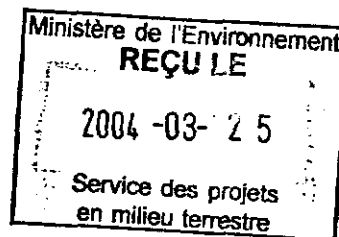

RECUEIL DES AVIS ISSUS DE LA CONSULTATION AUPRÈS DES MINISTÈRES ET ORGANISMES

Liste chronologique

Ministères et organismes	Date	Nbre pages
1. Société de la faune et des parcs du Québec, Direction de l'aménagement de la faune de la Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine	23 mars 2004	6 pages.
2. Ministère de l'Environnement, Programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles	23 mars 2004	4 pages.
3. Ministère de la Sécurité publique, Direction régionale de la sécurité civile du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine	26 mars 2004	1 page.
4. Ministère de l'Environnement, Direction du milieu municipal	26 mars 2004	2 pages.
5. Ministère du Développement économique et régional, Direction régionale de la Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine	30 mars 2004	1 page.
6. Ministère de l'Environnement, Direction régionale de la Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine	30 mars 2004	6 pages.
7. Ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir, Direction régionale de la Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine	30 mars 2004	2 pages.
8. Ministère de l'Environnement, Direction du patrimoine écologique et du développement durable	5 avril 2004	2 pages.
9. Ministère de la Santé et des Services sociaux, Direction générale de la santé publique	14 avril 2004	3 pages.
10. Ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs, Direction régionale de la Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine	28 septembre 2004	2 pages.
11. Ministère de l'Environnement, Programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles	29 septembre 2004	1 page.
12. Agence de développement de réseaux locaux de services de santé et de services sociaux, Direction de santé publique	30 septembre 2004	1 page.
13. Ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir, Direction régionale de la Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine	5 octobre 2004	1 page.
14. Ministère de l'Environnement, Direction des politiques de l'eau	6 octobre 2004	1 page.
15. Ministère de la Santé et des Services sociaux, Direction générale de la santé publique	7 octobre 2004	2 pages.
16. Ministère de l'Environnement, Direction régionale de l'analyse et de l'expertise du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine	7 octobre 2004	1 page.
17. Ministère de la Sécurité publique, Direction régionale de la sécurité civile du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine	14 octobre 2004	1 page.
18. Ministère de l'Environnement, Direction du patrimoine écologique et du développement durable	28 octobre 2004	2 pages.



Le 23 mars 2004

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

N/Réf. : 9018.13

**Objet : Projet d'amélioration de la route 132 sur le territoire
de la Municipalité d'Escuminac (3211-05-385)**

Madame,

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, vous trouverez sous plis nos principaux commentaires sur la recevabilité de l'étude d'impact soumise par l'initiateur du projet.

Nous présenterons nos commentaires et questionnements selon l'ordre chronologique de la pagination du document préparé par **Groupe conseil GENIVAR** intitulé : **Projet d'amélioration de la route 132 dans la municipalité d'Escuminac. Rapport final, février 2004.**

À la page 5, on précise qu'il y a eu 8 collisions avec des cerfs de Virginie en 4 ans dans cette section de route. Cela représente 50 % de tous les accidents enregistrés, ce qui dépasse largement la moyenne provinciale qui n'est que de 5 %. Nous considérons qu'il serait pertinent de présenter les périodes de l'année les plus critiques pour ce type d'accident et de proposer des mesures préventives associées au projet de route. D'autant plus qu'on s'attend à une augmentation de la population de cerfs (p. 6).

...2

À quelle période de l'année a-t-on enregistré les collisions avec des cerfs de Virginie?

Quelles mesures préventives (signalisation, clôture, etc.) entend-on proposer pour limiter ce risque lorsque le nouveau tronçon sera complété?

À la page 8, on indique que des calculs hydrauliques ont permis de déterminer le type de pont à reconstruire. On précise également que le nouveau pont entraînera un empiètement de 6,5 m et que le niveau d'eau, sous le pont, ne sera augmenté que d'un centimètre à un débit d'une récurrence de 50 ans. De plus, on déplacera la culée Est vers la rivière sur une distance de 8 mètres alors que le recul de la culée Ouest se fera sur une distance de 1,5 mètre. Tout ça en précisant que les deux nouvelles culées seront construites en dehors de la ligne naturelle des hautes eaux.

Afin de mieux comprendre comment le nouveau pont s'intégrera dans le milieu, serait-il possible de présenter un schéma indiquant la localisation des structures et le positionnement de la ligne naturelle des hautes eaux de récurrence 2 ans?

Aussi, est-ce que la nouvelle configuration du futur pont peut engendrer une augmentation des vitesses d'écoulement au droit du futur pont? Si oui, de quel ordre?

Est-ce que ces vitesses pourraient compromettre la libre circulation des poissons présentant des capacités natatoires réduites (ex. éperlan arc-en-ciel qui remonte la rivière au printemps pour se reproduire, soit au moment où le niveau de l'eau est plutôt haut)?

