Québec
Ministère
des Transports

Rapport complémentaire

Étude d'impact sur l'environnement visant l'amélioration de la Route 185 à Rivière-du-Loup et Saint-Antonin

Décembre 2001

TECSULT

Tecsult Environnement Inc.
experts-conseils
4700, BOUL. WILFRID-HAMEL, QUÉBEC (QUÉBEC) CANADA G1P 2J9

Québec
Ministère
des Transports

Rapport complémentaire

Étude d'impact sur l'environnement visant l'amélioration de la Route 185 à Rivière-du-Loup et Saint-Antonin

Décembre 2001

TECSULT

Tecsult Environnement Inc.
experts-conseils
4700, BOUL. WILFRID-HAMEL, QUÉBEC (QUÉBEC) CANADA G1P 2J9

TABLE DES MATIÈRES

page

1. INTRODUCTION 1
2. RÉPONSES AUX QUESTIONS ET COMMENTAIRES 2

ANNEXE 1 Questions et commentaires du MENV, Septembre 2001

1. INTRODUCTION

En juin 2001, le ministère des Transports du Québec (MTQ) déposait le rapport final de l'étude d'impact relative au projet d'amélioration de la route 185 à Rivière-du-Loup et Saint-Antonin. L'étude d'impact était soumise au ministère de l'Environnement du Québec (MENV) en appui à la demande d'un certificat d'autorisation du gouvernement du Québec, conformément à l'article 31.1 de la *Loi sur la qualité de l'environnement.*

Suite au dépôt du rapport, le MENV transmettait une liste de questions complémentaires qui sont reproduites à l'annexe 1.

Le présent document renferme les réponses à ces questions.

2. RÉPONSES AUX QUESTIONS ET COMMENTAIRES

Question 1, page 5-8, paragraphe 3 :

- Où sont situés ces dépôts de matériaux secs et quels seront les chemins de camionnage ?

Réponse La disposition dans des sites de matériaux secs n'est habituellement utilisée que lorsqu'aucune autre alternative plus économique n'est disponible. Les matériaux secs seront d'abord utilisés pour les besoins du projet. Après avoir été concassés, ces matériaux constitueront l'assise de la route ou des voies de desserte à construire. La construction de la voie de desserte du côté ouest de l'échangeur de la route de La Plaine pourrait même être devancée pour faciliter la disposition de matériaux excédentaires, le cas échéant.

S'il y a des surplus à disposer, ils le seront dans un site près du lac Deschesnes, le long du 2^{e} Rang Est (Bourgoin et Dickner Inc.). Par contre, ce site serait sur le point de terminer ses opérations, soit en 2002.

Il est donc plus vraisemblable que ces matériaux seraient disposés au site d'enfouissement sanitaire de Cacouna. Ce site est géré par la Ville de Rivière-du-Loup. Selon ce scénario, les voies de circulation qui seraient empruntées par les camions seront donc principalement la route 185 et l'autoroute 20, en passant par la route collectrice (voir figure 2.5 du rapport principal qui la montre en partie). La route collectrice passe par le chemin de Rivière-Verte, le 1er Rang Est, la route de l'Église Nord, le chemin des Pionniers et la route du Reste.

Question 2, page 5-11, dernier paragraphe :

- Compléter la première phrase de ce paragraphe, à savoir « Les travaux de nivellement et de terrassement devraient nécessiter... » ;

- Où seront éliminés les déblais impropres à la construction ?

Réponse Une erreur d'édition s'est glissée dans le rapport final en version provisoire. La phrase en question a été corrigée dans la version finale du rapport final.

En ce qui a trait à l'élimination des déblais impropres à la construction, la même procédure de récupération que pour les matériaux secs sera appliquée. Tout ce qui peut être utilisé sur le site le sera en priorité. Par exemple, la terre organique sera récupérée, mise en réserve et réutilisée pour recouvrir les surfaces perturbées par les travaux (conformément à l'article 12.4.6 du Cahier des charges et devis généraux (CCDG, 1997). Les déblais de 2^{e} classe seront employés pour la construction des remblais, des accotements, des remblayages spéciaux ou pour l'aménagement paysager, conformément à l'article 12.4.7 du CCDG.

