

**RAPPORT D'ENQUÊTE ET D'AUDIENCE PUBLIQUE**

**REMBLAI DANS UNE BAIE DE LA RIVIÈRE DU LIÈVRE,  
RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 311**

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT**

Édition et diffusion :  
Secrétariat  
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement  
12, rue Sainte-Anne, Québec G1R 3X2  
Tél. : (418) 643-7447

5199, rue Sherbrooke Est, porte 3860, Montréal, H1T 3X9  
Tél. : (514) 873-7790

Tous les documents et mémoires déposés lors de l'audience sont disponibles au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Les enregistrements audio de l'audience et la transcription de tous les témoignages sont aussi accessibles sur demande.

La commission remercie toutes les personnes, les groupes et les organismes qui ont collaboré à ses travaux ainsi que le personnel du Bureau d'audiences publiques qui a assuré le support technique nécessaire à la réalisation de ce rapport.

Dépôt légal – premier trimestre 1992  
Bibliothèque nationale du Québec  
ISBN 2-550-22781-6



Québec, le 16 janvier 1992

Monsieur Pierre Paradis  
Ministre  
Ministère de l'Environnement  
3900, rue de Marly, 6<sup>e</sup> étage  
Sainte-Foy (Québec)  
G1X 4E4

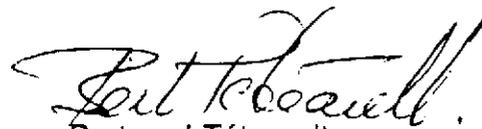
Monsieur le Ministre,

Vous trouverez ci-joint, le rapport produit par la commission chargée de tenir enquête et audience publique sur le projet de remblai dans une baie de la rivière du Lièvre dans le cadre du réaménagement de la route 311.

Aux fins du mandat confié au Bureau d'audiences publiques dans votre lettre du 8 août 1991, une commission a été constituée de MM. Gilles Coulombe et J. Hubert Marcotte, respectivement président de la commission et commissaire. D'une durée de quatre mois, le mandat a débuté le 16 septembre 1991 pour se terminer le 16 janvier 1992.

Veuillez recevoir, Monsieur le Ministre, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Le président,



Bertrand Tétreault

p.j.





Québec, le 16 janvier 1992

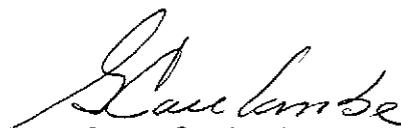
Monsieur Bertrand Tétreault  
Président  
Bureau d'audiences publiques  
sur l'environnement  
12, rue Sainte-Anne, 1<sup>er</sup> étage  
Québec (Québec)  
G1R 3X2

Monsieur le Président,

C'est avec plaisir que je vous transmets le rapport de la commission constituée aux fins de tenir enquête et audience sur le projet de remblai dans une baie de la rivière du Lièvre dans le cadre du réaménagement de la route 311.

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

Le président de la commission,

  
Gilles Coulombe

p.j.







Québec, le 20 septembre 1991

Gilles Coulombe  
Membre du Bureau  
Bureau d'audiences publiques  
sur l'environnement  
12, rue Sainte-Anne, 1<sup>er</sup> étage  
Québec (Québec)  
G1R 3X2

Monsieur Coulombe,

Le ministre de l'Environnement, monsieur Pierre Paradis, a confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement le mandat de tenir une audience publique relative au projet de réaménagement de la route 311 entre le Lac-du-Cerf et Notre-Dame-de-Pontmain.

Conformément aux dispositions de l'article 2 des Règles de procédure relatives au déroulement des audiences publiques, j'ai l'honneur de vous inviter à présider les travaux de la commission chargée de tenir enquête et audience publique sur le projet précité.

Je vous prie de recevoir, Monsieur Coulombe, l'expression de mes sentiments distingués.

Le président,

Bertrand Tétreault



Le ministre de l'Environnement

Sainte-Foy, le 8 août 1991

Monsieur Bertrand Tétreault  
Président  
BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES  
SUR L'ENVIRONNEMENT  
12, rue Sainte-Anne, 1er étage  
Québec (Québec)  
G1R 3X2

Monsieur le Président,

En ma qualité de ministre de l'Environnement et en vertu des pouvoirs que me confère le troisième alinéa de l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2), je donne mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une audience publique relative au projet de réaménagement de la route 311 entre le Lac-du-Cerf et Notre-Dame-de-Pontmain, et de me faire rapport de ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il en aura faite.

Le mandat du Bureau débutera le 16 septembre 1991.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes meilleurs sentiments.



**PIERRE PARADIS**



## TABLE DES MATIÈRES

Liste des tableaux .....	xv
Liste des photos .....	xvii
Liste des cartes .....	xix

### **Chapitre 1 – LA CONSULTATION PUBLIQUE ET LE PROJET ..... 1**

1.1 La consultation publique .....	1
1.1.1 Le mandat d'audience .....	1
1.1.2 Les événements précédant l'audience .....	1
1.1.3 L'enquête et l'audience publique .....	3
1.2 Le projet selon l'étude d'impact .....	5
1.2.1 Le contexte .....	5
1.2.2 Description technique du projet .....	8
1.3 La justification du projet .....	10

### **Chapitre 2 – LES OPTIONS DE TRACÉ ÉTUDIÉES EN AUDIENCE ..... 11**

2.1 Tracé de contournement de la baie .....	14
2.2 Tracé MENVIQ-MTQ .....	16
2.3 Tracé dans la baie .....	18

**Chapitre 3 – LES ENJEUX ET LES IMPACTS.....19**

3.1. La sécurité .....19  
    3.1.1 Les normes .....20  
    3.1.2 Les options de tracé .....22  
    3.1.3 Les opinions .....22

3.2 Les coûts .....26

3.3 Le milieu biophysique.....28  
    3.3.1 Description des unités de territoire .....28  
    3.3.2 Les options de tracé .....30  
    3.3.3 Les opinions .....31

3.4 L'aspect visuel.....32  
    3.4.1 Le milieu .....32  
    3.4.2 Les options de tracé .....33  
    3.4.3 Les opinions .....34

3.5 Discussion sur les enjeux et les impacts .....36

**Chapitre 4 – LA PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET  
D'EXAMEN DES IMPACTS SUR  
L'ENVIRONNEMENT .....37**

4.1 Les faits .....37

4.2 Discussion .....40

**CONCLUSION .....43**

**ANNEXES**

Annexe 1 Liste des participants à l'audience .....3

Annexe 2	Liste des documents déposés .....	7
Annexe 3	Liste des mémoires .....	11
Annexe 4	Liste des personnes et organismes qui ont collaboré aux travaux de la commission .....	15
Annexe 5	Rapport d'enquête préaudience .....	19
Annexe 6	La procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement .....	27
Annexe 7	Réponses aux questions du MENVIQ .....	35
Annexe 8	Avis de recevabilité .....	43



**LISTE DES TABLEAUX**

Tableau 1	Caractéristiques des courbes et des pentes du tracé proposé .....	8
Tableau 2	Caractéristiques des courbes de la route existante et des options de tracé .....	14
Tableau 3	Rayon de courbure minimum d'une route selon la vitesse de circulation .....	21
Tableau 4	Vitesse de circulation suggérée selon le rayon de courbure .....	24
Tableau 5	Identification et caractéristiques des courbes hors normes de la route 311, entre Lac-des-Écorces et Lac-du-Cerf .....	25
Tableau 6	Coûts selon les options de tracé .....	27



## LISTE DES PHOTOS

Photo no 1	Vue aérienne du site .....	7
Photo no 2	Courbe à la sortie du pont (courbe 1) en direction de Notre-Dame-de-Pontmain .....	12
Photo no 3	Voiture gravissant la pente de 14 %, après la courbe à la sortie du pont .....	12
Photo no 4	Voiture s'engageant sur la pente de 10 % en direction de Lac-du-Cerf .....	13
Photo no 5	La baie vue de la courbe 2 (Niveau d'eau 200,5 m) .....	13



## LISTE DES CARTES

Carte 1	Localisation du projet sur la route 311 .....	6
Carte 2	Croquis du tracé proposé (dans la baie) .....	9
Carte 3	Croquis du tracé de contournement de la baie .....	15
Carte 4	Croquis du tracé MENVIQ-MTQ .....	17



## CHAPITRE 1

# La consultation publique et le projet

## 1.1 La consultation publique

### 1.1.1 Le mandat d'audience

Le 8 août 1991, le ministre de l'Environnement, M. Pierre Paradis, confiait au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) un mandat d'audience publique relativement au remblayage dans une baie de la rivière du Lièvre, dans le cadre du réaménagement de la route 311 entre la municipalité de Lac-du-Cerf et son intersection avec la route 309. Ce mandat, donné en vertu du troisième alinéa de l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2), a débuté le 16 septembre 1991 et s'est terminé le 16 janvier 1992.

Ce projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu de l'article 2b du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (Q-2, r.9).

### 1.1.2 Les événements précédant l'audience

Le 3 septembre 1981, le ministère des Transports du Québec (MTQ), promoteur du projet, informait le ministre de l'Environnement de la nature générale des travaux à réaliser (avis de projet). Cet avis de projet portait sur le réaménagement du tronçon de la route 311, de la municipalité de Lac-du-Cerf jusqu'à son intersection avec la route 309. Le 12 février 1982, le ministre de

l'Environnement transmettait au promoteur la directive indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact à produire.

Dans une lettre du 29 avril 1982, le promoteur avisait le ministère de l'Environnement (MENVIQ) de son intention de ne faire porter l'étude d'impact que sur le remblayage dans la baie de la rivière du Lièvre. Le promoteur invoquait l'article 3e du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement qui stipule que dans le cas de travaux en rivière, l'étude porte « *seulement sur le tronçon de la rivière directement touché par le projet.* » (Étude d'impact, Annexe 5)

Au mois de novembre 1989, le promoteur déposait officiellement son étude d'impact ; celle-ci fut jugée recevable par le MENVIQ, le 9 mars 1990.

#### *La période d'information et la demande d'audience*

La période d'information prévue à l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) s'est tenue du 28 mai au 11 juillet 1990. Une demande d'audience publique, signée par messieurs Gaston Landreville et Émile Saint-Louis, fut adressée au ministre de l'Environnement.

Sans remettre en question la nécessité du réaménagement de la route 311, les requérants soulignent, dans leur demande, la détérioration du paysage et les dommages à l'habitat faunique qu'entraînerait le remblayage dans la baie. La solution retenue ne leur apparaît pas en accord avec la vocation d'un milieu essentiellement axé sur la villégiature et le tourisme. Ces personnes craignent que la réalisation du remblayage n'entraîne une détérioration de la qualité du milieu naturel qui constitue une ressource recherchée dans ce secteur.

*[...] le changement majeur entraîné par le projet de remblai défigurera et détériorera le paysage à savoir : le point de vue sur une partie de la rivière et de la forêt avoisinante.*

(Demande d'audience, p. 2)

#### *L'enquête préaudience*

Le 1<sup>er</sup> mai 1991, le ministre de l'Environnement, mandatait le BAPE pour effectuer une enquête préaudience sur le projet. Ce mandat d'une durée d'un mois a débuté le 13 mai 1991 sous la présidence de M. Gilles Coulombe, ingénieur, commissaire au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Dans son rapport, daté du 3 juin 1991 (annexe 5), la commission

mandatée pour mener l'enquête préaudience concluait à la nécessité de tenir une audience publique puisqu' « *il n'est pas possible de concilier les parties qui maintiennent chacune leur préférence pour l'un ou l'autre des deux tracés présentés à l'étude d'impact* ». Dans ces conditions, l'audience publique semble être « *le seul moyen de répondre à la requête tout en assurant au public la possibilité de pouvoir discuter plus en profondeur du projet.* » (Rapport de l'enquête préaudience, 3 juin 1991, p. 3)

### 1.1.3 L'enquête et l'audience publique

#### *La commission*

Pour mener à bien le mandat confié par le Ministre, monsieur Bertrand Tétrault, président du BAPE, a formé une commission composée de monsieur Gilles Coulombe, ingénieur, commissaire et président de cette commission et de monsieur J. Hubert Marcotte, géographe et consultant en environnement. Monsieur Marcotte a été nommé commissaire *ad hoc* par décret. La commission fut secondée dans son travail par madame Solanges Hudon, analyste, et monsieur Serge Labrecque, agent d'information.

La première partie de l'audience s'est tenue les 1<sup>er</sup> et 2 octobre 1991 à la salle de l'Âge d'or l'Arc-en-ciel, à Notre-Dame-de-Pontmain, et la deuxième, le 29 octobre 1991, à la salle du Centre communautaire de Lac-du-Cerf.

La commission a fait rapport de son enquête au ministre de l'Environnement le 16 janvier 1992. À partir du rapport de la commission et de l'analyse du projet réalisée par la Direction des évaluations environnementales du MENVIQ, le Ministre présente ses recommandations au Conseil des ministres qui autorise le projet avec ou sans modification et aux conditions qu'il détermine, ou le refuse.

#### *La notion d'environnement*

La Loi sur la qualité de l'environnement reconnaît la notion d'environnement comme étant non limitative. En effet, le paragraphe (b) de l'article 31.9 de la Loi permet au gouvernement de déterminer les paramètres d'une étude d'impact sur l'environnement en prenant notamment en considération l'impact sur les communautés humaines, les sites archéologiques et historiques et les biens culturels. De plus, la Loi définit l'environnement comme étant, entre autres, « *[...] le milieu ambiant avec lequel les espèces vivantes entretiennent des relations dynamiques.* » (art 1. par. 4)

La notion d'environnement retenue par le BAPE ne s'applique donc pas d'une manière restrictive aux seules questions d'ordre biophysique. Dans sa présentation, au début de la première partie de l'audience, monsieur Coulombe, président de cette commission, a précisé la notion d'environnement retenue par le BAPE : « *Elle s'applique à l'ensemble des composantes des milieux de vie, qu'elles soient de nature biophysique, sociale, économique ou culturelle.* » (Transcription de la séance du 1<sup>er</sup> octobre, p. 14)

### *Le promoteur*

À l'audience, le promoteur fut représenté par monsieur André Brien, directeur régional au ministère des Transports. Monsieur Brien était accompagné de monsieur Pierr Thibault, ingénieur chargé du dossier, et de monsieur Richard Laparé, technicien de la faune au Service de l'environnement de ce ministère.

### *Les experts*

Afin d'éclairer le public et la commission sur des questions relevant de leur compétence, deux ministères ont été invités à participer à la première partie de l'audience. Les personnes désignées par les sous-ministres de ces ministères étaient : monsieur Pascal Grenier, de la Direction des évaluations environnementales au MENVIQ et monsieur Michel Hénault de la Direction régionale de Montréal au ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche (MLCP).

### *Les motifs de la demande d'audience*

Au cours de la première partie de l'audience, M. Gaston Landreville, représentant des requérants a été invité à présenter à la commission les motifs de la demande d'audience. Au début de sa présentation, monsieur Landreville a tenu, à la demande de monsieur Saint-Louis, à signaler le désistement de ce dernier. C'est en son nom personnel que monsieur Landreville a poursuivi son intervention. Monsieur Landreville a rappelé à la commission que l'impact majeur de la construction du remblai dans la baie de la rivière du Lièvre serait une détérioration très importante du paysage naturel de ce secteur. Monsieur Landreville a tenu à préciser que son intervention ne doit pas être interprétée comme une opposition au réaménagement de la route 311, mais comme une sensibilisation aux impacts de la construction du remblai.

## 1.2 Le projet selon l'étude d'impact

### 1.2.1 Le contexte

#### *Localisation du projet*

L'endroit visé par le projet à l'étude est situé à environ quarante kilomètres au sud de Mont-Laurier, aux limites des municipalités de Lac-du-Cerf et de Notre-Dame-de-Pontmain. Le projet concerne le réaménagement de 360 m de la route 311 à la hauteur de la traversée de la rivière du Lièvre sur l'Île Longue (Voir carte 1).

#### *Origine du projet*

En 1976, la municipalité de Lac-du-Cerf adressait une requête au MTQ pour la réfection du tronçon de la route 311 entre Lac-du-Cerf et la route 309.