À la page 28, on estime que la zone d'étude n'est pas favorable à la reproduction de l'omble de fontaine principalement en raison du faciès d'écoulement qui s'y trouve. Toutefois, aucune estimation du potentiel de reproduction pour l'éperlan arc-en-ciel n'est mentionnée alors que l'espèce fréquente l'estuaire ainsi que la Baie-des-Chaleurs.

La zone d'étude offre quel potentiel pour la reproduction de l'éperlan arc-en-ciel?

Si ce potentiel est bien réel, est-ce que l'initiateur du projet prend l'engagement de circonscrire les travaux en rivière entre le 15 juin et le 15 septembre, tel qu'il est mentionné à la page 109? Cette période de restriction aurait l'avantage d'éviter la période de reproduction des salmonidés mais aussi celle de l'éperlan.

À la section sur l'avifaune (4.3.2.6) on présente très bien la communauté avienne du secteur en précisant le potentiel de nidification pour les différents groupes. Aussi, comme mesure d'atténuation, on propose à la page 109 d'effectuer les travaux de déboisement en période hivernale; ce qui nous convient très bien. Par contre, nous aimerions que l'étude soit plus précise sur trois points.

D'abord, il existe un nid actif depuis plusieurs années de balbuzard pêcheur (*Pandion haliaetus*) à proximité du viaduc du chemin de fer. De plus, l'espèce est abondante dans ce secteur et il est possible que d'autres nids soient également présents dans la zone d'étude.

Quelles mesures d'atténuation seront instaurées afin de préserver le nid de balbuzard pêcheur et assurer le succès de la reproduction lorsque les travaux seront en cours?

Est-ce que des inventaires de nidification de balbuzard pêcheur seront réalisés?

Deuxièmement, la zone d'étude supporte des habitats fauniques reconnus au Règlement sur les habitats fauniques. En plus de l'aire de confinement du cerf de Virginie (06-11-9332-93) identifiée à la page 32 du document, l'estuaire de la rivière Escuminac compte trois aires de concentration d'oiseaux aquatiques (ACOA) soit les ACOA 02-11-0276-90, 02-11-0275-92 et 02-11-0274-98. Bien que cette information ait été transmise dans une correspondance au Groupe conseil GÉNIVAR en décembre 2000, aucune mention de ces habitats n'est faite à l'étude d'impact et ces habitats n'apparaissent pas aux différentes cartographies. Aussi, contrairement à ce qui est mentionné au dernier paragraphe de la section 4.3.2.6, il existe une héronnière à proximité de la zone d'étude. Il s'agit de la héronnière 03-11-0021-01.

En ce qui concerne les habitats d'oiseaux couverts par la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune et son Règlement sur les habitats fauniques, quels impacts sont appréhendés et quelles mesures d'atténuation prévoit-on pour assurer leur intégrité?

Enfin, toujours dans la section sur l'avifaune, on prévoit, à la page 35, qu'une attention particulière doit être accordée à la paruline à couronne rousse et au pygargue à tête blanche lors de la réalisation des travaux. Par contre, de tout le document, c'est la seule allusion à ces espèces.

Quelles sont les mesures particulières que l'on entend mettre en place pour la protection de la paruline à couronne rousse et du pygargue à tête blanche?

À la section 4.4.5.5, concernant les sites d'extraction de matériel d'emprunt, on signale la présence d'un ancien banc d'emprunt dans la zone de travail. Ce site aurait d'ailleurs servi dans des travaux d'amélioration du réseau routier. Le texte laisse supposer que ce matériau ne présenterait pas les caractéristiques granulométriques convenables pour le projet. D'autre part, il arrive très souvent que de nouveaux bancs d'emprunt soient ouverts à la suite d'octrois pour des travaux routiers. Occasionnellement, ces bancs d'emprunt sont localisés dans des habitats fauniques (ex. : aire de confinement du cerf de Virginie) et leur exploitation est faite sans que les autorisations de la Société de la faune et des parcs du Québec n'aient été délivrées.

Est-ce que le banc d'emprunt localisé dans la zone d'étude et apparaissant à la figure 3 sera utilisé pour les travaux?

Si non, où sera localisé le banc d'emprunt qui servira à la réfection du tronçon routier?

À la page 79, on confirme que la circulation sera déviée vers le chemin de l'hiver, le pont d'Escuminac et la route Escuminac Nord et que ces infrastructures seront améliorées pour assurer la sécurité des usagers tout au long de la période de travail. Cette avenue évite d'installer un pont temporaire au nord du pont actuel. Malgré cette affirmation on semble laisser croire, à la page suivante, que l'érection d'un pont temporaire est toujours possible. Par contre, aucune mesure d'atténuation n'est proposée advenant cette éventualité.

Est-ce que l'érection d'un pont temporaire est exclue définitivement du projet?

Si un pont temporaire devait être aménagé, quelles seront les mesures d'atténuation associées à cet aménagement?