Les matériaux de déblais inutilisables ou excédentaires seront gérés conformément à l'article 12.4.10.1 du CCDG qui prévoient que l'entrepreneur doit acquérir les terrains nécessaires ou obtenir les permissions des propriétaires, en dehors de l'emprise pour les placer d'une manière esthétique et de façon qu'ils ne soient pas visibles d'une route.

La mise en rebut de ces déblais doit être effectuée conformément aux règlements municipaux, à la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* et *la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*.

En général, dans le cadre des travaux du Ministère, plusieurs promoteurs, entrepreneurs et résidants se manifestent pour faire part de leurs besoins locaux en matériaux de remplissage. La disposition des déblais s'effectue souvent dans un rayon d'environ 3 à 4 km du site des travaux. On pourrait par exemple citer le projet de prolongement de la route de La Plaine jusqu'au Parc industriel de Rivière-du-Loup comme une éventualité pour disposer des déblais ou des matériaux secs (adéquatement concassés pour les besoins d'une fondation) localement.

Selon toute vraisemblance, la disposition des déblais devrait entraîner principalement du camionnage sur les routes ou rangs locaux : la route 185, la route de La Plaine, le 1er Rang et le chemin de Rivière-Verte (ou chemin Témiscouata). Rappelons que le camionnage est interdit sur le 2e Rang entre la route 185 et le chemin de Rivière-Verte.

Question 3, page 5-46, paragraphe 2 :

- Le déplacement des ruisseaux La Petite Rivière et Dionne va-t-il modifier la zone d'inondation et si oui quel en sera l'impact sur l'environnement ?

Réponse La zone d'inondation en bordure de la rivière du Loup ne sera pas modifiée. À la page 5-58 du rapport, on aborde les changements qu'on peut anticiper lorsque les ruisseaux La Petite Rivière et Dionne seront détournés. Si l'aménagement final occasionne un allongement des ruisseaux par rapport à la situation actuelle, on devrait normalement assister à un abaissement du niveau de l'eau. Au contraire, le raccourcissement des ruisseaux devrait se traduire par un rehaussement des niveaux.

Si les affirmations précédentes sont vraies en théorie, elles se traduiront en pratique par un changement de tout au plus quelques millimètres dans le pire des cas. La longueur des tronçons modifiés par comparaison à la superficie relative des bassins versants des ruisseaux concernés permet d'anticiper de faibles changements de niveaux difficilement mesurables. En outre, les changements de débits et les vitesses de l'eau demeureront inchangés parce que les pentes dans le secteur des interventions sont pratiquement nulles.

Question 4, page 5-61, tableau d'évaluation d'impact :

- L'expropriation et l'acquisition de bâtiments ne devraient-elles pas être considérées d'intensité « forte » à la lumière même de la définition de ce paramètre ?

Réponse Tout est une question d'échelle de perception. Dans la perspective du milieu bâti en général, l'acquisition d'un seul bâtiment apparaît comme étant un impact d'intensité faible puisque cette perte d'usage ne remet pas en question l'occupation actuelle du secteur à des fins résidentielles ou commerciales.

Si on se place à l'échelle du propriétaire (et commerçant) directement touché, l'intensité de l'impact pourrait varier de positive, si cette acquisition lui apporte plus d'avantages que d'inconvénients, à fortement négative s'il attache une valeur sentimentale à sa propriété qui va bien au delà de considérations strictement pécuniaires.

La méthode d'évaluation des impacts environnementaux utilisée dans le cadre de cette étude tend plutôt à analyser la situation selon le premier scénario, sans nier le fait que le second scénario est tout aussi probable.

