huit puits ont été identifiés comme susceptibles de subir de forte réduction de leur débit suite aux travaux. Trois puits ont été identifiés comme susceptibles d'être affectés par une contamination aux sels déglaçants. Par ailleurs, cinq puits devront être expropriés.

Commentaires

Dans le cadre du *Règlement sur le captage des eaux souterraines*, une aire de protection immédiate d'un rayon d'au moins 30m autour de tout ouvrage de captage d'eau souterraine alimentant plus de vingt personnes doit être établi. Cette aire ne peut être de superficie moindre que si la présence d'une barrière naturelle de protection est établie. Dans cette aire sont interdits, en particulier, les dépôts de matières qui risquent de contaminer l'eau souterraine (article 24).

Il serait nécessaire dans un premier temps, de vérifier si certains des ouvrages de captage alimentent (même pour une période de l'année) plus de vingt personnes en eau potable. Si un tel ouvrage est identifié, il devient indispensable de déterminer la distance séparant l'ouvrage du tracé de route prévu au projet. Si cette distance s'avère inférieure à 30m, des mesures de remplacement de l'ouvrage devront obligatoirement être mises en place.

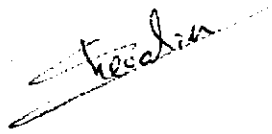
Dans le projet, aucune mesure d'atténuation des impacts n'est proposée pour pallier aux éventuels répercussions négatives du projet sur la ressource en eau potable :

- en cas de perte totale ou partielle de la disponibilité de l'eau à certains ouvrages, ceux-ci seront-ils remplacés? Comment alors sera déterminée la perte de débit (un état de référence sera-t-il pris pour les puits concernés avant le début des travaux)?
- Les puits expropriés seront-ils remplacés?
- Certaines mesures d'imperméabilisation des sols sont-elles envisageables pour les puits susceptibles d'être contaminés par les sels déglaçants? Un suivi analytique de la qualité des eaux souterraines sur ces ouvrages sera-t-il effectué?

Conclusions

Afin de compléter l'étude d'impact, il est demandé de s'assurer qu'aucun captage desservant plus de vingt personnes ne se trouve à moins de 30m du tracé d'une route liée au projet. Dans le cas contraire, une solution de remplacement devra être émise.

Il est demandé également d'envisager toutes les mesures d'atténuation des impacts nécessaires à la sauvegarde de la qualité et quantité d'eau potable pour les résidences dont les ouvrages sont susceptibles d'être affectés par les travaux.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Sylvie Chevalier', is written over a horizontal line.

Sylvie Chevalier, Ing. jr, Ph.D.



NOTE

DESTINATAIRE : Monsieur Nicolas Juneau
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 18 novembre 2003

OBJET : Avis relatif au projet de « Réaménagement de la Route 323 dans
le secteur du Lac-des-Plages »
V/R : 3211-05-387 - N/R : 59472 - 5145-04-18 (R/A-169)

La présente remplace l'avis sur la recevabilité de l'étude d'impact du projet en titre émis le 28 octobre 2003.

Après vérification plus approfondie de l'information transmise par le promoteur relativement à des inventaires sur les plantes menacées ou vulnérables dans l'aire d'étude du projet, nous jugeons satisfaisante l'information fournie.

Les plantes vasculaires menacées ou vulnérables ne constituent pas une problématique dans ce projet; aussi le jugeons-nous recevable et acceptable au regard de notre champ de compétence. Il n'est donc pas requis de nous consulter dans les étapes ultérieures du présent dossier.

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

Le directeur,

Léopold Gaudreau

LG/oo

Édifice Marie-Guyart, boîte 21
675, boul. René-Lévesque Est, 4^e étage
Québec (Québec) G1R 5V7
Téléphone : (418) 521-3907
Télécopieur : (418) 646-6169
Internet: <http://www.menv.gouv.qc.ca>
Courriel: leopold.gaudreau@menv.gouv.qc.ca





RÉGIE RÉGIONALE
DE LA SANTÉ ET DES
SERVICES SOCIAUX

**DE L'OUTAOUAIS
DIRECTION DE LA SANTÉ PUBLIQUE**

Le 21 novembre 2003

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

**OBJET : Réaménagement de la route 323 – Municipalité de « Lac-des-Plages »
(3211-05-87)**

Monsieur,

Tel que demandé, nous avons pris connaissance du document complémentaire contenant les réponses aux demandes de renseignements.

Considérant qu'un programme de suivi acoustique sur l'impact des perturbations sonores auprès des résidents sera réalisé dans l'année suivant l'ouverture du projet et qu'un suivi aura lieu cinq (5) ans plus tard, nous sommes d'avis que cette étude soit recevable d'un point de vue de santé publique.

Veuillez agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.

Anouk Racette
Agent de planification et de programmation socio-sanitaire
Santé environnementale



c.c. : Madame Michèle Bélanger, Ministère de la Santé et des Services sociaux
Docteure Lucie Lemieux, Directrice de Santé publique de l'Outaouais