Au n° 8 du tableau 23, on accorde une évaluation positive à l'importance de l'impact résiduel pour l'enlèvement de la pile et le recul de la culée ouest. Cela est sans doute vrai à long terme mais qu'en est-il au moment du démantèlement? Bien que quelques précisions apparaissent à la section 7.1.2 (démolition du pont actuel) il y aurait lieu de mieux préciser les travaux relatifs au démantèlement des structures actuelles.

À quel moment sera démantelé le pont actuel?

Est-ce que le démantèlement des sections sous la ligne naturelle des hautes eaux sera reporté à l'été suivant pour respecter l'engagement que ces sections seront enlevées lors des périodes d'étiage?

Quelles mesures d'atténuation prévoit-on mettre en place lors du démantèlement du pont actuel?

À la page 105, sous la rubrique C-5 ponts et ponceaux, la première mesure indiquée révèle que la capacité natatoire des poissons doit être prise en compte dans la conception des ponceaux et, qu'au besoin, des aménagements sont ajoutés pour assurer leur libre circulation.

Dans le cas du ponceau du ruisseau McKenzie quel type de ponceau sera installé?

Est-ce que la possibilité d'installer un ponceau en arche, c'est-à-dire en gardant le lit naturel du cours d'eau, a été envisagée?

S'il s'agit d'un ponceau conventionnel, est-ce que des aménagements pour assurer la libre circulation des poissons sont prévus au design de conception?

À la page 108, sous la mesure d'atténuation P-1, on propose de limiter au minimum l'empiètement dans l'eau par les remblais alors que les culées sont supposées être localisées en dehors de la ligne naturelle des hautes eaux.

De plus, à quelques occasions, la direction régionale du Bas Saint-Laurent – Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine du ministère des Transports du Québec s'est engagée à appliquer le guide des saines pratiques en voirie forestière développé par la direction régionale de la Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine du ministère des Ressources naturelles, de la faune et des parcs. Les principales modalités applicables aux projets routiers concernent la gestion des eaux de fossés. L'idée maîtresse du guide est de détourner régulièrement les eaux de drainage vers des bassins de sédimentation ou simplement vers la végétation si la topographie le permet. Essentiellement, les modalités visent à réduire les surfaces de drainage tout en distribuant l'évacuation de l'eau à plusieurs endroits au lieu d'acheminer l'ensemble du volume chargé de sédiment directement à la rivière.

Préciser tout empiètement en deçà de la ligne naturelle des hautes eaux.

Concernant la gestion des eaux de fossés en périphérie de la rivière Escuminac et du ruisseau McKenzie, est-ce que le ministère des Transports du Québec envisage d'adapter le guide des saines pratiques en voirie forestière à son projet routier?


Au programme de surveillance proposé à la section 11.1, on suggère de tenir une réunion préparatoire avant le début de chacune des phases des travaux où tous les intervenants seront amenés à participer.

Est-ce que la Société de la faune et des parcs du Québec sera convoquée à ces rencontres?

Quel délai de convocation prévoit-on afin d'assurer la participation de tous les intervenants?

Nous demeurons disponibles pour toutes demandes d'informations additionnelles ainsi que pour les étapes subséquentes de la procédure des évaluations environnementales.

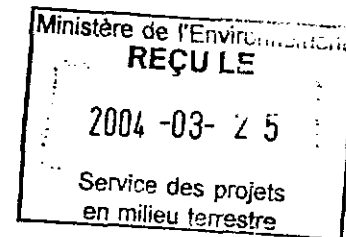
Recevez, Madame, mes plus cordiales salutations.



Claudel Pelletier, biologiste

CP/lc

- c. c. M. Martin Dorais, direction de l'aménagement de la faune – Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine
- M. Daniel Spooner, ministère de l'Environnement – Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine



NOTE

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

EXPÉDITEURS : Jean-Pierre Létourneau, ing. et
Réal Jodry, m.sc.env.
Programme d'inspection et d'entretien
des véhicules automobiles (PIEVA)

DATE : Le 23 mars 2004

OBJET : Projet d'amélioration de la route 132, sur le territoire de la
municipalité d'Escouminac
Analyse de la recevabilité du volet bruit et vibrations
V/Réf. : 3211-05
N/Réf. : PIEVA #603

RAPPORT D'ANALYSE

1. PRÉAMBULE

Dans le cadre de l'étude sur les répercussions environnementales du projet mentionné en titre, vous nous avez demandé, dans votre note du 11 mars 2004, de statuer sur la recevabilité des documents soumis au ministère de l'Environnement quant au volet du bruit et des vibrations.

Le document qui nous a été transmis s'intitule « Étude d'impact sur l'environnement / février 2004 ». La présente note vise donc à établir si ce document traite le volet bruit / vibrations d'une manière qui permet une analyse complète.