Le 5 octobre 1978, la municipalité réitérait sa demande au bureau régional du MTQ à Mont-Laurier. L'intervention de la municipalité concernait plus particulièrement l'élargissement de la côte dite « à Saint-Louis ». La municipalité alléguait le caractère dangereux de cette partie de la route empruntée par de nombreux camions (Voir photo 1).

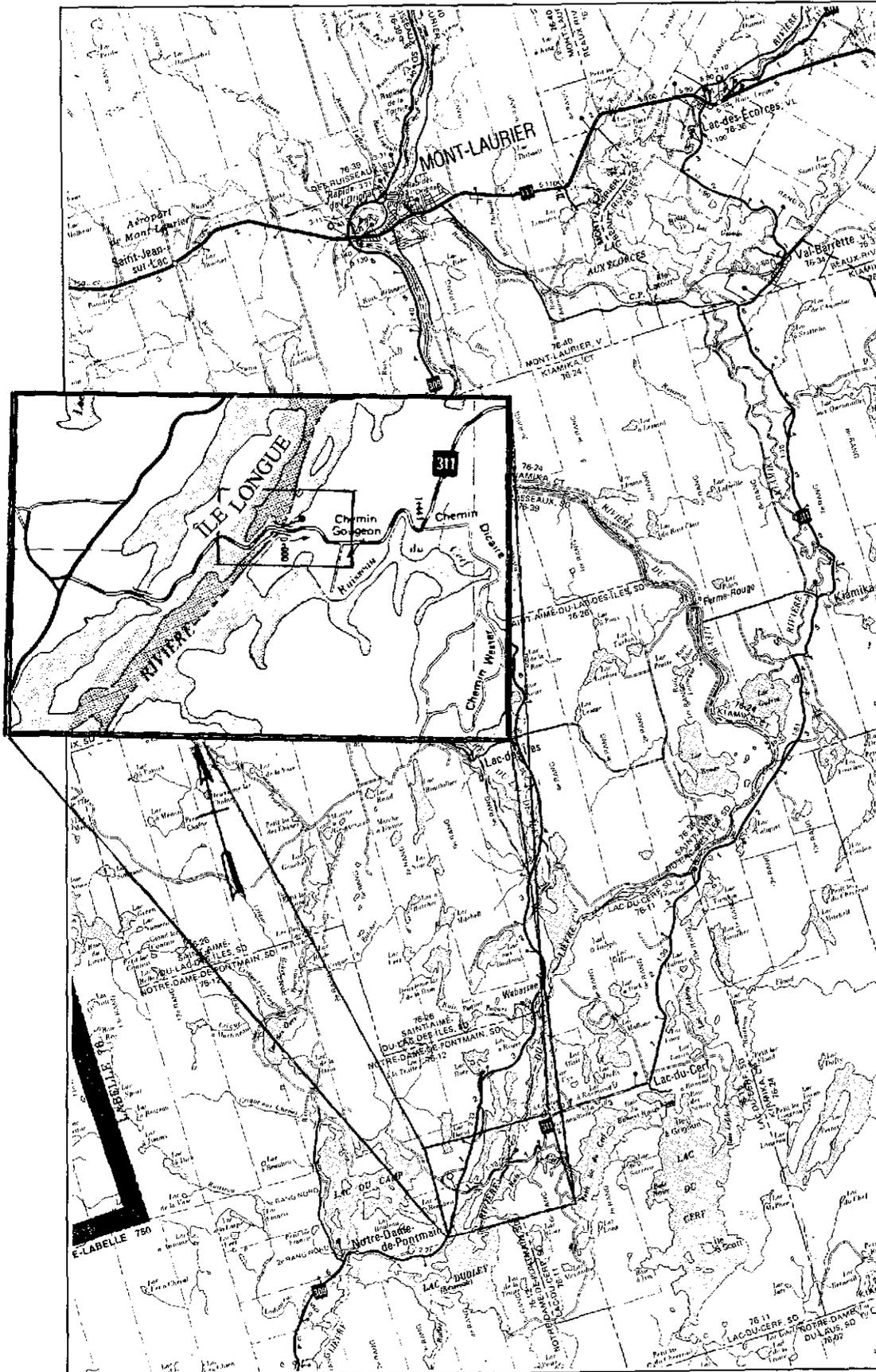
#### *Objectifs de la construction du remblai*

Globalement, le réaménagement de cette partie de la route 311 vise à uniformiser le réseau routier local en dotant ce tronçon des caractéristiques correspondant aux normes techniques actuelles du MTQ. Selon l'étude d'impact, « l'amélioration du confort et de la sécurité des usagers et une meilleure visibilité à l'arrêt assurées par les corrections de la géométrie et du profil » découleront de l'atteinte de cet objectif. (Étude d'impact, p. 5)

Selon l'étude d'impact, l'objectif principal de la construction du remblai est

*[...] d'adoucir les courbes et les pentes afin de minimiser les risques d'accidents anticipés plus particulièrement à l'entrée du pont et garantir à cette route une certaine constance dans ses caractéristiques géométriques.*  
(Étude d'impact, p. 5)

**Carte 1**  
**Localisation du projet sur la route 311**



Source : document déposé A-3  
Échelle : 1:125000 (réduit à 66 %)

**Photo 1**  
**Vue aérienne du site**



Source : Ministère de l'Énergie et des Ressources. Photocartothèque québécoise  
Référence : AG Q82808 56  
Date : 26 mai 1982 Niveau d'eau : 201,5 m

## 1.2.2 Description technique du projet

### *La route*

Immédiatement à la sortie du pont reliant la terre ferme à l'Île Longue, direction est-ouest, la route emprunterait un remblai qui serait érigé dans une baie de la rivière du Lièvre (Voir tracé en rouge sur carte 2). Elle traverserait cette baie en suivant une courbe de 200 m de rayon (Tableau 1, courbe 1), de même élévation que le pont. La route projetée remonterait sur la terre ferme avec une pente de 3,2 % avant de croiser la route actuelle dans une courbe de même rayon (Tableau 1, courbe 2).

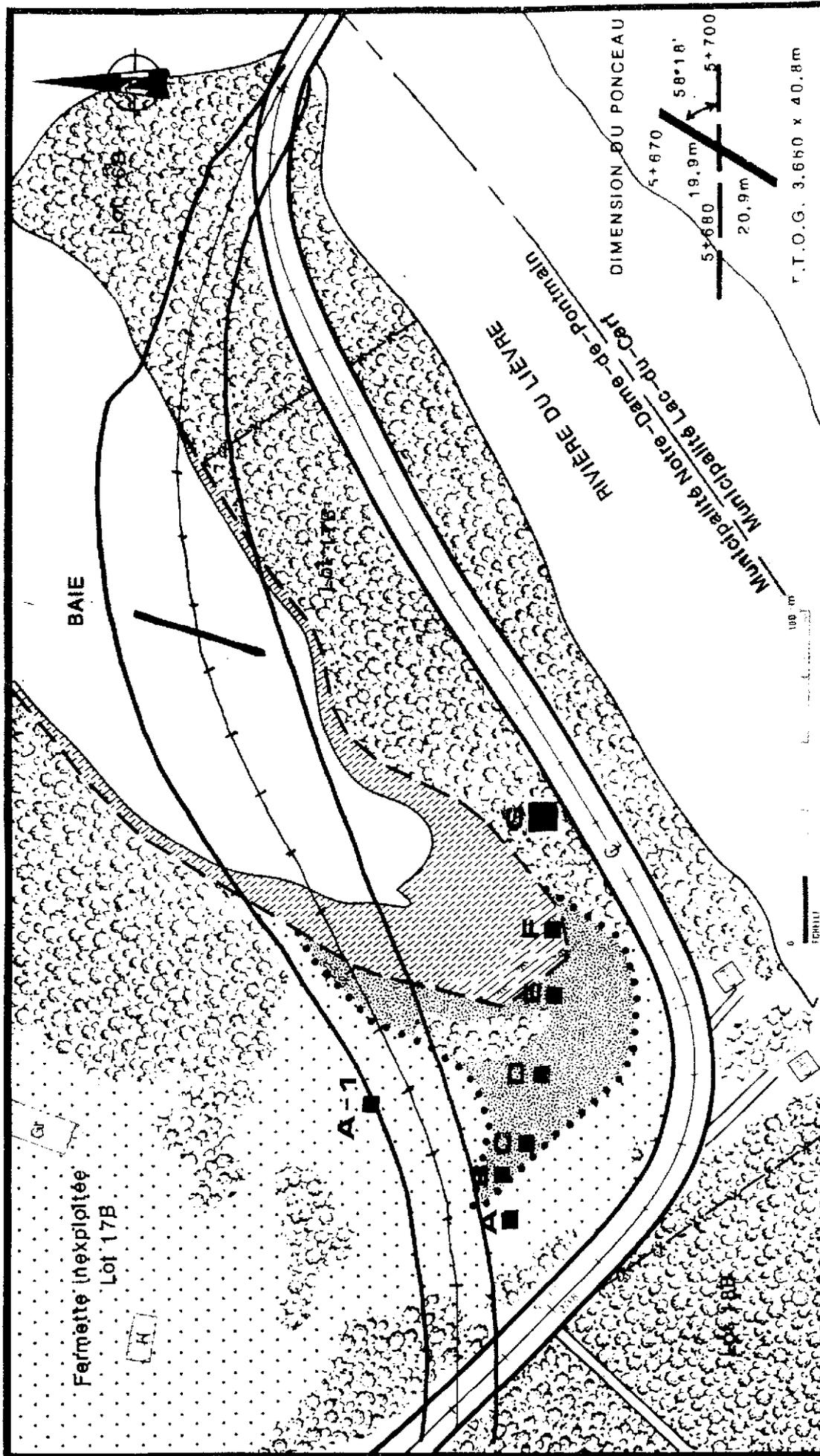
La surface de roulement comporterait deux voies de trois mètres de largeur chacune. Les accotements, c'est-à-dire les parties de la route réservées aux arrêts d'urgence, mesureraient 1,5 m de largeur.

Le tableau qui suit présente les caractéristiques des courbes et des pentes du tracé proposé. La réalisation de ce tracé signifierait un empiètement de 300 m<sup>2</sup> dans un marais émergent et une prairie riveraine au fond de la baie et de 7,300 m<sup>2</sup> en eau libre.

**TABLEAU 1 CARACTÉRISTIQUES DES COURBES ET DES PENTES DU TRACÉ PROPOSÉ**

	<b>Rayon de courbure (m)</b>	<b>Pente (%)</b>
1	200	0,0
2	200	3,2

Source : document déposé A-10



Carte 2  
 Croquis du tracé proposé (dans la baie)  
 Source : MTQ

- PRAIRIE ANTHROPIQUE
- MARAIS ÉMERGENT
- PRAIRIE RIVERAINE
- FORÊT MIXTE

- ROUTE EXISTANTE**
- Limite d'emprise
  - Centre ligne
  - Limite d'emprise
- chaînage(km) 5+700  
 élévation(m) 205.0

### *Le remblai*

Le remblai requis pour le passage de la route aurait une longueur de 200 m. Ses talus auraient une pente de 50 % et la superficie totale occupée dans la baie, incluant le marais et la prairie riveraine, serait approximativement de 7,600 m<sup>2</sup>. Dans la section la plus profonde de la baie, il atteindrait une largeur maximale de 44 m et une hauteur de 8,6 m. À cet endroit serait installé un ponceau de tôle ondulée d'un diamètre de 3,66 m et d'une longueur de 40,8 m qui assurerait la circulation de l'eau entre les deux plans d'eau. Le roc nécessaire au remblayage proviendrait de travaux d'excavation nécessités par la réfection d'un autre tronçon de la route 311.

### **1.3 La justification du projet**

Selon le promoteur, le remblai dans la baie constitue la meilleure solution pour atteindre ses objectifs. « *Compte tenu des avantages environnementaux et techniques de cette solution, cette dernière est privilégiée.* » (Étude d'impact, p. 6)

En plus de la traversée dans la baie, deux options ont été envisagées dans l'étude d'impact. La première consistait à améliorer la route existante alors que la seconde prévoyait de contourner la baie. Ces deux possibilités furent rejetées. La première option ne fut pas retenue parce qu'elle « *contribuerait très peu à satisfaire les objectifs d'amélioration de la géométrie* » (Étude d'impact, p. 5). La seconde hypothèse ne répondait pas optimalement, sur le plan technique, aux objectifs visés et fut rejetée a priori (Étude d'impact, p. 6). Dans ce dernier cas, il fallait prévoir un empiètement d'environ 1900 m<sup>2</sup> dans une zone de marais (marais émergent et prairie riveraine) jugée importante sur le plan environnemental.

## CHAPITRE 2

# Les options de tracé étudiées en audience

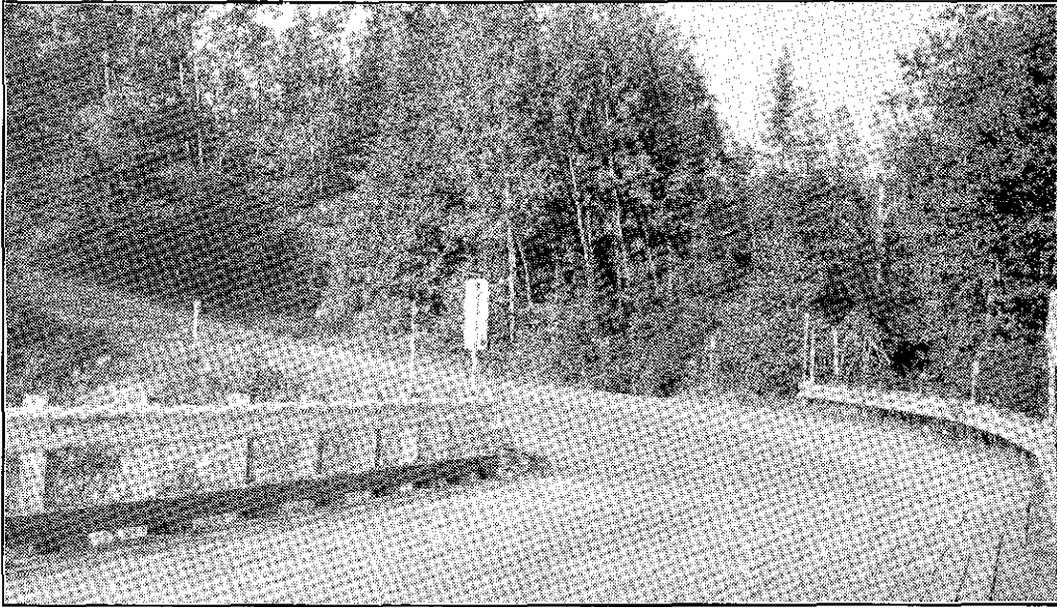
Les avantages techniques et environnementaux de la traversée dans la baie ont amené le promoteur, dans son étude d'impact, à n'examiner en détail que cette option. L'absence ou la faiblesse de l'examen environnemental des solutions non retenues a suscité de nombreuses questions de la part de la commission au cours de la première partie de l'audience. Cette préoccupation de la commission rejoignait les motifs invoqués par les requérants dans leur demande d'audience, dont celui de s'attarder à mieux définir l'un des tracés rejetés par le promoteur.

L'enquête menée par la commission a permis notamment, au cours de la première partie de l'audience publique, que soient exposées et examinées l'optimisation du tracé de contournement de la baie (tracé de contournement de la baie), une proposition du MENVIQ (tracé MENVIQ-MTQ) de même que la bonification du tracé de la traversée dans la baie (tracé dans la baie).

Pour des fins de comparaison, nous présentons d'abord sommairement la route existante et, par la suite, les autres tracés.