Le propriétaire directement touché par l'implantation de la bretelle d'accès sur la route 185 vers Rivière-du-Loup sera rencontré par un représentant du Ministère pour l'informer du projet et connaître sa perception du projet. *A priori*, il n'y aura toutefois pas de possibilités de modifier le projet pour lui permettre de conserver son emplacement, à moins d'abandonner la construction des bretelles d'accès et de sortie au 1er Rang; ce qui irait à l'encontre de la volonté exprimée jusqu'à maintenant par les élus de la municipalité de Saint-Antonin et les commerçants de la rue du Carrefour et du 1er Rang.

Question 5, page 6-1, paragraphe 2 :

- Compléter ce paragraphe comme suit : « Copie de ce rapport devra être disponible pour consultation sur la chantier au représentant du Ministère de l'Environnement ».

Réponse Le chapitre 6 a été modifié dans la version finale du rapport final afin d'y préciser que les dispositions nécessaires seront prises sur le chantier pour permettre au

représentant du MENV d'avoir accès en tout temps au rapport de surveillance environnementale.

Question 6, page7-1, paragraphe 1 :

- La première phrase devrait se lire comme suit : « ...celui qui répond le mieux aux préoccupations... ».

Réponse La correction demandée a été effectuée dans la version finale du rapport final de l'étude d'impact du projet.

Commentaire :

- Un complément à la directive demande de présenter un plan d'urgence afin de réagir adéquatement en cas d'urgence. L'étude devrait donc comporter le plan régional d'urgence que le MTQ a déposé auprès du ministère de la Sécurité publique (MSP), et indiquer comment ce plan s'applique au territoire couvert par le projet. Notamment, il s'agit de préciser les aspects suivants contenus dans la directive sectorielle (2000) du MENV décrivant la nature, la portée et l'étendue des études d'impact pour les projets routiers :

  - les informations pertinentes en cas d'urgence (coordonnées des personnes responsables, équipements disponibles, plans ou cartes des trajets à privilégier, etc.) ;

  - la structure d'intervention en urgence et les modes de communication avec l'organisation de sécurité civile externe ;

  - les actions à envisager en cas d'urgence (appels d'urgence, déviation de la circulation, signalisation, modalités d'évacuation, etc.) ;

  - les moyens à prévoir pour alerter efficacement les personnes menacées par un sinistre, en concertation avec les organismes municipaux et gouvernementaux concernés (transmission de l'alerte aux pouvoirs publics et de l'information subséquente sur la situation) ;

  - les modalités de mise à jour et de réévaluation des mesures d'urgence.

Réponse

MISE EN CONTEXTE

Le représentant du MSP pourra vous confirmer que le MTQ est l'un des principaux acteurs de l'application du *Plan national de sécurité civile* (Janvier 2001). La mission du MTQ dans le cadre de ce plan national consiste à assurer la disponibilité et l'accès aux infrastructures, équipements et ressources des transporteurs ferroviaires, aériens et maritimes, tant des secteurs privés que publics, afin de rétablir la circulation dans les meilleurs délais et permettre l'acheminement de secours et de marchandises.

Pour ce faire, le Ministère a la responsabilité de réaliser tout travaux de réfection et d'entretien d'urgence sur les autoroutes et les routes jugées prioritaires. Des mesures peuvent être prises aussi pour contrôler les accès, établir des itinéraires alternatifs, effectuer des escortes et participer aux communications.

Dans le secteur qui nous concerne, le rôle du Ministère est décrit dans une seconde publication intitulée *« Plan régional des mesures d'urgence du ministère des Transports pour la Direction du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine* (Juillet, 2001) ». Dans ce plan, on identifie 24 types de risques différents et on y décrit pour chaque risque la procédure à suivre.

Sur le tronçon de la route 185 actuellement à l'étude, on peut envisager les risques plus ou moins probables suivants :

- accident aérien
- accident routier
- blocus d'une route
- conditions climatiques difficiles
- déversement de matières dangereuses
- feu ou explosion
- incendie de forêt
- incendie majeur
- tremblement de terre
- chute de ligne à haute tension
- gaz naturel

Pour chaque situation, nous invitons le lecteur à consulter la publication citée précédemment pour obtenir tous les détails de la procédure d'intervention. En général, il s'agit d'établir un périmètre préventif de sécurité, déterminer la nature et l'ampleur du risque, d'avertir les équipes d'urgence et de mettre en œuvre les modalités de gestion du risque.