2. LE CLIMAT SONORE ACTUEL

2.1 Relevés et Instrumentation

L'inventaire du climat sonore actuel a été réalisé par le biais de trois (3) points de mesures. La localisation des relevés sonores est la suivante :

- Point 1 : 175, route 132;
- Point 2 : 191, route 132;
- Point 3 : 203, route 132.

La figure 5 de l'étude d'impact nous donne la localisation de ces trois (3) points de mesures.

L'acquisition des données a été effectuée à l'aide d'un sonomètre, l'analyseur FFT Larson Davis, modèle 2900.

2.2 Modélisation du climat sonore actuel

L'étude d'impact nous indique que des simulations du climat sonore actuel ont été réalisées à l'intérieur du modèle informatique Traffic Noise Model (TNM) version 1.0b développé par la «Federal Highway Administration» des Etats-Unis.

2.3 Les niveaux de bruit actuels

L'étude d'impact nous présente (tableau 16, page 53) les niveaux sonores Leq 24h calculés pour les onze (11) résidences sises en bordure de la route 132, dans le secteur à l'étude. Les niveaux sonores sont les suivants:

- Résidence du 173, route 132 = 63,5 dB(A) Leq 24 h
- Résidence du 175, route 132 = 63,0 dB(A) Leq 24 h
- " " " " du 177, " " " " = 60,6 dB(A) Leq 24 h
- " " " " du 181, " " " " = 63,9 dB(A) Leq 24 h
- " " " " du 191, " " " " = 62,0 dB(A) " " " "
- " " " " du 201, " " " " = 66,5 dB(A) " " " "
- " " " " du 203, " " " " = 66,6 dB(A) " " " "
- " " " " du 209 " " " " = 62,5 dB(A) " " " "
- " " " " du 250 " " " " = 65,2 dB(A) " " " "
- " " " " du 256 " " " " = 64,1 dB(A) " " " "
- " " " " du 258 " " " " = 63,4 dB(A) " " " "

3. LES NIVEAUX DE BRUIT ANTICIPÉS

3.1 Phase de construction

L'utilisation de machinerie lourde lors de la construction contribuera à augmenter certains niveaux sonores dans les zones résidentielles et dans les secteurs avoisinants. Les niveaux pourraient varier entre 50 et 80 dB(A) selon la distance des récepteurs.

3.2 Phase d'exploitation

L'étude d'impact, par le biais des tableaux 27 et 28 (page 96 et 99) et figures 5 et 6 (isophones, page 51 et 97), nous présente l'évolution du climat sonore pour chacune des propriétés, respectivement à l'ouverture du projet et dans un horizon de dix (10) ans. Le niveau de bruit résiduel pour quatre (4) des onze (11) résidences sises le long de la route 132 actuelle diminuera à l'ouverture en raison de l'éloignement de la nouvelle route. Une résidence connaîtra une augmentation du niveau de bruit et quatre (4) résidences ne subiront aucun changement. Également, en excluant les deux (2) résidences déplacées, le nombre de résidences sises dans une zone de perturbation forte diminuera de cinq (5) à trois (3), alors qu'il n'y aura qu'une résidence de plus dans les zones moyennement et faiblement perturbées.

Par ailleurs, pour les dix (10) années suivantes, il n'y aura qu'une faible hausse du niveau de bruit de 0,9 dB(A) par rapport à la situation à l'ouverture (tableau 28). Cinq (5) résidences connaîtront un impact faible, quatre (4) résidences verront le niveau sonore diminuer et les deux (2) dernières résidences auront été relocalisées.

L'augmentation du débit de circulation automobile sur la nouvelle route (environ 2 % par année), après dix (10) ans, ramènera le nombre de résidences sises dans une zone fortement perturbée à 5 et moyennement perturbée à 4; ce qui est similaire à la situation de la route existante en 2003.

3.3 Mesures d'atténuation du bruit

L'étude d'impact mentionne seulement à cet effet (page 96), que la politique sur le bruit routier du MTQ prévoit la mise en place des mesures d'atténuation du bruit dans les zones sensibles comportant des espaces extérieurs requérant un climat sonore propice aux activités humaines.

4. ANALYSE DE LA RECEVABILITÉ, VOLET BRUIT

Le document nous présente de façon précise pour chacune des résidences de la zone d'étude, les impacts concernant l'évolution du climat sonore induit par la réalisation du projet. Cette classification, selon la méthode des niveaux sonores actuels, à l'ouverture et dix (10) ans après, en Leq 24 h, jumelée à une classification selon la méthode du MTQ, par plages de 5 dB(A), représentant un impact faible - moyen - fort, nous permet de vérifier la conformité du projet à nos critères de bruit. Cette étude d'impact est donc recevable concernant le volet bruit.

5. RECEVABILITÉ DU VOLET VIBRATIONS

5.1 Prévision - phase construction

Pour les vibrations induites en phase construction, l'étude d'impact demeure muette.

5.2 Prévision - phase d'exploitation

L'étude d'impact demeure également muette concernant les vibrations qui seront induites en phase d'exploitation.

