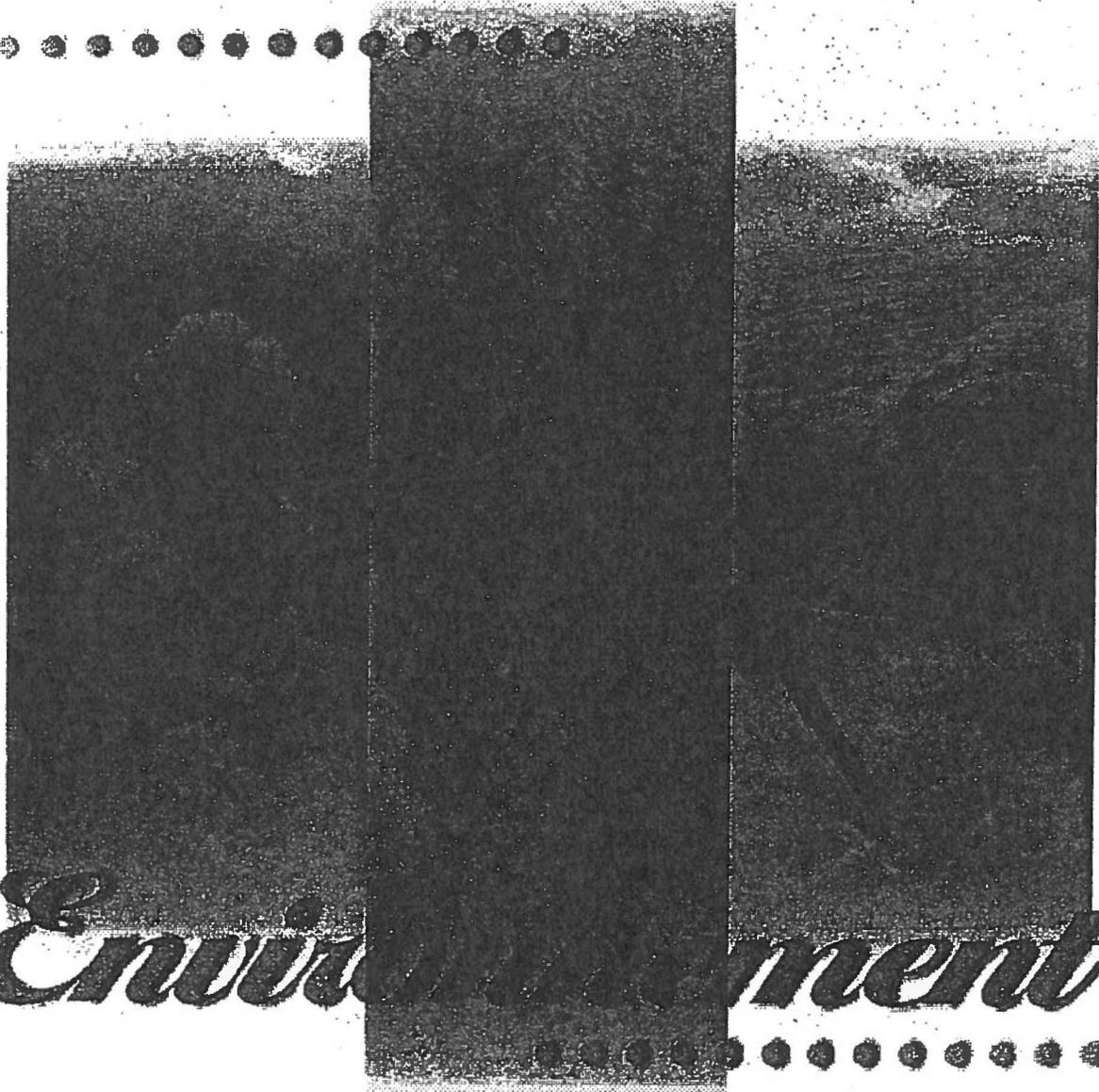


ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

Questions et commentaires

Déviaton de la route 117
à L'Annonciation
par le ministère des Transports



Environnement

Questions et commentaires

**Déviation de la route 117
à L'Annonciation
par le ministère des Transports**

Dossier 3211-05-038

Août 2001

INTRODUCTION

Le présent document résulte de la consultation intra et interministérielles. Cet exercice a permis de vérifier si les éléments de la directive et du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9) ont été traités d'une façon satisfaisante dans la version provisoire de l'étude d'impact « Déviation de la route 117 à L'Annonciation », déposée le 22 juin 2001, par le ministère des Transports.

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

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

QUESTIONS ET COMMENTAIRES

Section 1.5 - Identification des problèmes

Vous évoquez notamment les problèmes de sécurité et de congestion de la route 117, en particulier dans le noyau villageois.

Avez-vous effectué une analyse des principales causes des accidents ?

Le cas échéant, avez-vous ou prévoyez-vous mettre en place des mesures qui pourraient contribuer à améliorer la situation dans l'attente de la réalisation de la déviation ? On pense ici à la recommandation de l'étude de justification (page 20 du rapport), soit de « *procéder, dans les meilleurs délais, au changement du contrôleur des feux de circulation, installer des boucles de détection à toutes les approches et apporter des modifications mineures à la géométrie du carrefour pour assurer une certaine amélioration des conditions* ».