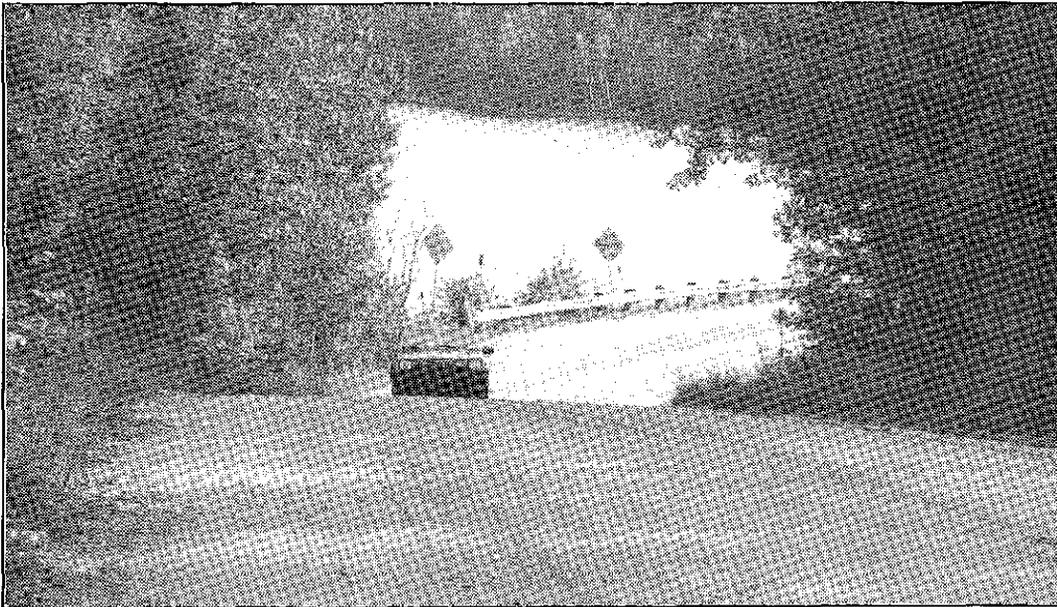
Dans le secteur à l'étude, un utilisateur en direction de Notre-Dame-de-Pontmain doit, après le pont sur la rivière du Lièvre, négocier une courbe de 65 m de rayon (photo 2), avant de gravir une butte ayant une pente de 14 % (Photo 3). Passé le sommet, il doit descendre une pente de 10 % (Photo 4). Par la suite, l'utilisateur emprunte une deuxième courbe de 100 m de rayon. C'est dans cette courbe qu'il y a une percée visuelle sur la baie (Photo 5).

**Photo no 2**



*Courbe à la sortie du pont (courbe 1) en direction de Notre-Dame-de-Pontmain.*

**Photo no 3**



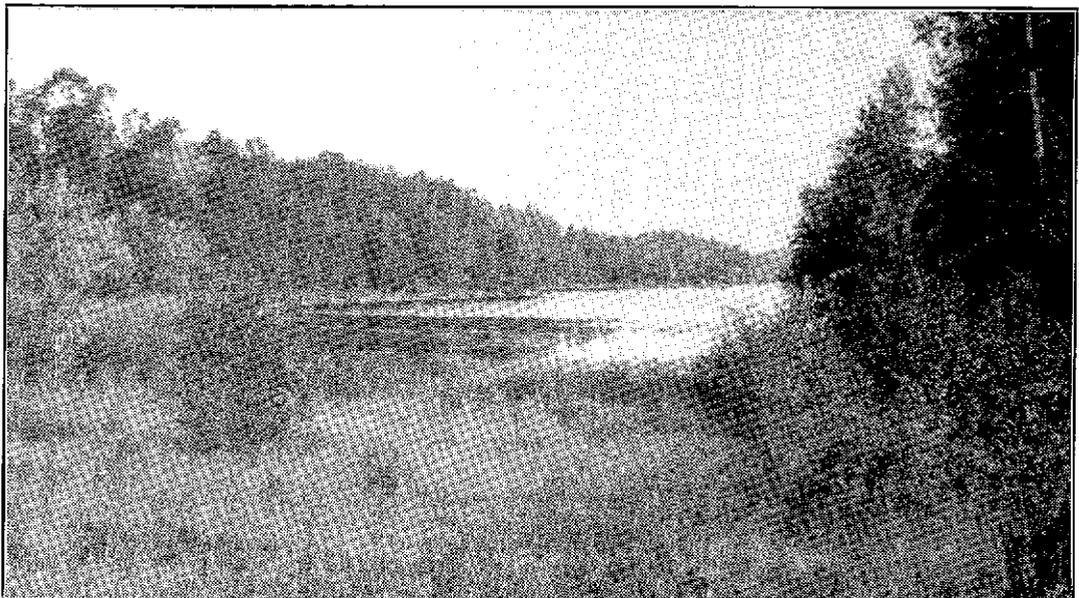
*Voiture gravissant la pente de 14 %, après la courbe à la sortie du pont.*

**Photo no 4**



*Voiture s'engageant sur la pente de 10 % en direction de Lac-du-Cerf.*

**Photo no 5**



*La baie vue de la courbe 2 (Niveau d'eau 200,5 m).*

## 2.1 Tracé de contournement de la baie

Suite à des relevés effectués sur le terrain en juin 1991, le promoteur a procédé à l'optimisation de ce tracé, rejeté a priori dans l'étude d'impact. Le croquis présenté en audience et reproduit ci-après (carte 3), illustre le tracé optimisé de contournement de la baie. Monsieur Pierr Thibault, du ministère des Transports, décrit en ces termes les caractéristiques de pentes et de courbes de ce tracé :

*On a étudié avec une courbe qui sortait du pont avec un rayon de soixante-dix (70) mètres, légèrement plus que ce qu'il y a actuellement. [...] Ce qu'on a fait, c'est qu'on a monté la côte à dix pour cent (10 %) et la redescendre comme elle l'est actuellement, à dix pour cent (10 %), ce qui est déjà beaucoup.*

(M. Pierr Thibault, transcription de la séance du 1<sup>er</sup> octobre, pp. 111-112)

Quant à la deuxième courbe, celle qui longe le fond de la baie, elle aurait un rayon estimé de 110 m (Tableau 2).

**TABLEAU 2 CARACTÉRISTIQUES DES COURBES DE LA ROUTE EXISTANTE ET DES OPTIONS DE TRACÉ**

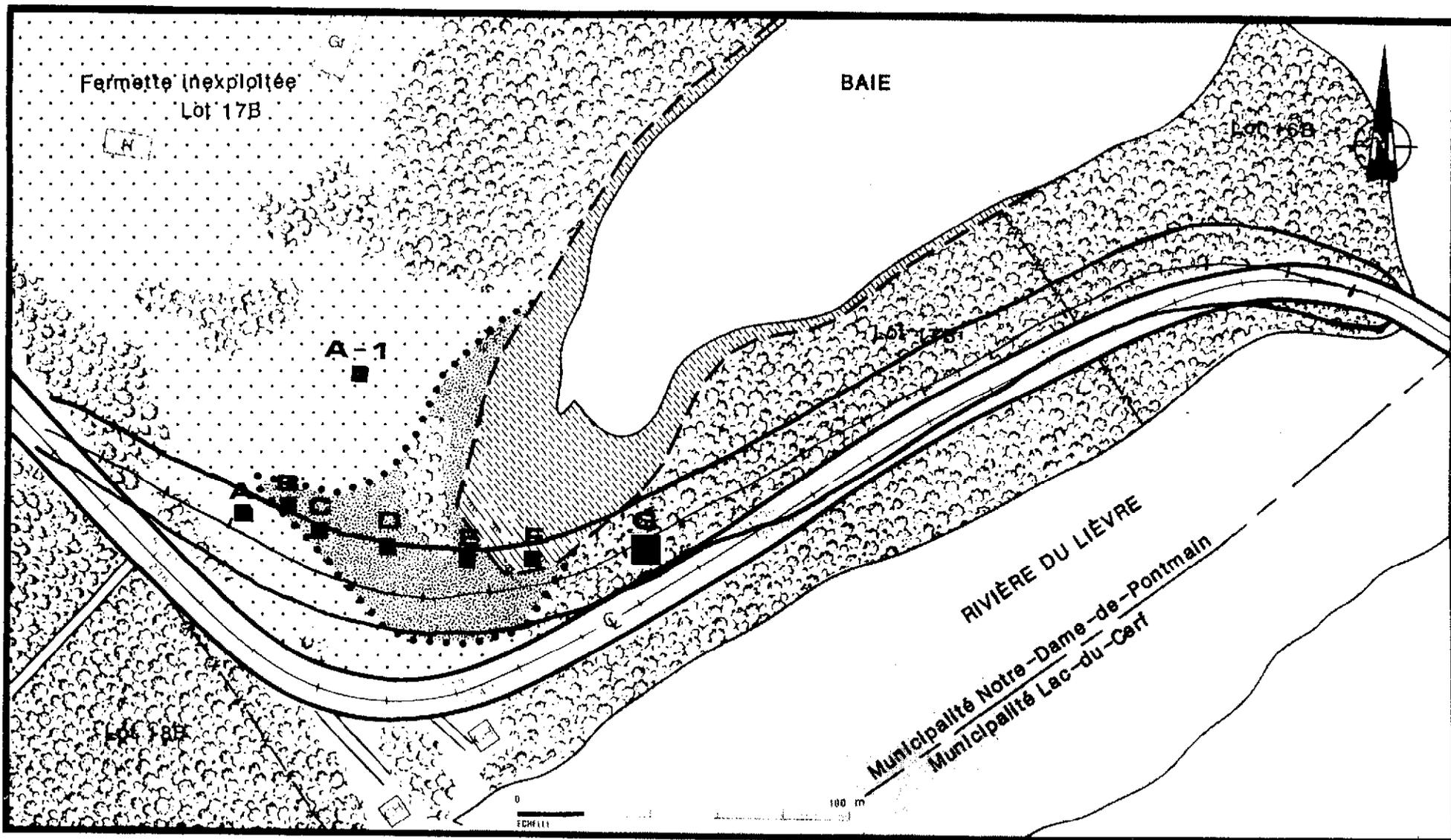
Tracé	Courbe			Empiètement	
	no <sup>1</sup>	rayon (m)	pente (%)	marais et prairie (m <sup>2</sup> )	eau libre (m <sup>2</sup> )
Route existante	1	65	0 à 14,0	N/A	N/A
	2	100	-10,0 à 6,0		
Contournement de la baie	1	70	0 à 10,0	N/A	N/A
	2	110	-10,0 à 4,5		
MENVIQ – MTQ	1	110	0	1 800	3 200
	2	200	3,2		
Traversée dans la baie	1	200	0	300	6 600 <sup>2</sup>
	2	200	3,2		

<sup>1</sup> Courbe 1 : courbe près du pont.

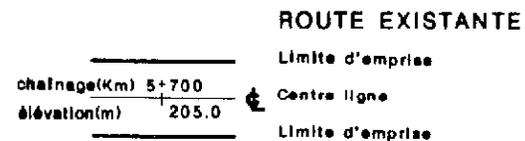
Courbe 2 : courbe au fond de la baie.

<sup>2</sup> L'abaissement du profil de la route réduit la superficie de l'empiètement.

Source : document déposé A-10 et informations obtenues du MTQ.



**Carte 3**  
**Croquis du tracé de contournement de la baie**  
 Source : MTQ



Par rapport à la route existante, le tracé à la sortie du pont « *sort légèrement à l'extérieur du chemin actuel* » (M. Pierr Thibault, transcription de la séance du 1<sup>er</sup> octobre, p. 119). La deuxième courbe passerait plus près de la baie en s'éloignant des deux chalets qui se trouvent près de la route actuelle.

La réalisation de ce tracé nécessiterait l'abaissement du sommet de la butte de quelque 4 m afin de réduire la pente de 14 % à 10 %. Selon les estimations faites par le promoteur et en tenant compte des besoins pour la fondation, il faudrait enlever environ 8 000 m<sup>3</sup> de roc.

## 2.2 Tracé MENVIQ-MTQ

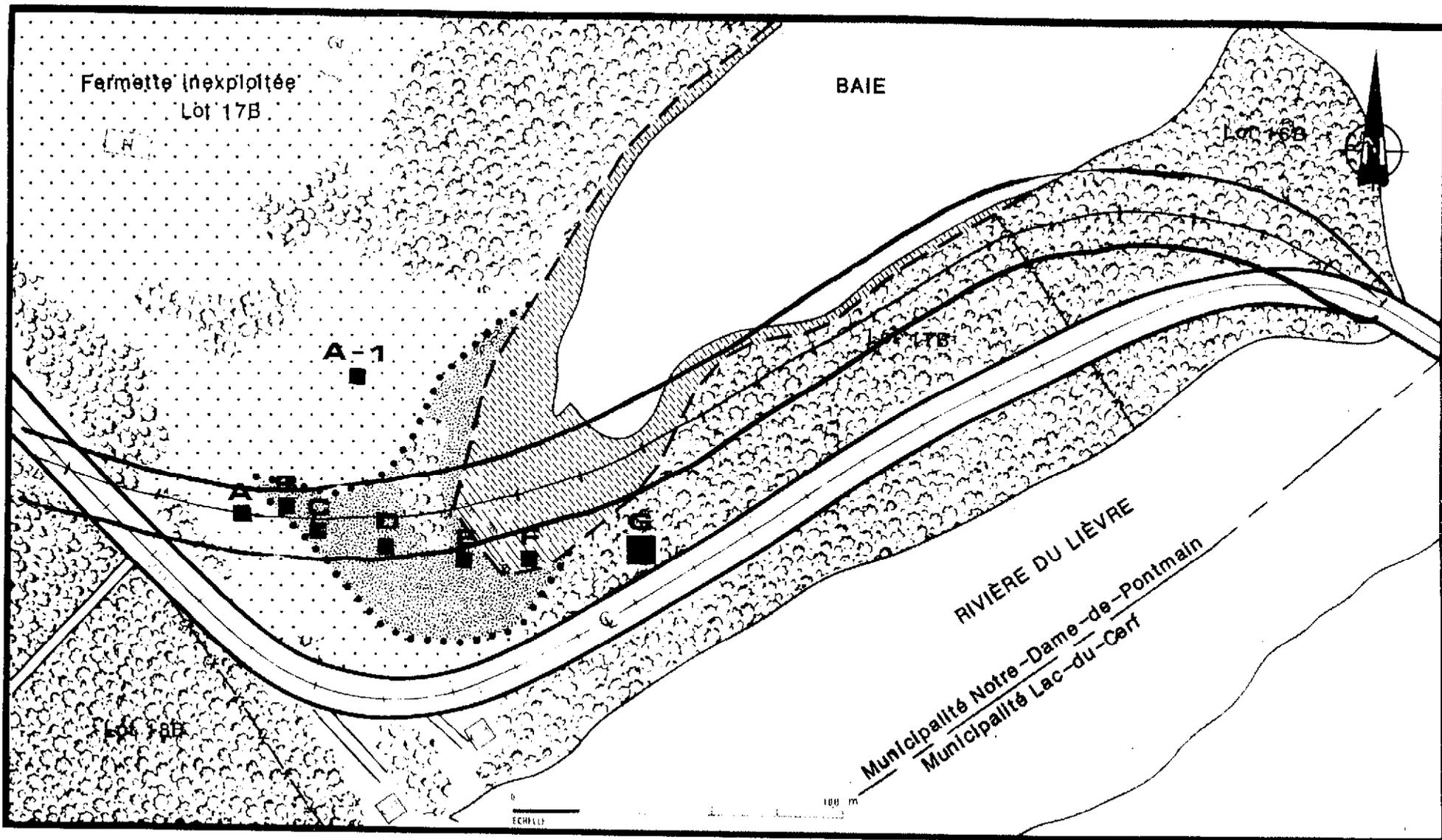
Suite à une intervention du chargé de projet du ministère de l'Environnement auprès du chargé de projet du ministère des Transports, une solution dite « *intermédiaire* » a été examinée au cours de l'automne 1991. Selon le représentant du MENVIQ, monsieur Pascal Grenier :

*Nous avons discuté avec le ministère des Transports de la possibilité d'un quatrième (4<sup>e</sup>) tracé, passant non pas dans un remblayage dans la baie, comme celui qu'on voyait, ou un passage sur la terre ferme, mais un peu à cheval entre les deux. Sans préciser sa localisation exacte, nous avons communiqué avec le ministère des Transports pour explorer la possibilité d'un tracé comme celui-là et le ministère des Transports s'est montré ouvert à une possibilité comme celle-là, et nous avons fait une visite de terrain en conséquence.*

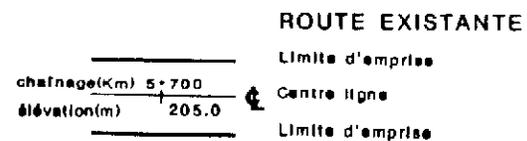
(M. Pascal Grenier, transcription de la séance du 1<sup>er</sup> octobre, p. 52)

Selon la description donnée par monsieur Grenier en audience, le tracé aurait les caractéristiques de courbes et de pentes suivantes : à la sortie du pont, après une première courbe de 110 m de rayon, la route passerait sur la rive de la baie sur une distance d'environ 100 m. Elle traverserait la baie à l'endroit du marais et de la prairie riveraine dans une deuxième courbe de 200 m de rayon. Sauf pour la deuxième courbe qui aurait une pente ascendante de 3,2 %, la route serait au niveau du pont existant.