6. CONCLUSION / RECOMMANDATIONS

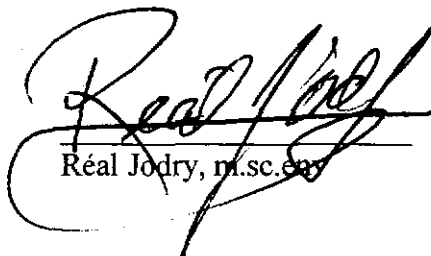
Tel que mentionné à la section 4, l'étude d'impact soumise par le promoteur nous permet une analyse complète de l'impact de l'évolution du climat sonore du projet sur la zone visée.

Toutefois, l'étude d'impact demeure peu explicite sur le climat sonore en phase construction. Nous joignons donc en annexe les objectifs préconisés par le MENV relativement au contrôle des niveaux sonores provenant d'un chantier de construction. L'étude devrait faire état de la position du requérant quant à ces objectifs.

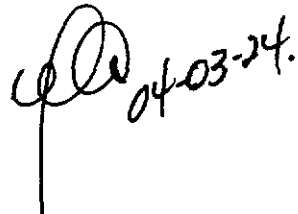
En ce qui a trait à l'analyse du volet vibrations, il y aurait lieu d'effectuer une évaluation des niveaux de vibrations qui seront induits en phases de construction et d'opération et de déterminer si des mesures d'atténuation seraient nécessaires pour rencontrer les normes de vibrations recommandées par le MTQ.

Par ailleurs, l'étude devrait inclure un programme de surveillance du bruit pendant la phase de construction, de même qu'un programme de suivi de l'évolution des niveaux de bruit pendant les dix (10) premières années d'exploitation ainsi qu'un document (ou texte) explicatif concernant les différentes mesures d'atténuations requises pour contrôler efficacement l'évolution du climat sonore du projet.

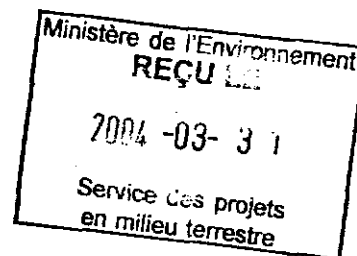
Document préparé par :


Réal Jodry, m.sc.ing.


Jean-Pierre Létourneau, ing. et


04-03-24.

Le 26 mars 2004



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

**Objet : Projet d'amélioration de la route 132 sur le
territoire de la Municipalité d'Escuminac
(3211-05-385)**

Madame,

Les documents concernant le projet mentionné à l'objet en titre ont été analysés par madame Diane Migneault, conseillère en sécurité civile de notre Direction régionale.

La directive, au chapitre 5, exigeait que le promoteur produise un plan de mesures d'urgence. Or, l'étude d'impact déposée ne contient aucune mention de plan de mesures d'urgence. Le ministère de la Sécurité publique juge donc l'étude irrecevable et demande au promoteur de présenter le plan requis par la directive.

Pour toute information complémentaire, n'hésitez pas à communiquer avec M^{me} Diane Migneault, responsable de ce dossier dans notre région ou M^{me} Marie-Ève Fortin, conseillère territoriale en sécurité civile au 418-643-4932.

Veuillez accepter, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le directeur régional,

Christian Côté

CC/mc

c. c. M^{mes} Marie-Ève Fortin
Diane Migneault
M. Bernard Dubois



DESTINATAIRE : Madame Linda Tapin
Chef de service
Service des projets en milieu terrestre

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

DATE : Le 26 mars 2004

OBJET : Projet d'amélioration de la route 132 sur le territoire de
la Municipalité d'Escuminac

N/Réf. : SCW-91771
V/Réf. : DÉE 3211-05-385

Vous trouverez ci-joint l'avis technique produit par M. Hiep Trinh Viet, ingénieur, concernant le dossier précité et auquel je souscris totalement.

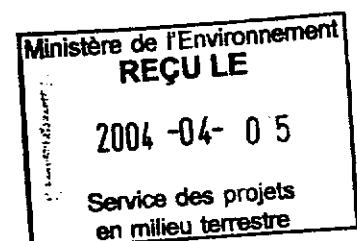
Pour un complément d'information, n'hésitez pas à communiquer avec M. Trinh Viet au numéro de téléphone suivant : ☎ (418) 521-3885 poste 4875.

Au plaisir de se parler.

Le chef de service,

Didier Bicchi, urb.

p. j.





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

EXPÉDITEUR : Hiep Trinh-Viet, ing.
Service de l'expertise technique en eau (SETE)

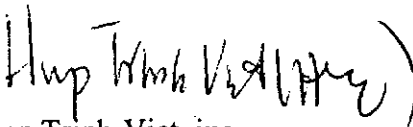
DATE : Le 26 mars 2004

OBJET : Projet d'amélioration de la route 132 sur le territoire de la
Municipalité d'Escuminac

N/Réf. : SCW-91771
V/Réf. : DÉE 3211-05-383

Le ministère des Transports du Québec a déposé au ministère de l'Environnement, dans le cadre de l'étude d'impact, un projet d'amélioration de la route 132 dans la Municipalité d'Escuminac dans le but de la rendre plus sécuritaire. Les travaux seront réalisés en milieu terrestre sur une longueur de 3,5 km, à l'est de la rivière Escuminac.