Le suivi de la mise à jour du Plan régional est confié à la Direction du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine du MTQ. L'organisation des mesures d'urgence repose sur le coordon-nateur local en sécurité civile (chef du centre de services de Cacouna). Lorsque la gravité de la situation l'exige, le coordonnateur régional en sécurité intervient (directeur territorial à Rimouski). Lorsqu'il s'agit d'un événement majeur, c'est le coordonnateur ministériel en sécurité civile qui prend la situation en main.

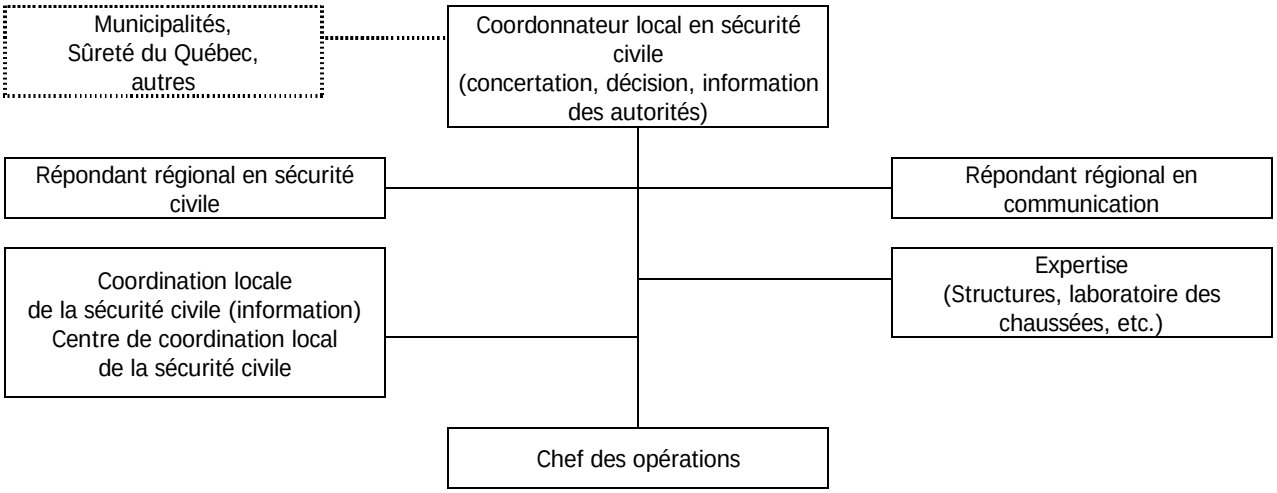
Organisation des mesures d'urgence au MTQ selon les niveaux d'intervention

Coordonnateur ministériel en sécurité civile	➔	Deux substituts au coordonnateur ministériel	➔	Un répondant ministériel en sécurité civile	➔	Un répondant ministériel en communication
Coordonnateur régional en sécurité civile (directeur territorial)	➔	Au moins un substitut au coordonnateur régional	➔	Un répondant régional en sécurité civile	➔	Un répondant régional en communication
Coordonnateur local en sécurité civile (chef du centre de services)	➔	Au moins un substitut au coordonnateur local				

1. SITUATIONS GÉRÉES SUR LE PLAN LOCAL

Lorsque l'urgence n'affecte qu'un endroit bien circonscrit, elle est gérée localement et la responsabilité entière de la gestion de la situation est confiée au coordonnateur local; la protection des personnes et la sauvegarde des biens guideront ses interventions. Le Centre de coordination locale de la sécurité civile devrait être situé au bureau du coordonnateur local.