À la demande de la commission, le MTQ a réalisé un croquis du tracé proposé par le représentant du MENVIQ. Ce tracé a été réalisé à partir des indications données verbalement à l'audience par monsieur Grenier qui, à cette occasion, avait dessiné à main levée sur une feuille en acétate l'emplacement de la ligne de centre possible (Voir carte 4).



Carte 4  
 Croquis du tracé MENVIQ-MTQ  
 Source : MTQ



## 2.3 Tracé dans la baie

Au cours de l'audience, le représentant du MTQ a fait une proposition concernant la hauteur du remblai dans la baie. Le projet dans la baie, tel que décrit dans l'étude d'impact, comportait la construction d'un remblai dont l'élévation correspondait à celle du pont actuel, soit 205 m. Une partie du remblai émergerait d'environ 3 m en période des hautes eaux car selon l'annexe 7 de l'étude d'impact, ces dernières se situent autour de l'élévation 202 m.

Lors de la présentation du projet, au cours de la première partie de l'audience, monsieur Pierr Thibault du MTQ déclarait :

*On pourrait rebaisser le profil vis-a-vis de la baie [...] pour l'amener à seulement un (1) mètre au-dessus des hautes eaux, c'est-à-dire une élévation deux cent trois (203).*

(M. Pierr Thibault, transcription de la séance du 1<sup>er</sup> octobre, pp. 33-34)

Cette information fut confirmée en ces termes par monsieur André Brien, suite à une question d'une intervenante :

*Jusqu'à date, le ministère n'a pas poussé encore ou, du moins, pas complété d'étude à savoir de quelle hauteur on pourrait abaisser le remblai. Ce qui a été avancé par monsieur Thibault tantôt c'est une question de maximum possible par rapport aux différentes élévations des eaux qu'on a en période d'élévation maximum, etc., où il parlait de presque deux (2) mètres de possibilité. Alors ça, ça sera envisagé, ça sera étudié par le ministère.*

(M. André Brien, transcription de la séance du 1<sup>er</sup> octobre, pp. 88-89)

Cette modification au projet présenté dans l'étude d'impact par le MTQ fait suite à la reconnaissance des contraintes visuelles que comporte la réalisation du projet.

CHAPITRE

3

# Les enjeux et les impacts

Pendant l'audience, les intervenants ont posé des questions ou ont présenté un mémoire soulignant leurs préoccupations concernant divers éléments du milieu ou du projet.

Cinq intervenants, excluant le promoteur et les ministères, ont insisté sur l'aspect de la sécurité ; trois ont exprimé des préoccupations envers les impacts pouvant être causés au milieu biophysique et deux ont manifesté des inquiétudes à l'égard de la détérioration du paysage que pourrait amener la réalisation du projet à l'étude. De plus, la commission a obtenu les coûts de réalisation de chacune des options.

Le présent chapitre discutera donc quatre enjeux qui apparaissent à la commission comme ayant le plus d'intérêt, soit : la sécurité, les coûts, le milieu biophysique et l'aspect visuel. Il est à noter que l'ordre de discussion de ces enjeux n'est pas en relation avec l'importance que leur accorde la commission mais suit plutôt le modèle habituel de présentation des études d'impact.

## 3.1 La sécurité

La vitesse affichée sur ce tronçon de la route 311 est actuellement de 70 km/h. Après sa réfection, la limite de vitesse prévue est de 90 km/h. Cependant avant d'afficher une limite de vitesse supérieure à 70 km/h, le MTQ effectuera une étude par radar (Transcription de la séance du 2 octobre, p. 13). L'ajustement de la limite de vitesse se fera donc en tenant compte des caractéristiques de la route après réfection (courbes, pentes, etc).

Lors de la réfection d'une route, la visibilité à l'arrêt est également un élément d'intérêt. Dans une côte ascendante, la visibilité à l'arrêt est la distance minimale requise par un automobiliste (l'oeil de l'automobiliste est à une hauteur standard de 1,14 m) pour apercevoir un objet (hauteur standard de 150 mm) situé de l'autre côté du sommet et arrêter son véhicule. Cette distance est basée sur le temps de réaction du conducteur et sur la distance de freinage. Par exemple, à une vitesse de 90 km/h, la distance de visibilité à l'arrêt serait de 135 m. En situation inverse, soit en descendant, la visibilité à l'arrêt équivaut à la distance d'éclairage des phares du véhicule. Elle est mesurée en tenant compte de la hauteur des phares du véhicule, hauteur fixée à 0,6 m, et de l'ajout d'un angle de 1° par rapport à une ligne horizontale (Transcription de la séance du 1<sup>er</sup> octobre, pp. 150-152). Dans les courbes, il est tenu compte d'un dégagement latéral.

*Normalement, il n'y a pas de problème, [...], il y a l'accotement, la pente du talus, la largeur du fossé, l'autre talus de l'autre côté. Ça fait déjà, normalement, suffisamment large pour le type de rayon qu'on utilise.*

(M. Pierr Thibault, transcription de la séance du 1<sup>er</sup> octobre, p.153)

La vitesse de circulation et la visibilité à l'arrêt sont des éléments qui ont servi à l'établissement de normes de sécurité pour les courbes et les pentes.

### 3.1.1 Les normes

#### *Les courbes*

Pour une conduite sécuritaire, la vitesse maximale d'un véhicule est proportionnelle au rayon de courbure de la route. Le tableau 3 présente les rayons de courbure minima d'une route en fonction de la vitesse d'un véhicule. Ce tableau fournit les normes canadiennes et les normes utilisées par le MTQ. Notons que ces dernières sont légèrement plus exigeantes que les normes canadiennes.

Ainsi, pour une vitesse de 90 km/h, le rayon minimal d'une courbe est de 340 m. Il faut donc en déduire que, pour cette vitesse, toute courbe d'un rayon inférieur à 340 m diminuerait la sécurité des usagers.

Selon les informations communiquées par le MTQ, lors de la première partie de l'audience, les normes relatives aux rayons de courbure ne seraient pas appliquées avec rigueur. Dans la pratique, le MTQ donne

*[...] les meilleures caractéristiques géométriques à la route possible. [...], pour les endroits [...] qu'on trouve un peu déficients, on fait des études pour voir s'il y a lieu d'afficher, de suggérer des vitesses inférieures à la vitesse affichée pour circuler.*

(M. Pierr Thibault, transcription de la séance du 2 octobre, p. 10-11)

**TABLEAU 3 RAYON DE COURBURE MINIMUM D'UNE ROUTE SELON LA VITESSE DE CIRCULATION**

Limite de vitesse (km/h)	Rayon de courbure minimum	
	Norme MTQ (m)	Norme canadienne (m)
40	55	
50	90	
60	130	120
70	190	170
80	250	230
90	340	300
100	420	390

Source : document déposé A-6

Pour le MTQ, « *trop de courbes sous la norme* » amèneraient une réduction de la vitesse affichée. Une telle situation irait à l'encontre d'un des objectifs de réfection de la route, soit augmenter la fluidité du trafic. (M. Pierr Thibault, transcription de la séance du 2 octobre, pp. 12-13)

### *Les pentes*

Lors d'une réfection de route, le MTQ tente de ramener les pentes à une valeur inférieure à 7 % avec un maximum tolérable de 8 %. (M. Pierr Thibault, transcription de la séance du 1<sup>er</sup> octobre, pp. 111-112)

### **3.1.2 Les options de tracé**

Pour les trois options examinées en audience, le tableau 2, à la page 14, fournit les conditions de courbes et pentes calculées par le MTQ.

### **3.1.3 Les opinions**

#### *Le promoteur*

Dans son étude d'impact, le promoteur déclare :

*[...] le projet de réaménagement de la route 311 vise à uniformiser le réseau routier local. [...] De cet objectif premier découleront des objectifs de second ordre telles l'amélioration du confort et de la sécurité des usagers et une meilleure visibilité à l'arrêt assurées par les corrections de la géométrie et du profil.*  
(Étude d'impact, p.5)

Après l'examen des différentes options en audience, il apparaît à la commission que le promoteur maintient celle de la traversée dans la baie comme étant la plus sécuritaire.

#### *Les citoyens*

Pour les autorités de la municipalité de Lac-du-Cerf, l'option privilégiée serait la traversée dans la baie :

*[...] nous sommes d'avis que l'option de traverser le centre de la Baie répond à la fois aux normes de sécurité routière ce qui n'est pas le cas de la première option, en plus de présenter un projet préservant la zone productrice c'est-à-dire le fond de la Baie.*  
[...]

*Enfin, il est important de rappeler que notre population espère ardemment circuler sur une route améliorée et plus sécuritaire et ce, en toute saison. L'option retenue par le ministère est entérinée par la municipalité et notre souhait est à l'effet que les travaux puissent débiter dans les plus brefs délais.*

(Mémoire de Mme Guinard, p.3)

Plusieurs intervenants ont également souligné l'importance d'une route sécuritaire. Certains ont fait part à la commission d'accidents survenus antérieurement dans ce secteur sans pouvoir en préciser le nombre et le lieu.

Cette préoccupation est partagée par le MENVIQ :

*[...] quand il y a un argument de sécurité comme une courbe trop abrupte, pour nous, c'est un argument qui n'est pas tellement discutable, c'est un argument majeur parce que la sécurité des gens, naturellement, c'est ce qui prime.*

(M. Pascal Grenier, transcription de la séance du 1<sup>er</sup> octobre, pp. 125-126)

#### *La commission*

Pour la commission, il est évident que, dans des conditions analogues, plus un rayon de courbure est grand, plus une route est sécuritaire; de même, des pentes faibles offrent une meilleure sécurité aux utilisateurs. À partir des données des tableaux 2 et 4, les vitesses maximales suggérées dans les courbes pour chacun des tracés seraient de 44 et 55 km/h pour le tracé de contournement, de 55 et 73 km/h pour le tracé du MENVIQ-MTQ et de 73 et 73 km/h pour le tracé dans la baie. À titre de comparaison, les deux courbes de la route actuelle permettraient des vitesses maximales de 43 et 53 km/h.

**TABLEAU 4 VITESSE DE CIRCULATION SUGGÉRÉE SELON LE RAYON DE COURBURE**

Rayon de courbure (m)	Vitesse maximale suggérée (km/h)
30	30
60	42
70	44
75	46
90	50
100	53
110	55
175	68
200	73
250	80
325	90

Source : document déposé A-6

Compte tenu que l'objectif visé par ce projet est l'amélioration de la sécurité, la commission est d'avis que, sur ce plan, le tracé dans la baie serait le meilleur. Cependant, à l'instar des experts du MTQ, la commission ne peut rejeter les autres tracés examinés simplement sur la base de courbes hors normes. En effet, le promoteur a fait état de 14 courbes hors normes sur la route 311 entre Lac-des-Ecorces et Lac-du-Cerf, situations rendues nécessaires par des contraintes du milieu (Tableau 5). Dans ces cas, afin d'assurer cette sécurité aux usagers, le MTQ suggère des vitesses inférieures à la vitesse affichée. Il semble donc que la solution recherchée soit un tracé qui réponde le plus possible aux critères de sécurité tout en tenant compte des contraintes du milieu.

**TABLEAU 5 IDENTIFICATION ET CARACTÉRISTIQUES DES COURBES HORS NORMES DE LA ROUTE 311, ENTRE LAC-DES-ÉCORCES ET LAC-DU-CERF.**

<b>Localisation</b>	<b>Rayon de courbure (m)</b>	<b>Vitesse maximale suggérée (km/h)</b>	<b>Limite de vitesse affichée (km/h)</b>
Ranch El-Ben	194	65	90
Lac Gauvin	205	75	90
Lac Gauvin	232	—	90
Lac Gauvin	151	55	90
Près de V. Barrette	175	—	90
Entrée N. V. Barrette	158	—	90
Inters. S. V. Barrette	—	—	—
Ch. Lac François	218	75	90
Avant Kiamika	291	—	90
Entrée N. de Kiamaka	27	25	50
Entrée S. de Kiamaka	—	—	50
Lac Guérin	174	65	90
Lac Guérin	174	65	90
Entrée N. Lac-du-Cerf	—	—	50

Source : document déposé A-5

### 3.2 Les coûts

L'étude d'impact fournit peu d'informations sur les coûts des différentes options considérées. L'audience aura permis d'obtenir le coût global du projet et les coûts estimés des options examinées, lesquels sont reproduits au tableau 6. On remarque que l'option de tracé dans la baie est la moins dispendieuse (119 000 \$) tandis que celle du MENVIQ-MTQ est la plus onéreuse (206 000 \$).

#### *Le promoteur*

Pour le MTQ, « [...] c'est un peu pencher dans la balance côté sécurité via la géométrie, versus qu'est-ce que ça coûte pour obtenir le résultat. Et les coûts pèsent rapidement dans la balance » (M. Pierr Thibault, transcription de la séance du 2 octobre, p. 61). Le tableau 6 nous permet de constater que l'excavation (déblai de roc) contribue de façon significative à l'augmentation des coûts. Ce qui rend intéressant le remblai dans la baie, c'est :

*[...] le matériau de remblai ne coûte pratiquement rien. Nos contrats sont ainsi faits qu'on paie les matériaux de déblai incluant, à l'intérieur du prix de déblai, l'entrepreneur doit les utiliser pour faire les remblais. S'il y en a trop, il dispose des matériaux excédentaires. Ce qui fait, comme tout à l'heure quand je vous parlais de la coupe de roc qui est environ à cinq cent (500) mètres du pont, du début du remblai, le sept mille (7000) mètres cubes de roc qu'on prévoit prendre là pour commencer à ériger le remblai.*

(M. Pierr Thibault, transcription de la séance du 2 octobre, p.59)

#### *Les citoyens*

Lors de l'audience, les citoyens n'ont pas posé de questions sur le coût des travaux. Cependant, une des préoccupations exprimées concerne les délais encourus pour la construction de la route.

**TABLEAU 6 COÛTS SELON LES OPTIONS DE TRACÉ**

<b>OPTIONS</b>	<b>DÉTAILS</b>	<b>COÛTS</b>
Contournement de la baie	Coûts fixes <sup>1</sup>	54 150,00 \$
	Glissière de sécurité : 60 m x 55,00 \$	3 300,00
	Déblai de roc : 8000 m <sup>3</sup> x 10,00	80 000,00
	Ponceau (600 mm)	1 500,00
	<b>Total</b>	<b>138 950,00 \$</b>
MENVIQ/MTQ	Coûts fixes <sup>1</sup>	54 150,00 \$
	Terre végétale : 400 m <sup>2</sup> x 0,73 \$	292,00
	Engazonnement : 400 m <sup>2</sup> x 2,50	1 000,00
	Ponceau (1 200 mm)	5 000,00
	Déblai de roc : 13 500 m <sup>3</sup> x 10,00	135 000,00
	Glissière de sécurité : 200 m x 55,00	11 000,00
<b>Total</b>	<b>206 442,00 \$</b>	
Traversée dans la baie	Coûts fixes <sup>1</sup>	54 150,00 \$
	Terre végétale : 800 m <sup>2</sup> x 0,73 \$	584,00
	Engazonnement : 800 m <sup>2</sup> x 2,50	2 000,00
	Glissière de sécurité : 400 m x 55,00	22 000,00
	Ponceau (3 600 mm)	40 000,00
<b>Total</b>	<b>118 734,00 \$</b>	

Source : document déposé A-16.