Il n'y a pas de prise d'eau municipale dans cette zone; par conséquent, le SETE n'a pas de recommandation à formuler.


Hiep Trinh-Viet, ing.

Chandler, le 30 mars 2004

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

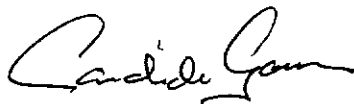
Madame,

J'ai pris connaissance du projet d'amélioration de la route 132 sur le territoire de la municipalité d'Escuminac (3211-05-383) pour lequel vous nous demandez notre avis sur la recevabilité de l'étude d'impact soumise par le ministère des Transports.

Le projet consiste à l'amélioration du tronçon de la route 132, entre la limite ouest du pont de la rivière Escuminac se prolongeant sur 3,26 kilomètres vers l'est. À notre avis, l'étude d'impact est recevable dans sa forme actuelle.

Espérant le tout conforme à vos attentes, je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le coordonnateur régional provisoire,



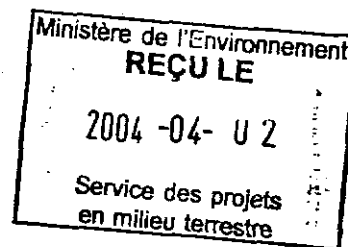
Candide Gauvin

CG/EL/fc

Chandler
Case postale 1360
500, avenue Daigneault, bureau 10-A
Chandler (Québec) G0C 1K0
Tél. : (418) 689-2019
Télécopieur : (418) 689-4108
gaspesie-idm@mreg.gouv.qc.ca

Cap-aux-Meules
Case postale 207
224, route Principale
Cap-aux-Meules (Québec) G0B 1B0
Tél. : (418) 986-6023
Télécopieur : (418) 986-6124
ldm@mreg.gouv.qc.ca





NOTE

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

DATE : Le 30 mars 2004

OBJET : Amélioration de la route 132 sur le territoire de la
municipalité d'Escuminac
V/Réf. : 3211-05-385
N/Réf. : 3211-11-01-0001100
400137979

Nous avons bien reçu votre demande du 11 mars 2004 concernant la recevabilité de l'étude d'impact (ÉTUDE) pour le projet susmentionné. Nous avons procédé à l'analyse du document intitulé *Projet d'amélioration de la route 132 dans la municipalité d'Escuminac – Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement – février 2004 – Rapport principal* et vérifié si cette dernière respecte la directive (DIRECTIVE) émise par le ministère de l'Environnement du Québec (MENV) en octobre 2000.

Tout d'abord, il est indiqué au point 1 que l'ÉTUDE est déposée en vue de l'obtention d'un certificat d'autorisation de réalisation (CAR) émanant d'un décret gouvernemental. Ce document ne fait pas partie des documents juridiques émis par le ministre de l'Environnement du Québec (MENV). En effet, le seul document juridique émis par le MENV, dans le cadre d'un projet assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, est un certificat d'autorisation (CA). L'ÉTUDE ne devrait faire référence qu'aux documents effectivement émis par le MENV afin d'éviter toute confusion lors de la consultation éventuelle du document par tout intervenant.

Ensuite, de façon générale, la mise en contexte du projet et la description du milieu récepteur sont clairement exposées, bien documentées et font bien ressortir les composantes des milieux naturels et humains susceptibles d'être

...2

touchés par la réalisation du projet. De plus, les variantes de réalisation proposées sont raisonnables et permettent de répondre aux objectifs. Toutefois, certaines interrogations subsistent en ce qui a trait à la description du projet, à l'analyse des impacts et aux mesures d'atténuation proposées, à savoir :

Chapitre 3 Description du projet

Il est indiqué au point 3.1.2 (page 8) que des calculs hydrauliques ont déterminé les caractéristiques du pont projeté et que le niveau d'eau sous le pont n'augmentera que d'un centimètre à un débit d'une période de récurrence de cinquante ans. Cependant, l'ÉTUDE ne présente pas les critères retenus et la méthode utilisée pour justifier ses conclusions.

- Les calculs hydrauliques tiennent-ils compte de l'empierrement de protection décrit au point 7.1.2 (page 78)?
- Une simulation des niveaux d'eau et des profils des plans d'eau en fonction des débits retenus a-t-elle été réalisée?
- Le cas échéant, l'étude hydraulique du cours d'eau devra être annexée à l'ÉTUDE.

Selon ce qui est indiqué au point 3.1.2 (page 8), la portée du nouveau pont devrait être de 43,5 m (50 m actuel – 8 m culée est + 1,5 m culée ouest) plutôt que 42 m, tel que précisé.