Organigramme des mesures d'urgence gérées sur le plan local par le MTQ



Lorsque le coordonnateur local est informé d'une situation d'urgence et qu'il a suffisamment d'informations sur la gravité, le lieu et les conséquences possibles de la situation pour le MTQ, il consulte, au besoin, ses principaux collaborateurs en vue de décider des mesures à prendre. Ces mesures sont de deux ordres : les interventions à effectuer et l'information à transmettre aux autorités. Le coordonnateur local s'assure également que les coordonnateurs ministériel et régionaux et les répondants régionaux de la sécurité civile reçoivent l'information appropriée.

Si la situation nécessite la collaboration ou l'intervention d'un autre organisme (par exemple, une municipalité) ou d'un autre ministère, le coordonnateur local communique avec les responsables de ces organismes afin que chacun puisse prendre les mesures en fonction de ses responsabilités.

Lorsque la situation exige l'intervention de plus d'une municipalité ou d'autres ministères, le coordonnateur local entre en rapport avec le coordonnateur régional, lequel avise la Direction générale de la sécurité civile et de la sécurité incendie au MSP.

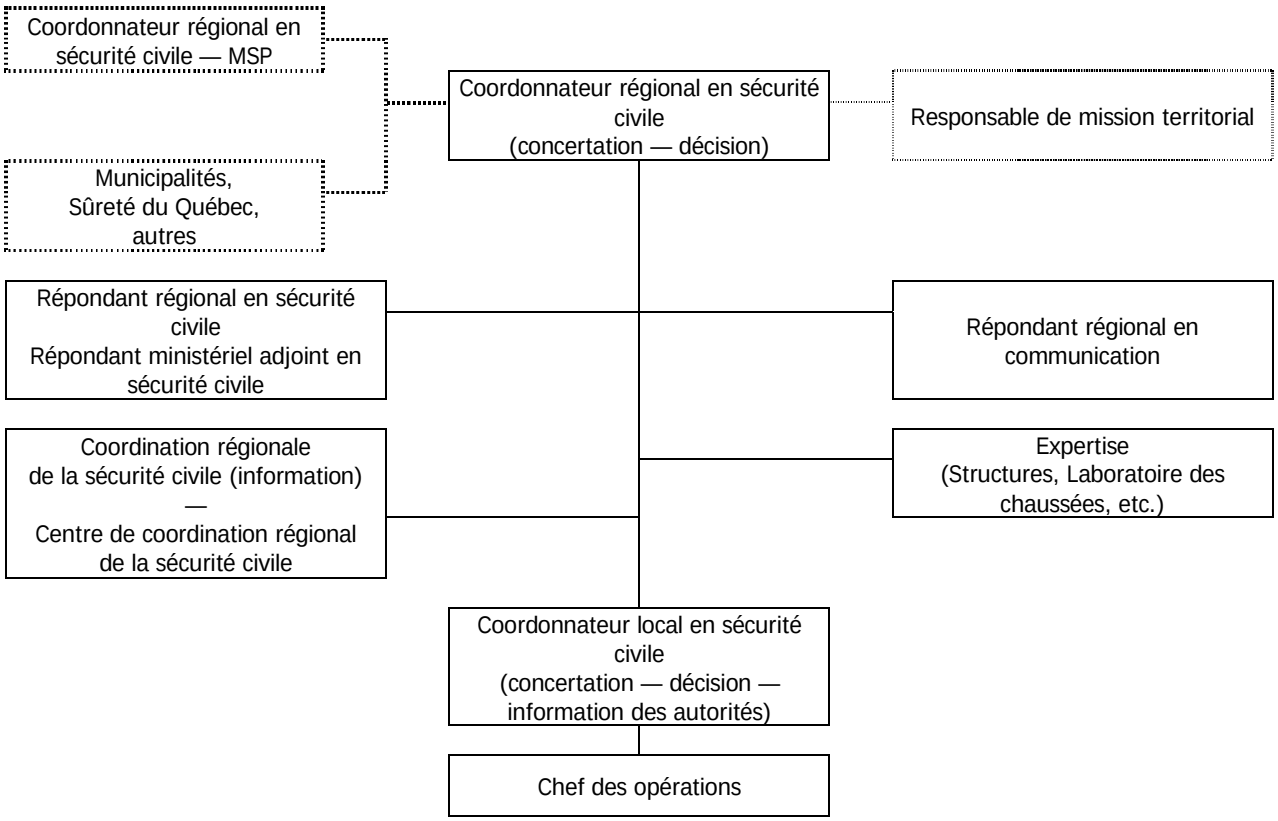
Quand la situation exige des ressources humaines ou matérielles supplémentaires, le coordonnateur local demande au coordonnateur régional de faire appel soit à une autre direction territoriale, aux unités centrales du Ministère, à un autre organisme ou encore à l'entreprise privée.