<sup>1</sup> Coûts fixes :

Sous fondation	3 700 t x 3,50 \$	12 950,00 \$
Fondation inférieure	2 200 t x 5,50	12 100,00 \$
Fondation supérieure	1 600 t x 6,00	9 600,00 \$
Pavage	325 t x 60,00	19 500,00 \$
<b>Total :</b>		<b>54 150,00 \$</b>

### *La commission*

La commission note que l'option dans la baie est la moins dispendieuse. Les coûts de celle du contournement de la baie seraient de 17 % plus élevés et ceux du MENVIQ-MTQ de 73 %. Comme l'a mentionné le promoteur, le coût est lié à la disponibilité du matériel de remblai qui proviendrait de la réfection de la route 311 près des « Portes de l'Enfer » à quelque 500 m de la baie. L'évaluation des coûts réalisée par le promoteur implique donc que les travaux de remblayage projetés soient synchronisés avec des travaux d'excavation nécessités par la réfection d'autres tronçons de la route 311.

La commission considère que la question des coûts ne doit pas intervenir dans la discussion des enjeux environnementaux de ce projet. Cette question constitue cependant un élément non négligeable pour le décideur qui aura à statuer sur le projet.

## **3.3 Le milieu biophysique**

Dans le territoire étudié, la commission a identifié quatre unités de territoire homogènes d'intérêt : le marais, la baie, la forêt et la prairie anthropique.

### **3.3.1 Description des unités de territoire**

#### *Le marais*

Le fond de la baie comprend un marais émergent caractérisé par la présence d'eau durant la plus grande partie de la saison de végétation et une prairie riveraine qui n'est inondée qu'en période de crue. Cette dernière constitue la limite de la plaine inondable (Étude d'impact, p.16). Les deux occupent une superficie de quelque 2 900 m<sup>2</sup> et constituent un lieu riche et propice à la faune aquatique et semi-aquatique.

*En ce qui a trait au potentiel des lieux pour la reproduction, soulignons que la baie [...] est bordée d'une légère bande de végétation à dominance d'herbacées (Scirpus spp., Typha sp., etc.) qui, durant la crue printanière, pourrait offrir de bonnes conditions de fraye (sic) pour des espèces comme le Grand brochet ou la Perchaude.*

(MLCP, document déposé A-9, p. 1)

Selon l'avis des spécialistes, ce milieu offre un potentiel faunique intéressant, mais n'est pas utilisé de façon importante par la faune.

*Malheureusement, à cause du marnage, généralement en période de frai du brochet, les eaux sont basses, pour laisser évacuer les crues du printemps. Donc, le brochet ne peut pas frayer.*

(M. Richard Laparé, transcription séance du 1<sup>er</sup> octobre, pp.38-39)

Le marnage ou la variation du niveau d'eau (maximum de 9,2 m) provient de l'opération du barrage des Cèdres pour des fins de production d'électricité, de contrôle des inondations et de flottage du bois (Étude d'impact, p. 18 et annexe 7). Des informations communiquées par le MENVIQ, lors de l'audience, la commission conclut que les besoins fauniques ne sont pas pris en compte dans la gestion de ce réservoir.

Pour le MLCP : « *C'est un milieu qui est plus intéressant que le centre de la baie, comme tel* » (M. Michel Hénault, transcription de la séance du 1<sup>er</sup> octobre, p. 83). Pour ce ministère, l'installation d'un ponceau dans le remblai (tracés MENVIQ-MTQ et dans la baie) assurerait l'accès du marais à la faune ichthyenne.

### *La baie*

La baie concernée a une longueur de près de 200 m et une largeur d'environ 80 m dans le secteur où serait érigé le remblai du tracé dans la baie.

*Malgré ses qualités physico-chimiques médiocres et ses caractéristiques hydrauliques perturbées, la rivière du Lièvre abritent (sic) une population ichthyenne relativement abondante et diversifiée. Parmi les espèces répertoriées ayant un quelconque intérêt halieutique, se retrouvent l'achigan à petite bouche, les crapets soleil, les meuniers noir et rouge ainsi que le doré jaune et le grand brochet qui sont particulièrement recherchés par les pêcheurs sportifs.*

(Étude d'impact, p.18)

Toutefois, les observations des spécialistes du MLCP n'ont pas permis de conclure que la baie est utilisée par ces espèces. Selon les spécialistes, les berges, à l'exception du marais, n'offrent également que peu d'intérêt pour la faune.

### *La forêt*

Il s'agit d'une forêt mixte (pruche, peuplier, thuya, sapin baumier, bouleau blanc) au stade de transition avec des vestiges de l'existence ancienne d'une forêt climacique appartenant au domaine phytosociologique de l'érablière à bouleau jaune (Étude d'impact, p.16). Cette forêt est située sur la péninsule et représente une faible superficie du secteur étudié (la route actuelle traversant la péninsule sur toute sa longueur). Toutefois, son intérêt réside principalement dans le caractère naturel qu'elle confère au paysage.

### *La prairie anthropique*

Il existe une petite zone utilisée pour des fins agricoles entre le marais et la route actuelle. Elle est séparée d'une zone cultivée plus importante par des affleurements et un boisé.

### **3.3.2 Les options de tracé**

À partir des tracés examinés en audience, la commission constate que le tracé de contournement n'affecterait ni le marais, ni la prairie riveraine mais en longerait la limite sud. Par contre, le tracé dans la baie occuperait 300 m<sup>2</sup> de prairie et de marais et le tracé du MENVIQ-MTQ, 1800 m<sup>2</sup>.

Le tracé MENVIQ-MTQ occuperait environ 3200 m<sup>2</sup> du lit de la baie et ferait disparaître quelque 160 m de berge sur la rive droite de cette dernière. Le tracé dans la baie occuperait 6600 m<sup>2</sup> du lit de ce cours d'eau et affecterait 25 m de sa berge. Le tracé de contournement, pour sa part, ne toucherait pas à la baie.

C'est le tracé dans la baie qui affecterait le moins la forêt puisqu'il toucherait uniquement la pointe nord de la péninsule, à proximité du pont. Le tracé de contournement nécessiterait l'exécution de travaux légèrement à l'extérieur du chemin actuel, ce qui entraînerait le déboisement d'une partie de la crête de la péninsule. Enfin, le tracé MENVIQ-MTQ exigerait le déboisement d'une partie du versant de la péninsule donnant sur la baie (sur une distance d'environ 160 m).

À l'exception du tracé de contournement qui empiéterait peu sur la prairie anthropique, les tracés passeraient dans cette aire agricole, laissant un résidu de terrain de faible dimension entre la route actuelle et la nouvelle route.

### 3.3.3 Les opinions

#### *Le promoteur*

Le promoteur partage l'avis du MLCP, à l'effet que le marais émergent et la prairie riveraine ne sont pas utilisés de façon importante par la faune mais que ces milieux possèdent un potentiel intéressant pour la faune ichthyenne. Il considère donc que ce secteur mérite une attention particulière. Par ailleurs, il est d'avis que la forêt de la péninsule et la prairie anthropique ne constituent pas des éléments importants puisque, d'une part, ce boisé ne représente pas une valeur économique intéressante et, d'autre part, la zone agricole n'est que de faible dimension. Pour le promoteur, l'option de moindre impact biophysique est le tracé dans la baie.

#### *Les citoyens*

Bien que ce marais puisse avoir un certain intérêt pour la faune, des citoyens ont émis l'opinion que cela ne devrait pas empêcher le passage de la route. Il en serait de même pour la baie. Quant à la forêt, on semble lui accorder une certaine valeur, parce qu'elle offre un cadre naturel pour les villégiateurs. Pour la majorité des citoyens, le tracé dans la baie semble le meilleur choix.

Cette opinion est partagée par le MLCP :

*Le projet qui traverse la baie, effectivement, est le moins dommageable pour l'environnement comme tel, si on regarde autant au niveau des impacts au niveau de la plaine de débordement, la zone de marais qui est plus productive, [...].*

(M. Michel Hénault, transcription de la séance du 1<sup>er</sup> octobre, p. 87)

#### *La Commission*

Considérant que le mode d'opération actuel du barrage des Cèdres ne permet pas l'utilisation du marais émergent et de la prairie riveraine par la faune ichthyenne, et s'appuyant sur l'opinion des experts, la commission ne leur accorde, pour le moment, qu'une faible valeur. Cependant, elle est d'avis qu'il y a lieu, dans la mesure du possible, de préserver leur potentiel. À l'instar du MLCP, la commission n'accorde à la baie qu'une faible importance sur le plan biophysique. Il est en de même de la prairie anthropique, en raison

de sa faible superficie. La commission reconnaît le peu de valeur de la forêt de la péninsule, compte tenu de son stade de développement et de sa faible superficie. Donc, sur le plan biophysique, la commission privilégierait le tracé de contournement de la baie.

### 3.4 L'aspect visuel

L'importance que la commission a accordé à l'aspect visuel, dans le cas de ce projet, est motivée notamment par une préoccupation exprimée en audience. Il est à noter que cet aspect a constitué le principal élément déclencheur de l'audience publique :

*Dans ce contexte le changement majeur entraîné par le projet de remblai défigurera et détériorera le paysage à savoir : le point de vue sur une partie de la rivière et de la forêt avoisinante.*  
(Demande d'audience, p.1)

De plus la commission estime que c'est un aspect qui a été négligé dans l'étude d'impact.

#### 3.4.1 Le milieu

Dans le secteur à l'étude, la route actuelle est gravelée, étroite et elle contourne la baie. Elle est en majeure partie en milieu boisé sauf au fond de la baie où une aire agricole (prairie anthropique) permet un point de vue sur cette baie de la rivière du Lièvre.

Dans l'évaluation de l'aspect visuel, la commission considère deux types d'observateurs : le riverain, c'est-à-dire les occupants des résidences ayant une vue sur le tronçon de route projeté et l'automobiliste, utilisateur occasionnel ou régulier de la route.

Les riverains comprennent les occupants de deux chalets dont la vue principale est orientée vers la rivière du Lièvre. Compte tenu de leur emplacement, le point de vue est réduit au marais du fond de la baie (photo 5). De plus, il n'existe qu'une seule résidence permanente dans la zone d'étude. La commission a constaté lors de sa visite sur le terrain que cette résidence n'avait aucun point de vue sur la baie en raison de la topographie du terrain et de la végétation.

Pour les automobilistes, ce tronçon présente un aspect intéressant. Ainsi, en direction de Lac-du-Cerf, il y a une percée visuelle sur la baie (avec la rivière du Lièvre en arrière-plan). Toutefois, cette percée est de courte durée pour le conducteur puisqu'à cet endroit, il entre dans une courbe prononcée et amorce une côte importante (photo 4). Pour le reste de la péninsule, le trajet est en milieu fermé (boisé) ce qui constitue également un certain intérêt. Enfin, au sommet de la péninsule, on peut apercevoir la rivière du Lièvre sans toutefois que la vue puisse être qualifiée de panoramique (photo 3).

Dans l'autre direction, c'est-à-dire en direction de Notre-Dame-de-Pontmain, la première partie du trajet, après le pont, est en milieu boisé et fermé. À la sortie du pont, le conducteur amorce immédiatement une courbe accentuée et une pente de 14 %. De l'autre côté, la pente descendante est de 10 % et l'utilisateur doit amorcer une courbe sur la droite. Son champ visuel au-delà de la route est obstrué par la forêt. Avec la courbe, l'utilisateur peut apercevoir la baie mais, pour ce faire, il doit tourner la tête.

### 3.4.2 Les options de tracé

#### *Le tracé de contournement*

Pour les riverains, le tracé de contournement de la baie modifierait quelque peu le paysage. Une route en remblai serait placée entre l'observateur et la baie.

Pour les utilisateurs, il y aurait peu de modifications par rapport à la situation actuelle. En effet, le voyageur en direction de Lac-du-Cerf aurait sensiblement la même ouverture de champ visuel même s'il circulait sur une route plus élevée et davantage dans l'axe de la baie. L'attention du conducteur serait encore dirigée vers la courbe et l'amorce de la côte sur la péninsule. En direction de Notre-Dame-de-Pontmain, le champ visuel ne serait pas changé, si ce n'est une modification de la forêt par un léger déboisement et un éventuel chablis.

#### *Le tracé MENVIQ-MTQ*

Comme dans le tracé de contournement, celui MENVIQ-MTQ créerait pour les riverains un effet de barrière. Il toucherait le marais et affecterait la forêt de la péninsule, du côté de la baie. Par contre, la route serait plus éloignée des chalets ce qui assurerait une certaine quiétude à ses occupants.

Pour les voyageurs en direction de Lac-du-Cerf, le champ visuel serait partiellement obstrué par un mur rocheux formant écran. Ce mur, de près de 10 m de hauteur, proviendrait du déblai nécessité par la création de l'emprise et amènerait la perte d'un élément visuel recherché : la forêt. Toutefois, en arrivant à l'extrémité de la péninsule, le voyageur aurait une plus grande perspective sur la rivière du Lièvre. De plus, la réalisation de ce tracé modifierait l'aspect naturel de la baie en provoquant la disparition de sa berge droite.

Pour les utilisateurs en direction de Notre-Dame-de-Pontmain, la forêt serait toujours dans le champ visuel au-delà de la route. Par contre, la traversée de la baie serait moins apparente puisque la route la longerait ; le marais aurait pratiquement disparu, et la route deviendrait l'élément visuel dominant au fond de la baie.

#### *Le tracé dans la baie*

Pour les riverains, il y aurait peu de changement par rapport aux autres options de tracé sauf un plus grand éloignement de la route. Le remblai (même avec un profil abaissé) créerait une barrière visuelle sur la baie. Par contre, le secteur immédiat (marais, forêt) serait conservé.

Pour les utilisateurs en route vers Lac-du-Cerf, la percée visuelle donnerait principalement sur la rivière du Lièvre puisque la traversée de la baie se ferait plus au nord ; le champ visuel serait plus dégagé. De plus, la forêt de la péninsule et le marais demeureraient dans le champ visuel de l'automobiliste.

Pour l'utilisateur en direction de Notre-Dame-de-Pontmain, le champ visuel donnerait sur le fond de la baie, le marais et la forêt. La baie serait donc moins apparente et l'ensemble formé par le marais actuel et un plan d'eau entre le remblai et le fond de la baie ressemblerait à un étang.

### **3.4.3 Les opinions**

#### *Le promoteur*

Pour le promoteur, « [...] un grand intérêt visuel est accordé au paysage lacustre de la baie qui, par son ambiance et son caractère particulier, rompt la monotonie de cette route forestière à champ visuel souvent restreint » (Étude d'impact, p. 24). Quant au paysage agro-forestier, il est considéré

commun dans la région (Étude d'impact, p. 25). Toutefois, la valeur environnementale accordée est moyenne compte tenu du peu d'observateurs riverains. Monsieur Pierr. Thibault représentant du MTQ ajoutait que pour les usagers de la route, le tracé dans la baie « [...] ça va être une amélioration au niveau visuel. » (Transcription de la séance du 2 octobre, p. 41)

### *Les citoyens*

Les remarques provenant des citoyens soulignent l'importance de la baie sur le plan visuel et le peu d'informations fournies par le promoteur. Elles indiquent que cette route, abondamment utilisée par les villégiateurs, doit conserver un intérêt visuel axé sur le caractère naturel du paysage. S'appuyant sur le désir des villégiateurs de préserver ce caractère naturel, un intervenant a exprimé sa préférence pour le tracé de contournement.

### *La commission*

La commission constate le peu de sérieux que le promoteur a accordé, dans son étude d'impact, à l'aspect visuel de son projet. Hormis la présentation d'une modélisation de l'implantation de la route (tracé dans la baie) sur photographie et ce seulement au moment de l'audience, il y a eu peu de choses dites sur les répercussions visuelles.

Elle note que les éléments visuels du secteur à l'étude ne sont pas uniques dans le territoire entre Notre-Dame-de-Pontmain et Lac-du-Cerf. Les caractéristiques de circulation sur cette route (majoritairement locale, dont 10 % de trafic lourd) font qu'elle ne peut être considérée principalement pour des fins de villégiature.

Dans ces conditions, la commission est d'avis que le choix du tracé, au plan visuel, doit porter sur la valeur de l'élément observé. Dans ce cas, deux éléments se distinguent : la forêt (principalement de la péninsule) et la baie. Aussi, l'option qui ménage le plus ces éléments serait le tracé de contournement de la baie.

### 3.5 Discussion sur les enjeux et les impacts

La majorité des citoyens qui se sont exprimés en audience ont indiqué à la commission leur préférence pour le tracé dans la baie surtout pour des raisons de sécurité. Plusieurs considèrent que les éléments biophysiques examinés n'ont pas l'importance qu'on leur accorde dans l'étude d'impact. Néanmoins, un citoyen s'est prononcé en faveur du tracé de contournement de la baie puisqu'il le considère moins agressant pour la qualité visuelle du paysage.