- Quelle sera la portée du nouveau pont?
- Une coupe transversale localisant les culées, la ligne des hautes eaux et les niveaux atteints pour les débits considérés pour l'étude hydraulique devrait être jointe à l'ÉTUDE.

Chapitre 4 Description et analyse du milieu

Il est indiqué au point 4.3.1.2 (page 19) que les conditions hydrologiques de la rivière Escuminac ont été caractérisées par transfert de bassin puisqu'aucune station hydrométrique du MENV n'y est opérée. Il est à noter que la méthode d'analyse régionale peut également être utilisée pour déterminer les conditions hydrologiques d'une rivière lorsque des données provenant d'une station hydrométrique ne sont pas disponibles. De plus, le bassin versant de la rivière Nouvelle, à la station de jaugeage n° 011201, a une superficie de 1140 km², ce qui représente près de 3,5 fois celle du

bassin versant de la rivière Escuminac, qui est de 326,77 km².

- La méthode d'analyse régionale a-t-elle été utilisée pour déterminer les conditions hydrologiques de la rivière et comparer les résultats obtenus avec la méthode de transfert de bassin versant? Le cas échéant, l'ÉTUDE devrait en présenter les résultats. Dans le cas contraire, l'ÉTUDE doit apporter des éléments supplémentaires pour justifier l'unique méthode retenue.

La valériana uliginosa est la seule espèce floristique dont il est fait mention au point 4.3.2.2 (page 24). Selon les données disponibles au Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ), l'arnica lanceolata a également été observée à l'ouest de la zone d'étude, sur la rive de la rivière Escuminac. Les habitats servant au soutien de cette espèce sont variés (rivages rocheux ou graveleux ainsi que les affleurements, éboulis ou graviers exposés).

- La présence de l'arnica lanceolata dans la zone d'étude doit, tout comme pour la valériana uliginosa, être considérée comme potentielle.

Il semble y avoir une coquille dans la description des lignes de transport d'énergie au point 4.4.6.3 (page 47). Il y est indiqué « ...une ligne à 230 kV sur portique en bois, mais sa structure est celle d'une ligne à 230 kV... ».

Il est indiqué au point 4.4.7 (page 49) qu'une investigation plus poussée du terrain situé au 201, route 132, devrait être réalisée par un échantillonnage approprié, avant d'entreprendre les travaux, et ce, afin d'éliminer tout risque potentiel lié à la présence de sols contaminés dans l'emprise actuelle ou future de la route. L'impact potentiel lié à la présence de sols contaminés sur le milieu humain n'a pas été évalué au chapitre 8 et aucune mesure d'atténuation particulière n'est décrite au chapitre 9.

- La recommandation visant l'échantillonnage, avant la réalisation des travaux, sera-t-elle appliquée?
- Dans le cas où la caractérisation des sols indiquerait que ces derniers sont contaminés, quelles mesures d'atténuation seront apportées?

Chapitre 7 Présentation du tracé retenu

L'augmentation du dégagement latéral sous le viaduc n'apparaît pas parmi les caractéristiques techniques indiquées au point 7.1 (page 78). Tel qu'il est précisé au point 4.4.6.2 (page 47), le dégagement latéral d'environ 3 m sous le viaduc existant

est inférieur à la norme minimale de 7,5 m pour une route existante. De plus, il s'agit d'un des critères d'élaboration des tracés indiqués au point 6.1 (page 72).

- L'augmentation du dégagement latéral sous le viaduc (de 3 à 7 m) sera-t-elle intégrée au tracé retenu?

La remise à l'état naturel de l'ancienne route à la fin des travaux est l'une des caractéristiques énumérées au point 7.1 (page 78).

- Quel est l'échéancier prévu pour restaurer le corridor actuel?

Le chapitre 7 ne présente aucune précision sur les déblais et remblais associés à la variante de tracé retenue.

- Quel est l'ordre de grandeur des volumes prévus, la provenance, les méthodes de transport, d'entreposage et de disposition des matériaux?

Chapitre 8 Identification et analyse des impacts

Les impacts sur la qualité de l'eau de la rivière Escuminac et du ruisseau McKenzie, décrits au point 8.2.1.1 (page 84), ne concernent que la période de construction.

- Les modifications proposées (redressement du tracé et la correction du profil longitudinal de la route) favoriseront-elles un écoulement plus rapide des eaux dans les fossés de drainage?
- Le cas échéant, quelles mesures d'atténuation sont prévues pour limiter l'apport de sédiments dans les cours d'eau, par les fossés de drainage, durant la période d'exploitation?

Il est indiqué au tableau 25 (page 89) que l'augmentation de la turbidité de l'eau (impact n° 22) se produira durant les phases de construction et d'exploitation du projet. En conséquence, la durée de l'impact qui y est associée est erronée.

- Quelle est la durée de cet impact et quelle est l'importance de l'impact résiduel?