Le coordonnateur local s'assure que tous les responsables de l'exécution des travaux disposent des ressources nécessaires et, enfin, il doit s'assurer que tous les intervenants sous son autorité ont reçu ou recevront une formation adéquate.

2. SITUATIONS GÉRÉES SUR LE PLAN RÉGIONAL

Lorsque la gravité de la situation l'exige, elle est gérée par la Direction territoriale et la responsabilité entière de la gestion de la situation est confiée au coordonnateur régional; la protection des personnes et la sauvegarde des biens guideront ses interventions. Le Centre de coordination régionale de la sécurité civile devrait être situé au bureau du coordonnateur régional.

Organigramme des mesures d'urgence gérées sur le plan régional



Lorsque le coordonnateur régional est informé d'une situation d'urgence qui requiert des ressources dont l'unité ne dispose pas, il consulte ses principaux collaborateurs, dont les coordonnateurs locaux touchés, en vue de décider des mesures à prendre. Il s'assure également que le coordonnateur ministériel et le répondant régional en sécurité civile reçoivent l'information appropriée. Il avise enfin le coordonnateur régional de la Direction de la sécurité civile et de la sécurité incendie.

Si la situation nécessite la collaboration ou l'intervention d'un autre organisme (par exemple, une municipalité) ou d'un autre ministère, le coordonnateur régional communique avec les responsables de ces organismes afin que chacun puisse prendre les mesures en fonction de ses responsabilités.

De plus, le coordonnateur régional contacte son répondant régional en sécurité civile en communication et s'assure qu'il est en mesure de diffuser l'information appropriée.

L'organigramme prévoit la mise sur pied d'une coordination régionale de la sécurité civile, où est gardée et mise à jour l'information relative aux plans des mesures d'urgence, le répertoire téléphonique d'urgence, etc. La coordination régionale assure, au besoin, le soutien administratif pour la gestion des ressources matérielles et humaines qui sont sous la responsabilité immédiate du coordonnateur régional. La coordination régionale effectue la collecte de l'information relative à la situation. Un centre de coordination régionale de la sécurité civile peut être mis sur pied si la situation dure assez longtemps.

Quand la situation exige des ressources humaines ou matérielles dont ne dispose pas la direction territoriale, le coordonnateur régional fait appel, soit à une autre direction territoriale, à la direction générale et aux unités centrales du Ministère, à un autre organisme ou encore à l'entreprise privée.

Le coordonnateur régional s'assure que tous les coordonnateurs locaux disposent des ressources nécessaires pour effectuer les travaux requis. Enfin, il doit s'assurer que tous les intervenants sous son autorité ont reçu ou recevront une formation adéquate.

3. ACCRÉDITATION DU PERSONNEL

Conformément à la directive de gestion du laissez-passer d'urgence du MSP et dans le but d'éviter que le lieu de l'opération d'urgence ne soit envahi par les curieux et d'en faciliter l'accès aux personnes autorisées, les employés du Ministère portent sur eux une carte d'identité indiquant d'une façon très précise leur direction générale, leur direction territoriale et leur centre de services. Ils disposent également d'un laissez-passer d'urgence émis par la Direction générale de la sécurité civile et délivré par la Coordination ministérielle de la sécurité civile.

Les autres membres du Ministère appelés sur les lieux sont désignés selon leur titre : expert, agent d'information, observateur, invité.