L'enquête menée par la commission l'amène au constat suivant : le tracé dans la baie serait le plus sécuritaire alors que, sur les plans biophysique et visuel, le tracé de contournement serait préférable.

Quoique meilleur sur les plans biophysique et visuel, le tracé de contournement de la baie est nettement déficient sur le plan de la sécurité compte tenu d'une courbe accentuée à la sortie du pont et de pentes importantes. De plus, le déboisement qui serait nécessité pour l'établissement de ce tracé risquerait d'affecter grandement le paysage par le phénomène de chablis prévisible dans une telle situation.

Tout en offrant une sécurité supérieure (courbe de 200 m et pentes inférieures à 4 %), le tracé dans la baie ne touche que très peu le marais, et des mesures peuvent réduire substantiellement les impacts visuels. En effet, le potentiel et l'accessibilité du marais seraient préservés par l'installation d'un ponceau et les impacts visuels seraient réduits par l'abaissement du profil du remblai et sa végétalisation. Enfin, la commission suggère que soit reboisé le résidu de la prairie anthropique, entre la route proposée et la route actuelle, ce qui contribuerait également à atténuer l'impact visuel du remblai.

La commission est d'avis que les impacts identifiés, aux plans biophysique et visuel, atténués par les mesures proposées ne constituent pas des contraintes justifiant le choix d'un tracé moins sécuritaire. Aussi, elle considère que le tracé dans la baie devrait être retenu. Néanmoins, cet avis ne doit pas être interprété comme étant en désaccord avec l'esprit de la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables, compte tenu des objectifs visés et des enjeux en présence.

CHAPITRE **4**

# La procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement

Le temps qui s'est écoulé entre le dépôt de l'avis de projet par le promoteur et l'audience publique ainsi que certaines actions qui ont été posées au cours de cette période et pendant l'audience, incitent la commission à s'interroger sur la pertinence de certaines de ces actions en fonction notamment de la participation du public à la prise de décision.

Afin d'informer le lecteur, nous reproduisons à l'annexe 6 un résumé de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

## **4.1 Les faits**

### *Antérieurs à la participation du public*

Un avis de projet relatif au réaménagement de la route 311 entre Lac-du-Cerf et Notre-Dame-de-Pontmain a été transmis au ministre de l'Environnement le 3 septembre 1981. À ce moment, le projet du MTQ consistait en la réfection d'un tronçon de 7,5 km incluant un remblai dans la baie.

Par la suite, la directive du ministre de l'Environnement a été expédiée au ministre des Transports dans une lettre datée du 12 février 1982. Le 29 avril de la même année, l'envergure du projet soumis à la procédure fut modifiée. Au cours de la première partie de l'audience publique, monsieur Pascal Grenier, représentant du MENVIQ, a résumé cette situation en ces termes :

*Par la suite est arrivée une chose un petit peu inhabituelle dans ce dossier-là, c'est-à-dire que le ministère des Transports a décidé de réduire la taille de son projet. C'est-à-dire qu'on nous a envoyé une lettre pour nous dire que ce n'était plus sept point cinq (7.5) kilomètres de la route, entre Notre-Dame-de-Pontmain et Lac-du-Cerf, qui était assujetti, mais uniquement le projet de remblayage dans la baie. [...] Ensuite, ce n'est qu'en 1989 que l'étude d'impact a été déposée.*

(M. Pascal Grenier, transcription de la séance du 1<sup>er</sup> octobre, p. 50)

Après avoir reçu réponse à des questions posées au promoteur lors de son analyse de recevabilité de l'étude d'impact, le MENVIQ a émis l'avis de recevabilité au mois de février 1990 (Voir annexe 8).

*[...] il ressort que tous les aspects ont été traités suffisamment pour obtenir une vision globale de la situation de ce remblayage et nous permettre éventuellement de nous prononcer sur l'acceptabilité environnementale du projet.*

(Avis de recevabilité, p. 3)

#### *Immédiatement avant l'audience*

L'étude d'impact et d'autres documents relatifs à ce projet ont été rendus publics pour une période de 45 jours, soit du 28 mai au 11 juillet 1990. À la suite d'une demande d'audience publique, le ministre de l'Environnement a confié au BAPE le mandat de tenir une enquête préaudience sur le projet. Ce mandat d'un mois débutait le 13 mai 1991. L'enquête préaudience conclut :

*[...] qu'il n'est pas possible de concilier les parties qui maintiennent chacune leur préférence pour l'un ou l'autre des deux tracés présentés à l'étude d'impact.*

(Rapport d'enquête préaudience, p. 3)

Le 8 août 1991, le ministre de l'Environnement confiait au BAPE le mandat de tenir une audience publique relative à ce projet. Ce mandat de quatre mois a débuté le 16 septembre 1991.

Avant la tenue de la première partie de l'audience publique, le MENVIQ a initié l'examen d'une autre option de tracé.

*[...] après l'annonce de la tenue d'audience imminente, le ministère de l'Environnement a présenté la possibilité d'une autre solution au passage de la route, ce que le ministère des Transports s'est dit disposé à étudier.*

(MENVIQ, document déposé B-1, p. 1)

#### *En cours d'audience*

Cette démarche fut confirmée au cours de l'audience par le représentant du promoteur :

*[...], vous faites référence à une visite qu'on a eu sur le terrain, [...]. Ça eu lieu, je ne pourrais pas vous dire, il y a environ un mois. [...] On a été sur place pour voir les impacts, regarder le projet et tout.*  
(M. Pierr Thibault, transcription de la séance du 1<sup>er</sup> octobre, pp. 92-93)

Lors de la première partie de l'audience publique, le promoteur a été invité à discuter de cette proposition du MENVIQ.

*Donc, au niveau de la géométrie, ce n'est pas avantageux. On semble aller dans une zone qu'on parle depuis tout à l'heure que c'est à fort potentiel au niveau de la flore et de la faune, [...] pour améliorer la géométrie, on voudrait le plus possible être dans l'eau, donc on tendrait peut-être encore vers le cinq mille mètres carrés (5 000m<sup>2</sup>) [...]. Donc, on l'a regardé sommairement, et au niveau qu'on s'est rendus dans l'étude, c'est loin d'être prometteur.*  
(M. Pierr Thibault, transcription de la séance du 1<sup>er</sup> octobre 1991, p. 96)

Lors de la même séance, le représentant du MENVIQ est venu préciser à la commission l'emplacement du tracé qu'il a proposé.

*Ce n'est pas le tracé dont monsieur Thibault a parlé tout à l'heure, que moi, j'ai eu l'impression d'examiner sur le terrain quand je suis venu.*  
(M. Pascal Grenier, transcription de la séance du 1<sup>er</sup> octobre, p. 127)

Le représentant du MENVIQ a alors indiqué sur un transparent l'emplacement approximatif de la ligne de centre du tracé proposé par le MENVIQ.

Enfin, pour répondre à une question précise d'un intervenant sur l'acceptabilité environnementale de ce nouveau tracé, le représentant du ministère de l'Environnement ajoute :

*Bien, pour nous, c'est une solution de compromis. Ça nous apparaît être le meilleur compromis possible sur le plan de l'environnement.*  
(M. Pascal Grenier, transcription de la séance du 1<sup>er</sup> octobre, p. 130)

## 4.2 Discussion

Selon la commission, la directive du ministre de l'Environnement et l'avis de recevabilité de l'étude d'impact constituent des documents de première importance sur lesquels un public peu initié peut s'appuyer pour porter un jugement sur un projet. L'assurance que la nature, la portée et l'étendue d'une étude d'impact relative à un projet répondent aux règles de l'art devrait être un prérequis à l'examen public d'un projet.

Le projet de remblayage dont il est ici question a fait l'objet d'une étude d'impact, déposée en 1989, qui répondait à une directive élaborée en 1982 sur un projet de réaménagement de route comprenant notamment un remblayage. Bien que cette étude d'impact ait été déclarée recevable en 1990 par le MENVIQ, plus tard, on initiait l'examen « *d'une autre solution au passage de la route* »; solution dite « *le meilleur compromis possible sur le plan de l'environnement.* »

La Commission comprend que, dans ce cas particulier, la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement s'est déroulée sur une période exceptionnellement longue. Cependant, considérant l'attitude du promoteur et du MENVIQ, elle s'interroge sérieusement sur la valeur qu'on accorde à la consultation du public et par conséquent à son opinion. En effet, certains des événements relatés ci-dessus ont créé un malaise et une incompréhension de la procédure dans laquelle la consultation publique occupe une place importante. Au sujet de ce nouveau tracé, une intervenante s'inquiétait des suites de la procédure en ces termes :

*[...] c'est un point qui a été soulevé tout à l'heure, qui m'a fait un peu peur, quand le ministère de l'Environnement a fait état d'un quatrième tracé qui était resté à l'état d'ébauche, je pense. [...]. J'aimerais que monsieur Grenier me réponde à ça, à savoir si c'est vraiment resté un projet de lettre ou si vous avez l'intention d'aller plus loin avec ça [...].*

(Mme Jeannine Guénard, transcription de la séance du 1<sup>er</sup> octobre, p.91)

Un autre intervenant, pour qui ce nouveau tracé semble intéressant, s'exprime ainsi :

*À ce stade des audiences, je ne peux que déplorer le manque d'hypothèse à soumettre de la part du promoteur lors du dépôt de son étude en mai dernier. Lors d'une récente visite sur les lieux, des discussions entre le MTQ et le MENVIQ pouvaient amener une option dite palliative qui a été brièvement présentée aux audiences, où les requérants auraient pu, possiblement souscrire en tout ou du moins en partie.*

(Mémoire de M. Gaston Landreville, p. 3)

La commission est d'avis que l'actualisation de la directive du ministre de l'Environnement et l'initiation par le MENVIQ d'une autre option au passage de la route avant l'émission de l'avis de recevabilité auraient été des gestes pertinents.

Une directive ministérielle révisée de façon à encadrer davantage le projet à l'étude aurait certainement favorisé une meilleure compréhension du débat et des enjeux. Une intervention plus hâtive du MENVIQ aurait pu permettre une bonification de l'étude d'impact en y ajoutant l'examen de la solution privilégiée par le MENVIQ et sa comparaison avec les options déjà examinées. Ce complément à l'étude d'impact aurait facilité la compréhension du choix du MENVIQ et son avis de recevabilité de l'étude d'impact.

Enfin, les démarches de dernière minute du MENVIQ pour trouver une meilleure solution au passage de la route peuvent être interprétées comme une tentative de soustraire le projet à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et, par conséquent, de priver le public du droit à l'audience publique. Ces gestes, dans les circonstances, nous apparaissent pour le moins regrettables.



# Conclusion

## Le projet

Quoiqu'il n'était pas dans le mandat de la commission d'examiner la justification du réaménagement de l'ensemble de la route 311, les citoyens qui sont intervenus en audience ont été unanimes à réclamer ce réaménagement dans les plus brefs délais.

La commission considère que le remblayage faisant l'objet de la demande de certificat d'autorisation et de l'audience publique n'est justifié que dans la mesure où cette option est de nature à satisfaire l'objectif visé et qu'elle soit acceptable sur le plan environnemental.

Malheureusement, l'étude d'impact présentée par le MTQ ne comportait pas tous les éléments permettant aux citoyens de bien identifier et évaluer les impacts de ce projet. Dans cette étude, il aurait été souhaitable que soient élaborées et comparées différentes options de tracé. Une partie de ce travail a dû être réalisée par la commission avec les informations obtenues du MTQ, du MENVIQ et du MLCP au cours de l'audience publique.

La commission est d'avis que l'option dans la baie, améliorée par une diminution de la hauteur du remblai et par la végétalisation de ses talus, est acceptable sur le plan environnemental. Elle est également l'option qui satisfait le plus les objectifs fixés et elle est la moins coûteuse.

La commission est consciente que la réalisation du tracé dans la baie laisserait des impacts visuels permanents sur le paysage naturel de ce secteur. Pour atténuer davantage ces impacts, notamment pour les occupants des propriétés riveraines, la commission suggère que soit reboisé le résidu de la prairie

anthropique compris entre la route actuelle et la route projetée. Cet écran végétal masquerait le remblai que constituerait la structure de la route.

### La procédure

Une étude d'impact de qualité discutable et une intervention tardive du MENVIQ en vue de trouver une option de moindre impact ont créé de l'inquiétude et de la confusion particulièrement lors de la première partie de l'audience publique.

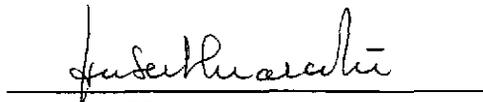
La commission estime que le retard d'un promoteur à soumettre son étude d'impact devrait être une raison justifiant l'actualisation de la directive ministérielle. Il va de soi que la modification d'un projet commande également une telle actualisation. De plus, elle ne peut qu'encourager les échanges entre le MENVIQ et les promoteurs afin de trouver des solutions de moindre impact à un problème identifié. Cependant, ces échanges devraient être réalisés dans le cadre de la préparation de l'étude d'impact pour en permettre une bonification pour le bénéfice des autres intervenants, dont le public.

La commission est d'avis qu'il est dans l'intérêt de tous les intervenants dans la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement que cette dernière soit respectée dans toute sa rigueur, quelle que soit l'importance du projet concerné.

Fait à Québec, le 16 janvier 1992.



Gilles Coulombe,  
président de la  
commission



Hubert Marcotte,  
commissaire





# ANNEXES



# **Annexe 1**

## **Liste des participants à l'audience**



## LISTE DES PARTICIPANTS À L'AUDIENCE

BOISMENU, Gérard	Résident de Lac-du-Cerf
GOUGEON, Gilles	Résident de Sainte-Marthe-sur-le-Lac
GUINARD, Jeannine	Mairesse de la municipalité de Lac-du-Cerf
LANDREVILLE, Gaston	Résident de Notre-Dame-de-Pontmain
MARTEL, Pierre	Résident de Lac-du-Cerf
ST-LOUIS, Émile	Résident de Notre-Dame-de-Pontmain
ST-LOUIS, Georgiana	Résidente de Notre-Dame-de-Pontmain



## **Annexe 2**

### **Liste des documents déposés**



## LISTE DES DOCUMENTS DÉPOSÉS

### Par le promoteur

- A-1 Ministère des Transports du Québec. *Construction de la chaussée. Route 311. Plan d'aménagement, tronçon 001, section 010.*
- A-2 Ministère des Transports du Québec. Direction des expertises et normes. Service des relevés techniques. *Tableau des pentes dans les deux directions, in Inventaire, capacité, courbes, pentes. District 76, région 7, Outaouais (1981), p. 261.*
- A-3 Ministère des Transports du Québec. Carte du tracé de la route 311, de l'intersection de la route 309 jusqu'à Lac-des-Écorces, échelle : 125000.
- A-4 Ministère des Transports du Québec. *Normes. Routes numérotées et locales en milieu rural (type E).*
- A-5 Ministère des Transports du Québec. *Route 311.* Tableau présentant les courbes et les vitesses suggérées et affichées.
- A-6 Ministère des Transports du Québec. Tableaux des normes du ministère des Transports du Québec et normes canadiennes de rayon selon la vitesse (km/h). Vitesse praticable selon le rayon.
- A-7 Ministère des Transports du Québec. *Projet original.* Tracé en plan.
- A-8 Ministère des Transports du Québec. *Projet original.* Profil vertical.
- A-9 Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche sur la valeur écologique. *Expertise biologique, Réfection de la route 311 entre Lac-du-Cerf et l'intersection avec la route 309, 31 juillet 1987, 8 pages.*
- A-10 Ministère des Transports du Québec. Tableau présentant la valeur des rayons et courbes pour tous les tracés « optimisés ».
- A-11 Ministère des Transports du Québec. Visibilité à l'arrêt. Schéma.
- A-12 Ministère des Transports du Québec. Projet « Contournement de la baie » optimisé. Tracé en plan.
- A-13 Ministère des Transports du Québec. Projet « Contournement de la baie » optimisé. Profils verticaux.