Section 2.2.3 - Zones potentiellement contaminées

Vous avez répertorié six sources ou zones potentielles de contamination.

Quel est le cheminement prévu pour procéder à la caractérisation de ces sites ?

Section 2.3.1 - Végétation

Vous mentionnez qu'on retrouve dans la zone d'étude quelques zones de peuplements représentatifs d'une vieille forêt inéquienne, caractéristiques du domaine écologique au stade climacique.

Est-il possible de localiser ces zones de peuplements ?

Section 2.4.2 - Éléments de planification territoriale

À la page 34 de l'étude, vous reprenez les enjeux avec lesquels les municipalités devront composer dans l'avenir, enjeux qui avaient été identifiés par la MRC Antoine-Labelle dans un second projet de schéma d'aménagement révisé (PSAR-2) datant de 1997. Il serait important que le ministère des Transports vérifie si ces enjeux se retrouvent également au schéma d'aménagement de la MRC, en vigueur depuis le 24 mars 1999.

Section 4.2.3.4 - Activités économique des communautés touchées

Vous mentionnez qu'il n'existe pas, au Québec, de bilan ou d'étude sérieuse quant au type et à l'ampleur des répercussions engendrées par les projets routiers de type déviation sur l'activité économique, en particulier commerciale, des municipalités concernées.

Sans disposer d'études spécifiques, possédez-vous des informations sur les répercussions positives ou négatives engendrées par la déviation de la route 117 à Saint-Jovite, projet qui rappelle celui de l'Annonciation à bien des égards ?

Section 4.2.3.6 - Alimentation privée et communautaire en eau potable

Problèmes qualitatifs et quantitatifs

Dans cette section de l'étude, vous identifiez les puits qui pourraient être affectés par la construction et/ou l'entretien de la déviation. Par la suite, vous indiquez qu'advenant un impact tel que les puits en question deviennent inutilisables, ils pourraient être reliés aux réseaux avoisinants (municipal ou privé) selon les ententes qui pourront alors être prises.

Est-ce que le ministère des Transports est en mesure d'estimer le coût des mesures de compensations ? Est-il prévu que la municipalité et/ou les citoyens et/ou la DGCSI (décret d'assistance financière) doivent assumer une partie ou la totalité des coûts associés aux mesures de compensation ?

Source

Vous mentionnez à la page 92 de l'étude que le profil de l'accès central ne peut être modifié et que le recours au déblai ne peut être évité, et qu'en conséquence, vous concluez à la perte définitive de la source d'eau de la rue Marois.

Compte tenu du caractère patrimonial de cette source, de l'importance de sa fréquentation et du fait que l'aménagement proposé pour l'accès central comportera également d'importantes répercussions sur le plan visuel (page 96), le ministère des

Transports a-t-il évalué des modifications possibles à l'aménagement de l'accès central permettant de limiter ou d'éviter les principaux impacts appréhendés pour ce secteur ?

Section 4.3 - Synthèse des impacts résiduels

Vous mentionnez, à la page 103 de l'étude, qu'une des mesures identifiées pour limiter l'ampleur des effets du projet sur les commerçants locaux consiste à réaliser un programme de revitalisation du centre-ville.

Pouvez-vous nous donner plus de détails sur les modalités de réalisation de ce programme et sur l'implication du ministère des Transports ?

Section 5.0 - Programme de surveillance et de suivi

Le programme de suivi sur les puits d'eau potable devra être détaillé au moment de la demande de certificat d'autorisation de construction. Ce programme devra prévoir la caractérisation de tous les puits à risque de la zone d'étude avant le début des travaux, préciser les paramètres à analyser et les informations à colliger sur les caractéristiques des puits. Ce programme devra également préciser les actions qui seront prises pour corriger la situation si des impacts négatifs sont révélés.

Divers

Analyse des conséquences d'accidents majeurs impliquant des matières dangereuses transportées sur la route 117

La directive pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement d'un projet de route, dont une copie mise à jour en décembre 2000 est jointe à l'envoi des questions, stipule à la section 4.1 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 des matières dangereuses.

Comment le ministère des Transports entend-il prendre en considération ces aspects dans l'élaboration et la réalisation de son projet ?

Plan des mesures d'urgence

La directive précise également que l'étude doit présenter un plan des mesures d'urgence prévues afin de réagir adéquatement en cas d'accident. Ce plan expose notamment les principales actions envisagées pour faire face à de telles situations de même que les mécanismes de transmission de l'alerte. Il décrit le lien avec les autorités municipales de même que les mécanismes de transmission de l'alerte aux personnes menacées et aux pouvoirs publics. Nous vous demandons donc de produire un tel plan des mesures d'urgence.

Développement durable

Une étude d'impact doit viser l'intégration et la recherche d'un juste équilibre des aspects économiques, sociaux et environnementaux liés au projet. Ainsi, tel qu'il est requis dans la directive au point 4.4, le promoteur doit faire un rappel des éléments pertinents du projet qui illustrent comment sa réalisation tient compte des principes du développement durable qui lui sont applicables.

Climat sonore

N'ayant pas encore reçu les commentaires de notre expert sur le bruit, nos questions et commentaires sur cet aspect de l'étude d'impact, s'il y a lieu, vous seront transmis dans les semaines à venir.

Original signé par :

Denis Talbot
Chargé de projet