4. COMMUNICATION EN SITUATION D'URGENCE

Lors d'une *Urgence-Transport* au niveau local ou régional, le répondant régional en communication de la direction territoriale concernée se charge de la coordination des communications en collaboration avec le coordonnateur local ou régional. Cependant, il doit transmettre au répondant ministériel en communication de la Direction des communications, le Plan d'intervention en communication pour le public et les médias (PICPM) retenu ainsi que les actions qui en découlent afin que celui-ci en informe les hauts responsables du Ministère.

Le répondant régional en communication a la responsabilité d'assurer la coordination des activités de communication avec le public et les médias locaux et régionaux. À ce titre, il doit planifier, coordonner, organiser, mettre en œuvre et superviser les interventions en matière de communication avec le public et les médias prévues dans le PICPM.

Lorsque l'*Urgence-Transport* est au niveau national, la Direction des communications, représentée par le directeur des Communications et/ou le répondant ministériel en communication a la responsabilité de planifier, de coordonner, d'organiser, de mettre en œuvre et de superviser toutes les interventions en matière de communication avec le public et les médias locaux, régionaux et nationaux. Ce mandat est réalisé en étroite collaboration avec le coordonnateur ministériel, avec le ou les directeurs territoriaux concernés et leur répondant régional en communication ainsi qu'avec les hauts responsables du Ministère. Ainsi, ils mettent en œuvre le PICPM élaboré par l'équipe du Centre de coordination ministérielle de la sécurité civile en s'associant les répondants régionaux en communication concernés.

Conformément à ce mandat, le directeur des Communications et le répondant ministériel en communication de la Direction des communications sont associés au coordonnateur ministériel et participent aux activités du Centre de coordination ministérielle de la sécurité civile du MTQ.

5. LISTE DES PERSONNES RESPONSABLES AU MTQ (CS Cacouna)

- Coordonnateur local : M. Jean Bélair
  M. Roberto Bélanger (substitut)
- Coordonnateur régional : M. Jean-Louis Loranger
  M. Marcel Brisson (substitut)
- Répondante régionale en communication : M^{me} Janine Banville
- Répondant régional en sécurité civile : M. Nelson Roy
- Chargé de projet du MTQ (lors des travaux de réfection de la route)

6. TRAJETS ROUTIERS À PRIVILÉGIER

Dans le secteur d'étude, la route de La Plaine, le chemin Témiscouata/de Rivière-Verte, ainsi que les 1er, 2^{e} et 3^{e} Rangs pourraient être utilisés selon le lieu précis de l'événement à risque. Un chemin de détour ponctuel près de la route existante ou sur l'autre chaussée pourrait aussi être aménagé si requis.

Enfin, vous trouverez ci-après l'identification et les coordonnées de tous les intervenants concernés lorsque survient un événement à risques dans le secteur actuellement à l'étude.

	Bureau	**Résidence**	**Pagette**	**Cellulaire**
Sécurité civile		**Fax : 727-3643**		
Christian Côté	727-3589			
Diane Migneault	727-3589			
Coordination provinciale 24/24	643-3258			
Urgence-Environnement		**613-996-6666 CANUTEC 24/24 *666**		
Rimouski	727-3511			
Ministère des Transports (MTQ)		**Fax : 727-3673**		
André F. Bossé	528-0808			
J.-L. Loranger	727-3674			
Marcel Brisson	727-3674			
Nelson Roy	727-3674			
Janine Banville	727-3674			
Victor Bérubé	727-3674			
Pierre Gendron	727-3674			
Michel Plourde	727-3674			
Gilles St-Laurent	727-3674			
Michel Labrie	643-6618			
Daniel Côté	727-3674			
Yvon Bergeron	646-3033			
CCMSC	528-7252			
3373 Cacouna				
Jean Bélair	862-6948			
Roberto Bélanger	862-6948			
Sûreté du Québec (SQ)		**Fax : 721-3809 Urgence : 310-4141 ou *4141**		
Gilles Bouchard	721-7212			
S.Q. Rivière-du-Loup	862-9191			