- A-14 Ministère des Transports du Québec. *Débit journalier moyen annuel, d'été et d'hiver par route tronçon section*. Québec, 29 juillet 1991, 3 pages.
- A-15 Ministère des Transports du Québec. Simulation du tracé de la traversée de la baie sur mosaïque photographique.
- A-16 Lettre de monsieur Pierr Thibault, Ministère des Transports du Québec, District de Mont-Laurier, à madame Solanges Hudon, analyste au BAPE, 3 octobre 1991, 3 pages.

### Par les ministères et organismes

- B-1 Lettre de monsieur Pascal Grenier, chargé de projet au MENVIQ, à madame Michèle Page-Melançon, directrice régionale, MENVIQ, Région Montréal – Laurentides – Laval, 17 septembre 1991, 2 pages.
- B-2 Gouvernement du Québec. *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables (c.Q-2, r.17.1)*, 7 pages.
- B-3 Gouvernement du Canada et gouvernement du Québec. *Convention entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Québec relative à la cartographie et à la protection des plaines d'inondation*, 25 juin 1987, 20 pages.
- B-4 Ministère de l'Environnement du Québec. Direction des évaluations environnementales. *Réponses à des demandes d'information du BAPE dans le cadre du dossier de la route 311 à Notre-Dame-de-Pontmain. Gestion du Barrage les Cèdres, drave sur la rivière du Lièvre*, 16 octobre 1991, 9 pages.
- B-5 Ministère de l'Environnement. Direction de la qualité des cours d'eau. *Données physico-chimiques, la rivière du Lièvre*, 26 septembre 1991, 15 pages.
- B-6 Ministère des Richesses naturelles et Maclaren-Quebec Power Compagny. *Contrat* (relativement à la gestion du barrage Rapide des Cèdres, par la Maclaren-Québec Power Company), 4 mai 1972 amendé le 3 octobre 1972, 9 pages.

### Par le public

- C-1 LANDREVILLE Gaston. *Commentaires ajoutés lors d'une intervention le 1<sup>er</sup> octobre 1991 auprès du BAPE*, 1 page.

## **Annexe 3**

### **Liste des mémoires**



## LISTE DES MÉMOIRES

### Mémoires présentés :

1. LANDREVILLE, Gaston. *Réaménagement de la route 311*. Notre-Dame-de-Pontmain, le 18 octobre 1991, 4 pages.
2. Municipalité de Lac-du Cerf. *Réaménagement de la route 311. Projet de remblayage d'une baie de la rivière du Lièvre*. Lac-du-Cerf, le 29 octobre 1991, 4 pages.
3. Lettre de monsieur Émile St-Louis, à monsieur Bertrand Tétrault, président du BAPE, le 29 octobre 1991, 1 page.

### Présentations verbales :

4. Présentation de M. Gérard Boismenu, 29 octobre 1991.
5. Présentation de M. Pierre Martel, 29 octobre 1991.



## **Annexe 4**

### **Liste des personnes et organismes qui ont collaboré aux travaux de la commission**



**LISTE DES PERSONNES ET ORGANISMES  
QUI ONT COLLABORÉ  
AUX TRAVAUX DE LA COMMISSION**

**L'Association des Industries Forestières du Québec Limitée**

Mme Paule Têtu

**CIDEL (Comité Intermunicipal de Développement Économique de  
Labelle Inc.)**

M. Marc Lefebvre

**Industries James Maclaren inc.**

M. Gilbert Roy

**Ministère de l'Environnement**

Mme Sylvie Blais

M. Bertrand Bouchard

M. André Gagné

M. Pascal Grenier

M. Pierre Larouche

M. Jacques Lebeau

**Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche**

M. Gilles Paquet

M. Michel Hénault

**Ministère des Transports**

M. André Brien

M. Mario Hamel

M. Richard Laparé

M. Pierr Thibault



## **Annexe 5**

# **Rapport d'enquête préaudience**





Québec, le 4 juin 1991

Monsieur Pierre Paradis  
Ministre  
Ministère de l'Environnement  
3900, rue de Marly, 6<sup>e</sup> étage  
Sainte-Foy (Québec)  
G1X 4E4

Monsieur le Ministre,

La présente fait suite au mandat d'enquête préaudience que vous avez confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement par lettre, le 1<sup>er</sup> mai 1991, relativement au projet de réaménagement de la route 311 entre Lac-du-Cerf et Notre-Dame-de-Pontmain.

Ce mandat d'un mois, débutant le 13 mai 1991 a été réalisé sous la présidence de Gilles Coulombe, commissaire au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

Dans le rapport ci-attaché, vous noterez que la commission conclut que l'audience publique semble le seul moyen de pouvoir satisfaire à la demande d'audience, étant donné que promoteur et requérants favorisent respectivement un tracé différent.

Veillez recevoir, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président,

Bertrand Tétreault

BT/db





Québec, le 3 juin 1991

Monsieur Bertrand Tétreault  
Président  
Bureau d'audiences publiques  
sur l'environnement  
12, rue Sainte-Anne, 1<sup>er</sup> étage  
Québec (Québec)  
G1R 3X2

Monsieur le Président,

Il me fait plaisir de vous faire part du résultat de l'enquête que nous avons tenue, conformément au mandat confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) par le ministre de l'Environnement, le 1<sup>er</sup> mai 1991, sur le projet de réaménagement de la route 311 entre Lac-du-Cerf et Notre-Dame-de-Pontmain. Cette enquête fait suite à une demande d'audience publique formulée durant la période d'information de 45 jours qui a eu lieu entre les 28 mai et 11 juillet 1990, dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

Rappelons que le ministère des Transports (MTQ) projette de procéder à la réfection du dernier tronçon non pavé de la route 311, entre Lac-du-Cerf et la route 309 à Notre-Dame-de-Pontmain. Une partie du tronçon doit faire l'objet d'un remblayage d'environ 7 600 m<sup>2</sup> dans une baie de la rivière du Lièvre.

Le projet se situe du côté Est de l'île Longue, à un endroit où la route projetée enjamberait une baie de la rivière du Lièvre sur une longueur de 200 m. D'une largeur maximale de 44 m, le remblai atteindrait une épaisseur de 8,6 m dans la section la plus profonde de la baie où un

... /2

ponceau de tôle ondulée d'un diamètre de 3,66 m et d'une longueur de 40,8 m serait installé. Selon le MTQ, la réalisation de ce projet améliorerait la géométrie de cette section de route en lui donnant un profil relativement plat et des courbes conformes aux normes de sécurité.

Pour accomplir son mandat d'un mois commençant le 13 mai 1991, la commission s'est rendue à Notre-Dame-de-Pontmain et à Mont-Laurier le 27 mai afin d'y rencontrer les requérants et pour examiner le site du projet. Dès le lendemain, la commission rencontrait le promoteur à Montréal. Ce dernier était représenté par Pierr Thibault, ing., adjoint à la construction, Fernand Grondin et Richard Laparé, M. Sc., service de l'environnement.

La première rencontre a permis de constater que M. Gaston Landreville s'en tient aux motifs invoqués dans la demande d'audience du 28 juin 1990. Il rappelle son désir de voir se réaliser le tracé qui passe au fond de la baie (tracé x de la carte annexée) car il emprunte sur une bonne distance le tracé de la route actuelle et réduit de ce fait, la longueur de la "cicatrice" que laisserait la route abandonnée dans le paysage dans le cas où le tracé privilégié par le promoteur serait retenu. L'ampleur et la nature des travaux proposés par le MTQ lui apparaissent inappropriés compte tenu de ce secteur pittoresque où cette valeur lui semble fondamentale pour la sauvegarde des activités touristiques.

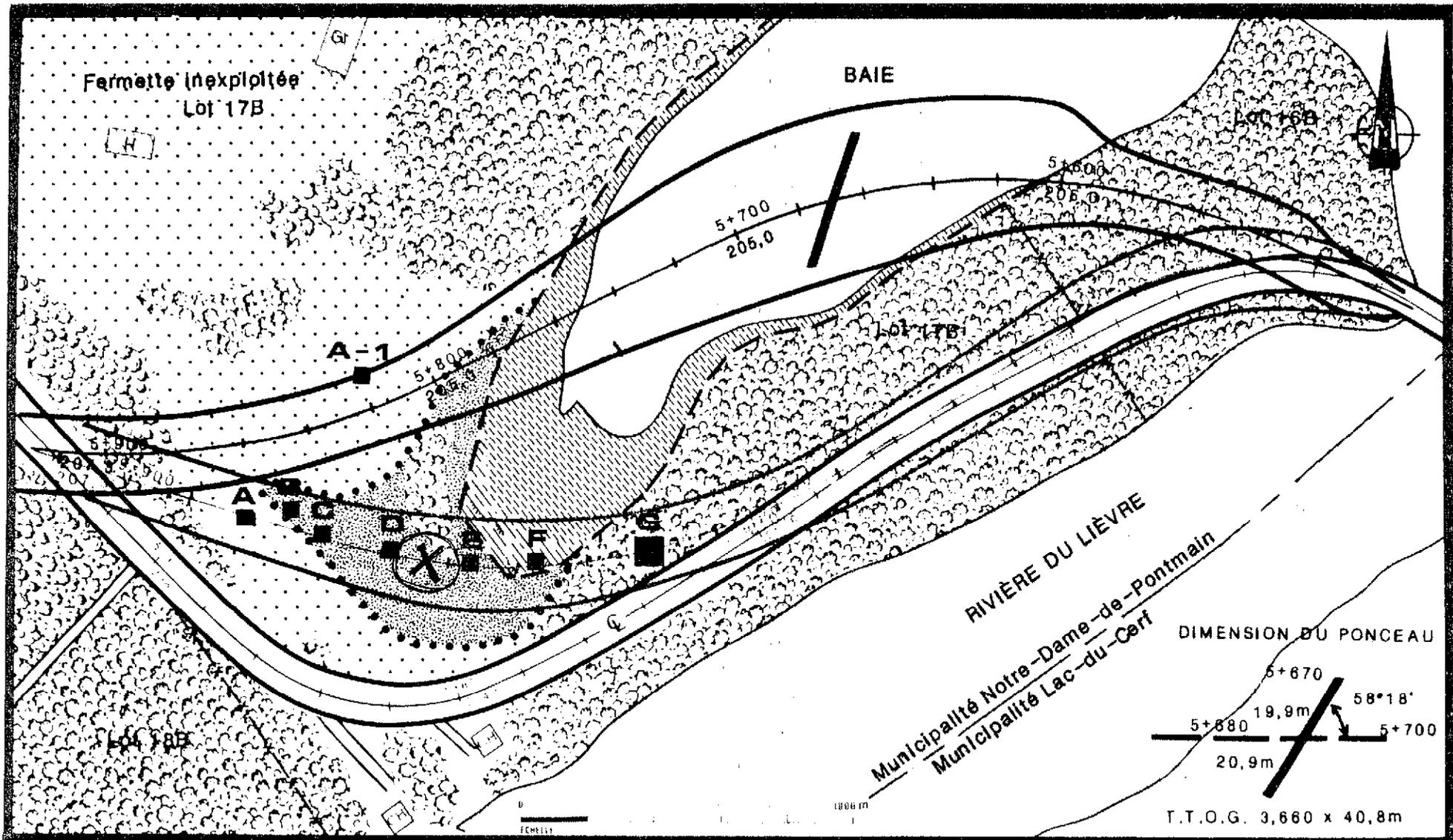
D'autre part, le MTQ veut s'en tenir au tracé qui traverse le centre de la baie. Il invoque notamment la préservation de la zone humide qui constitue le fond de la baie. Il rejette la proposition de M. Landreville parce que le tracé x ne satisferait pas ses objectifs de corriger la géométrie de la route actuelle, nécessiterait du dynamitage et augmenterait le coût du projet. Enfin, le promoteur prétend que les caractéristiques de la bande de terrain située entre la baie et la rivière sont telles que la localisation de la nouvelle route à cet endroit entraînerait la disparition d'à peu près tous les arbres et nécessiterait également du remblayage pour permettre d'avoir une emprise suffisante.

À la suite de ces rencontres, la commission conclut qu'il n'est pas possible de concilier les parties qui maintiennent chacune leur préférence pour l'un ou l'autre des deux tracés présentés à l'étude d'impact. Dès lors, l'audience publique semble le seul moyen de répondre à la requête tout en assurant au public la possibilité de pouvoir discuter plus en profondeur du projet.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes meilleurs sentiments.



Gilles Coulombe, ing.  
Commissaire



**CARTE 1 : DESCRIPTION DES OPTIONS DE SOLUTION**

**CARTE 2 : INVENTAIRE DU MILIEU**

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 311  
REMBLAI DANS UNE BAIE DE LA RIVIÈRE DU LIÈVRE.  
MUNICIPALITÉ: NOTRE DAME DE PONTMAIN (Ile longue)**

- CONTOURNEMENT DE LA BAIE
  - TRAVERSÉE DE LA BAIE (OPTION RETENUE)
  - ROUTE EXISTANTE
  - Limite d'emprise
  - ⊕ Centre ligne
  - Limite d'emprise
- chaînage(Km) 5+700  
élévation(m) 205.0

## **Annexe 6**

# **La procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement**

Tiré de « *La procédure administrative d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement* », quatrième édition, avril 1985, réimpression 1988.



## Introduction

La procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement est sous la responsabilité du ministre de l'Environnement. Cette procédure s'inscrit dans le cadre des fonctions du Ministre lesquelles consistent à surveiller, à préserver la qualité de l'environnement de même qu'à conseiller le Gouvernement en matière d'environnement (voir article 2 de la Loi sur la qualité de l'environnement).

Le ministère de l'Environnement (MENVIQ) prépare, en consultation, la directive du Ministre, aide le promoteur par l'analyse de la recevabilité de son étude d'impact, prépare l'avis de recevabilité destiné au Ministre et porte un jugement sur l'acceptabilité environnementale du projet.

Pour sa part, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) intervient dès que l'étude d'impact est rendue publique par le ministre de l'Environnement. Ce dernier a alors pour mandat d'en favoriser l'accès à la population et de recueillir les commentaires de citoyens venus consulter l'information disponible.

La procédure administrative comporte six phases. La première phase de la procédure concerne la transmission, par le ministre de l'Environnement, d'une directive relative au projet. Cette directive indique la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement.

La deuxième phase concerne la réalisation de l'étude d'impact par le promoteur, suivant la directive qui lui a été transmise par le Ministre. Durant cette phase, une expertise en analyse de recevabilité est à la disposition du promoteur. Par la suite, l'étude d'impact est déposée officiellement auprès du Ministre avec tous les autres documents constituant le dossier de la demande de certificat d'autorisation. Sur réception du document officiel, le ministère prépare l'avis de recevabilité qui consiste à fournir au Ministre un éclairage préalable au moment de rendre publique l'étude d'impact pour les fins d'information et de consultation publiques du dossier.

La troisième phase consiste à examiner et à porter un jugement sur l'acceptabilité environnementale du projet. Elle s'effectue simultanément à la phase de participation du public.

Le BAPE est responsable de la quatrième phase de la procédure. Cette phase consiste à informer le public sur le projet et à lui permettre ainsi de participer au processus décisionnel.

Dans la cinquième phase de la procédure, le ministre de l'Environnement achemine l'étude d'impact et la demande de certificat d'autorisation, accompagnées de tout autre document qu'il juge approprié, au Gouvernement ou à un Comité de ministres pour décision finale.

La sixième et dernière phase comprend trois types d'activités qui relèvent essentiellement du ministère de l'Environnement, pour le contrôle, et du promoteur, pour la surveillance et le suivi. D'autres ministères peuvent également être appelés à assurer le suivi de conditions établies par le Gouvernement selon leurs compétences respectives.

### **Phase I : Directive**

Afin de préciser la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact, le ministre de l'Environnement fait parvenir au promoteur une directive dans laquelle sont précisés les points essentiels à être examinés dans l'étude.

Cette phase comporte trois étapes: le dépôt de l'avis de projet, l'élaboration de la directive en consultation et la transmission de la directive par le Ministre.

### **Phase II : Réalisation et dépôt officiel de l'étude d'impact**

Le promoteur réalise l'étude d'impact conformément à la directive émise par le Ministre. Une fois l'étude d'impact réalisée mais avant son dépôt officiel, les experts du MENVIQ sont à la disposition du promoteur pour l'aider à établir la recevabilité de son étude. Lorsque le promoteur le juge à propos, il dépose officiellement son étude d'impact auprès du Ministre avec tous les autres documents constituant le dossier de la demande de certificat d'autorisation. Le Ministre demande alors à son ministère de lui faire rapport sur la recevabilité de l'étude d'impact.

Les quatre étapes de cette phase sont la réalisation de l'étude d'impact, l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact, le dépôt officiel de l'étude d'impact auprès du Ministre et l'avis de recevabilité.

### **Phase III : Analyse environnementale du projet**

Une fois l'étude d'impact rendue publique par le Ministre, simultanément à la phase de participation du public, les experts du MENVIQ entreprennent la phase d'analyse environnementale du projet, en consultation avec les ministères et autres organismes concernés, selon leurs compétences respectives.

Cette analyse vise à produire une argumentation objective quant à l'acceptabilité du projet au point de vue de la qualité de l'environnement, argumentation qui fera ressortir d'une part les axes de force du projet, et d'autre part, les inconvénients majeurs afférents à sa réalisation.

Le rapport qui fait suite à l'analyse est transmis au Ministre par le Sous-ministre; il constitue le jugement de ce dernier sur l'acceptabilité du projet et énonce s'il y a lieu les conditions de réalisation à imposer.

Le rapport sur l'analyse environnementale du projet est transmis au Ministre en même temps que le rapport du BAPE.

### **Phase IV : Participation du public**

Si l'étude d'impact s'avère un outil indispensable dans l'identification et l'évaluation des conséquences et des répercussions que peuvent avoir certains projets sur les milieux naturel et humain, elle ne peut cependant être exhaustive. Elle ne peut ni déterminer avec un degré de précision suffisant ce qui est souhaitable ou prioritaire, ni évaluer selon une échelle de valeurs ce qui est compatible avec la qualité de vie des citoyens d'une région ou d'une localité donnée.

La participation du public permettra aux personnes, groupes ou municipalités concernés par le projet d'avoir accès à l'information technique, d'exprimer leurs opinions sur le projet et de mettre en lumière, entre autres, les valeurs collectives qui doivent être considérées dans la prise de décision.

La consultation publique permet de vérifier s'il n'y a pas de conséquences imprévues à l'implantation d'un projet, et de ce fait, elle peut éviter des dépenses futures pour des correctifs environnementaux. En conséquence, les opinions du public jouent un rôle important dans la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

Les étapes de la phase participation du public sont :

- Étude d'impact rendue publique et avis du promoteur.
- Consultation du dossier par le public.
- Demande d'audience publique.
- Dépôt du rapport de la consultation publique.
- Tenue de l'audience publique.
- Dépôt du rapport d'audience publique.

### **Phase V : Décision**

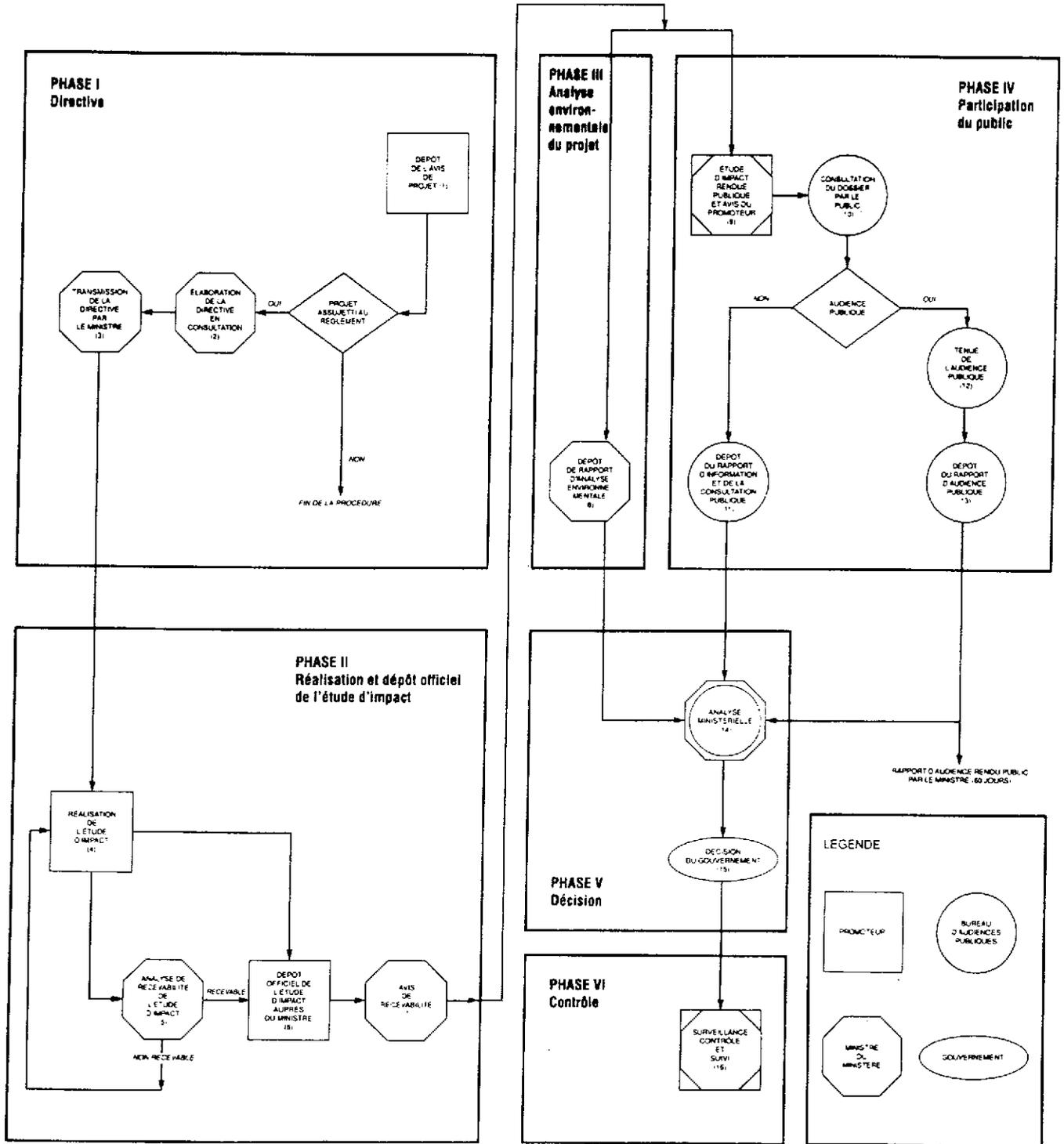
Le Ministre a pour fonction d'élaborer et de proposer au Gouvernement une politique de protection de l'environnement, de mettre cette politique en oeuvre et d'en coordonner l'exécution. Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, le Ministre présente au Gouvernement son point de vue accompagné de l'étude d'impact et de la demande de certificat d'autorisation. Il appartient au Gouvernement de décider de la suite à donner au projet.

La décision du Gouvernement est alors communiquée, conformément à l'article 31.5 de la loi, au promoteur du projet et à ceux qui ont soumis des représentations. Cette décision lie le Sous-ministre lorsque celui-ci exerce par la suite les pouvoirs prévus aux articles 22, 32 et 54 de la loi.

### **Phase VI : Contrôle**

L'ensemble du projet, tant durant les phases de construction que d'exploitation, doit demeurer sous observation afin que soit assuré le respect de la décision prise par le Gouvernement en ce qui a trait aux questions environnementales. Cette phase concerne et le promoteur et le MENVIQ.

# PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT





## **Annexe 7**

# **Réponses aux questions du MENVIQ**





---

RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 311  
REMBLAI DANS UNE BAIE DE LA RIVIÈRE DU LIÈVRE

RÉPONSES AUX QUESTIONS DU M. ENVI. Q.

---

FÉVRIER 1990



**Question 1. FAUNE ICHTYENNE**

Le M.L.C.P. s'inquiète des effets du remblayage sur la faune ichtyenne et suggère que les travaux ne soient pas effectués avant la fin de juin. Vous est-il possible de satisfaire cette contrainte?

**Réponse 1.**

Malgré qu'il y ait peu de chance qu'il y ait des activités de fraie dans cette baie au printemps, les niveaux d'eau étant trop bas, nous n'avons aucune objection à ce que les travaux de remblayage ne s'effectuent pas entre le début de mars et la fin de juin.

**Question 2. ÉROSION ET ASPECT VISUEL**

Afin de réduire les problèmes d'érosion et d'améliorer l'aspect visuel, avec quoi sera recouvert les talus du remblai?

**Réponse 2.**

Comme il a été mentionné à la section 2.6.2 de l'étude d'impact, les matériaux de remblai proviendront essentiellement des coupes de roc exécutées dans le cadre du projet contigu. De la base du remblai jusqu'à un mètre au dessus de la ligne du niveau d'eau maximal, aucun recouvrement des talus ne sera effectué compte tenu de l'action érosive potentielle des vagues, des billes de bois et du marnage. Jusqu'à ce niveau, le remblai prendra la forme d'un enrochement résistant à l'érosion d'une hauteur pouvant atteindre 6,6 mètres en son point culminant.

Par ailleurs, la partie supérieure du remblai composée d'enrochement et de matériel granulaire, sera recouverte de terre et un engazonnement par plaques de gazon sera effectué. En plus d'améliorer quelque peu l'aspect visuel du remblai, cette technique permet de minimiser les risques d'érosion par les eaux de ruissellement de la route.

Soulignons d'une part, qu'aucune autre technique de contrôle de l'érosion n'a été considérée compte tenu de la composition du remblai; ce dernier ne contenant aucun argile ou limon pouvant être mis en suspension dans l'eau. D'autre part, étant donné que le remblai n'est pas perçu par les usagers de la route; que la vue principale des résidents des deux petits chalets est orientée vers la rivière et que pour des raisons de protection contre l'érosion, le remblai doit être constitué principalement d'un enrochement, aucune autre mesure visant à améliorer la qualité esthétique du remblai n'a été jugée nécessaire.

### **Question 3. "ÉVITER"**

Dans le document résumé de l'étude d'impact en page 17 (tableau IV, description et évaluation des impacts environnementaux et mesures d'atténuation), dans la colonne "mesures d'atténuation", le verbe éviter du premier, deuxième et quatrième alinéa a-t-il le sens de ne pas, c'est-à-dire une obligation?

### **Réponse 3.**

Effectivement, le verbe "éviter" signifie "faire en sorte de ne pas" (Petit Robert, p. 718). L'entrepreneur ne devra donc pas circuler ou déposer les débris dans le marais à l'extérieur de l'emprise et devra faire en sorte de ne pas circuler inutilement dans le lit de la rivière à l'extérieur de l'emprise. Il pourra donc circuler dans le lit de la rivière qu'en cas d'extrême nécessité; s'il n'a pas d'autres choix.

**Question 4. CONFUSION VISUELLE**

Prévoit-on planter des arbustes suffisamment grands à proximité des carrefours avec la route prévue et l'ancienne route afin de réduire la vue de la présence de cette ancienne route et de réduire également la confusion visuelle?

**Réponse 4.**

Nous ne voyons pas la nécessité de planter des arbustes particulièrement grands à l'intersection de l'ancienne et de la nouvelle route puisque l'angle qui existe entre ces deux corridors est suffisamment grand pour que les risques de confusion demeurent faibles et que l'ancienne route soit peu perceptible par les usagers. Néanmoins, des arbustes seront plantés aux intersections.

**Question 5. RAPPORT DE SURVEILLANCE ENVIRONNEMENTALE**

Prévoit-on la production d'un rapport de surveillance environnementale suite aux travaux sur le terrain? Nous suggérons qu'une copie de ce rapport, s'il y a lieu, soit acheminée au MENVIQ dans les 3 mois suivant la fin des travaux.

**Réponse 5.**

Un rapport de surveillance environnementale sera effectivement produit suite aux travaux de construction. Tel que demandé, une copie sera acheminée au MENVIQ.

**Question 6. DÉBUT DES TRAVAUX**

Peut-on s'engager à ce stade à informer le MENVIQ lors du début des travaux?

**Réponse 6.**

Immédiatement suite à l'appel d'offre, le M.T.Q. s'engage à informer le MENVIQ de la date du début des travaux de remblayage dans la baie.

## **Annexe 8**

### **Avis de recevabilité**



MINISTERE DE L'ENVIRONNEMENT

DIRECTION DES EVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

AVIS AU MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT SUR LA  
RECEVABILITE DE L'ETUDE D'IMPACT

PROJET DE REAMENAGEMENT DE LA ROUTE 311  
REMBLAI DANS UNE BAIE DE LA RIVIERE DU LIEVRE  
NOTRE-DAME-DE-PONTMAIN

REFERENCE: # 3211-05-05

Sainte-Foy, Février 1990



## INTRODUCTION

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, le Ministre de l'Environnement doit vérifier si l'étude d'impact déposée officiellement répond de façon satisfaisante à la directive émise pour la réalisation de cette étude.

Le présent document constitue l'avis du ministère sur la recevabilité de l'étude d'impact en regard de la directive émise.

## HISTORIQUE DU DOSSIER

03 septembre 1981:	Réception de l'avis de projet au MENVIQ;
22 septembre 1981:	Visite de terrain par Jean-Pierre Trépanier;
12 février 1982:	Emission de la directive par le Ministre de l'Environnement;
29 avril 1982:	Lettre du MTQ limitant l'envergure de l'étude d'impact;
-- novembre 1989:	Dépot officiel de l'étude d'impact par le MTQ;
09 janvier 1990:	Questions acheminées au promoteur relativement à la recevabilité de l'étude d'impact soumise;
12 février 1990:	Réponses du MTQ aux questions du MENVIQ.

## CONSULTATION

Une consultation des ministères et organismes suivants a été effectuée:

- Ministère des Affaires Culturelles;
- Ministère des Affaires Municipales;
- Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation;
- Office de la Planification et du Développement du Québec;
- Ministère de l'Énergie et des Ressources;
- Ministère de l'Industrie et du Commerce;
- Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche;
- Ministère de l'Environnement, Direction régionale de l'Outaouais.

### DOCUMENTS DEPOSES PAR LE PROMOTEUR

Les documents suivants ont été déposés par le promoteur au cours de la procédure:

- Avis de projet: Route 311, Lac du Cerf, Notre-Dame-de-Pontmain;
- Avis de modification au projet assujetti;
- Etude d'impact: Réaménagement de la route 311, remblai dans une baie de la Rivière du Lièvre, Notre-Dame-De-Pontmain, Résumé;
- Etude d'impact: Réaménagement de la route 311, remblai dans une baie de la Rivière du Lièvre, Notre-Dame-De-Pontmain;
- Complément d'information.

### DESCRIPTION DU PROJET

Il s'agit de la construction d'un remblai d'une superficie approximative de 7600 m<sup>2</sup> dans la Rivière du Lièvre, dans le but de passer une route. Le remblai aura une longueur de 200 m et une largeur maximale de 44 m. Dans sa section la plus profonde, le remblai aura 8,6 m d'épaisseur.

### EVALUATION DE LA RECEVABILITE DE L'ETUDE D'IMPACT

Avant même de déposer son étude d'impact, le MTQ a modifié l'envergure de son projet pour ne le faire porter, non plus sur un certain tronçon de route, mais essentiellement sur un remblai dans la Rivière du Lièvre. Cette modification majeure s'appuyait sur le fait que la route elle-même n'était pas assujettie, mais uniquement le remblai. Au MENVIQ, nous avons accepté ce raisonnement, se basant sur l'article 3 e) qui stipule que dans le cas de travaux en rivière, l'étude porte "seulement sur le tronçon de rivière directement touché par le projet".

L'évaluation a par la suite été effectuée par le MENVIQ, suite à une consultation des ministères et organismes précités. A la suite de cette consultation et de l'analyse d'impact, certaines questions ont été soulevées et posées au promoteur. Celui-ci a répondu dans le document cité antérieurement.

Suite à ces analyses, il ressort que tous les aspects ont été traités suffisamment pour obtenir une vision globale de la situation de ce remblayage et nous permettre éventuellement de nous prononcer sur l'acceptabilité environnementale du projet. L'étude est donc considérée recevable. Nous recommandons qu'elle soit rendue publique.



PASCAL GRENIER, écol.  
Chargé de projet  
Direction des évaluations  
environnementales