	Bureau	Résidence	Pagette	Cellulaire
Ministère de l'Environnement (MENV)		**Fax : 727-3849 (Riki) ou 763-7810 (Ste-Anne)**		
Pierre Gilbert (Rimouski)	727-3511			
Lionel Lefebvre	727-3511			
Régie régionale Santé et Service sociaux (RRSSS)		**Fax : 723-1597 (Riki) ou 368-4942 (Ste-Anne)**		
Yves D'Amboise (Rimouski)	724-5231			
Solange Lévesque (Rimouski)	727-4544			
Communication Québec (MRC)		**Fax : 727-3900**		
Suzanne Rioux	727-3950			
Ministère Agriculture, Pêcheries et Alimentation (MAPAQ)		**Fax : 727-3821**		
Daniel Tremblay	727-3522			
Ministère des Affaires municipales (MAMM)		**Fax : 727-3537 (Riki) ou 689-4823 (Chandler)**		
Gilles Julien (Rimouski)	727-3629			
Ministère des Ressources naturelles (MRN)		**Fax : 727-3735 (Riki) ou 388-2444 (Caplan)**		
Gilbert Delage (Rimouski)	727-3788			

ANNEXE 1

Questions et commentaires du MENV
Septembre 2001

Questions et commentaires

Projet d'amélioration de la route 185
à Rivière-du-Loup et Saint-Antonin

Dossier 3211-05-367

Le 24 septembre 2001

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION 2
QUESTIONS ET COMMENTAIRES **Erreur! Signet non défini.**

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 « Projet d'amélioration de la route 185 à Rivière-du-Loup et Saint-Antonin» déposée le 9 juillet 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

Question 1, page 5-8, paragraphe 3 :

- Où sont situés ces dépôts de matériaux secs et quels seront les chemins de camionnage ?

Question 2, page 5-11, dernier paragraphe :

- Compléter la première phrase de ce paragraphe, à savoir « Les travaux de nivellement et de terrassement devraient nécessiter… » ;

- Où seront éliminés les déblais impropres à la construction ?

Question 3, page 5-46, paragraphe,2 :

- Le déplacement des ruisseaux La Petite Rivière et Dionne va-t-il modifier la zone d'inondation et si oui quel en sera l'impact sur l'environnement ?

Question 4, 5-61, tableau d'évaluation d'impact :

- L'expropriation et l'acquisition de bâtiments ne devraient-elles pas être considérées d'intensité « forte » à la lumière même de la définition de ce paramètre ?

Question 5, page 6-1, paragraphe 2 :

- Compléter ce paragraphe comme suit : « Copie de ce rapport devra être disponible pour consultation sur la chantier au représentant du Ministère de l'Environnement ».

Question 6, page7-1, paragraphe 1 :

- La première phrase devrait se lire comme suit : « …celui qui répond le mieux aux préoccupations… ».

Commentaire :

- Un complément à la directive demande de présenter un plan d'urgence afin de réagir adéquatement en cas d'urgence. L'étude devrait donc comporter le plan régional d'urgence que le ministère des Transports a déposé auprès du Ministère de la Sécurité Publique, et indiquer comment ce plan s'applique au territoire couvert par le projet. Notamment, il s'agit de préciser les aspects suivants contenus dans la directive sectorielle (2000) du ministère de l'Environnement décrivant la nature, la portée et l'étendue des études d'impact pour les projets routiers :

- les informations pertinentes en cas d'urgence (coordonnées des personnes responsables, équipements disponibles, plans ou cartes des trajets à privilégier, etc.) ;
- la structure d'intervention en urgence et les modes de communication avec l'organisation de sécurité civile externe ;
- les actions à envisager en cas d'urgence (appels d'urgence, déviation de la circulation, signalisation, modalités d'évacuation, etc.) ;
- les moyens à prévoir pour alerter efficacement les personnes menacées par un sinistre, en concertation avec les organismes municipaux et gouvernementaux concernés (transmission de l'alerte aux pouvoirs publics et de l'information subséquente sur la situation) ;
- les modalités de mise à jour et de réévaluation des mesures d'urgence

Jean Mbaraga
Chargé de projet