Contrairement à ce qui est indiqué à la fin du premier paragraphe du point 8.2.2.1 (page 90), aucune mesure d'atténuation ou de compensation visant la

vérification de la présence d'espèces floristiques dans le secteur des travaux n'est inscrite au chapitre 9.

- Quelles sont les mesures d'atténuation ou de compensation prévues quant à la vérification de la présence d'espèces floristiques dans le secteur des travaux?

Il est indiqué au point 8.2.2.2 (page 91) qu'un ponceau sera aménagé au droit d'un affluent du ruisseau McKenzie, au chaînage 8+460. De plus, il est précisé à la mesure d'atténuation C-5 (page 105) que la conception de ce ponceau respectera la capacité natatoire des poissons et ne créera pas d'obstacle à leur libre circulation.

- Quel est le type d'infrastructure actuellement en place au droit de ce cours d'eau? Quelles en sont les caractéristiques (longueur, diamètre, état, etc.)?
- L'aménagement d'un ponceau à arche a-t-il été envisagé afin d'éviter la création d'obstacle à la libre circulation des poissons?
- Quelles sont les caractéristiques du ponceau prévu (longueur, diamètre, pente, etc.)?

Il est indiqué au point 8.2.4.2 (page 101) que les mesures d'atténuation prévues, relativement à la possibilité de percevoir le banc de gravier de l'unité de paysage B, feront en sorte que l'impact résiduel sera d'importance mineure. La mesure d'atténuation retenue à cet effet consiste à ajouter un remblai pour cacher le banc de gravier (mesure P-8, page 110). Toutefois, il y est précisé que cette mesure sera appliquée s'il y a lieu.

- Dans le cas où la mesure d'atténuation proposée ne serait pas retenue, quel sera l'impact résiduel?

Il est indiqué au point 8.2.4.3 (page 101) qu'il y a une possibilité de confusion visuelle dans l'orientation des usagers de la route à cause de la perception des deux corridors et que des mesures d'atténuation contribueront à l'éliminer si une telle confusion est détectée en cours de chantier.

- L'amélioration de la sécurité routière étant un des objectifs du projet (chapitre 2, troisième paragraphe, page 3), une simulation visuelle

n'aurait-elle pas permis d'évaluer cette problématique?

Chapitre 9 Mesures d'atténuation et de compensation

Contrairement à ce qui est indiqué au premier paragraphe de ce chapitre (page 103), aucune mesure de compensation n'y est décrite.

- Le cas échéant, quelles sont les mesures de compensation prévues et quelles pertes sont visées par ces mesures?

La mesure d'atténuation C-3 (page 104) précise qu'il faut recouvrir de matière organique et ensemercer les remblais inférieurs à 20 m.

- Quelles sont les mesures d'atténuation prévues pour les remblais supérieurs à 20 m afin de bien stabiliser les talus, de minimiser l'apport de sédiments par ruissellement dans les fossés et leur donner un aspect naturel?

Chapitre 11 Programmes de surveillance et de suivi

- Quels sont les moyens prévus pour communiquer au MENV les résultats des programmes de surveillance et de suivi?

Plan des mesures d'urgence

- Quel est le plan préliminaire des mesures d'urgence prévu afin de réagir et d'intervenir adéquatement lors de sinistres?

DS/ds



Daniel Spooner, ing.
Analyste

c. c. M.M. Marcel Landry, directeur régional
Claudel Pelletier, Société de la faune et des parcs du Québec



Direction régionale de la Gaspésie-
Îles-de-la-Madeleine

Chandler, le 30 mars 2004

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

Objet : Projet d'amélioration de la route 132 sur le territoire de la Municipalité
d'Escuminac

N/Dossier : 6705-010-023-01

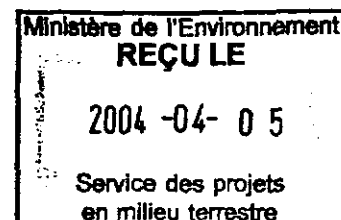
V/Dossier : 3211-05-385

Madame,

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, le ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir a procédé à l'analyse de la recevabilité provisoire de l'étude d'impacts relative au projet d'amélioration de la route 132 à Escuminac.

Les présents commentaires ne constituent pas un avis d'opportunité sur le projet en cause. Ils ne visent qu'à indiquer, pour l'ensemble des préoccupations du ministère, si tous les éléments requis pour évaluer adéquatement les impacts du projet ont été fournis par le promoteur.

Le ministère des Affaires municipales du Sport et du Loisir rappelle qu'il se préoccupe de l'intégration du projet aux options d'aménagement véhiculées dans les outils de planification et de réglementation municipale des lieux touchés par le projet. Il rappelle également que le projet devra être apprécié en regard des orientations gouvernementales en matière d'aménagement concernant entre autres, la gestion de l'urbanisation.



Pour toute information concernant cet avis, veuillez contacter M. Rénald Méthot, conseiller aux opérations régionales de notre direction.

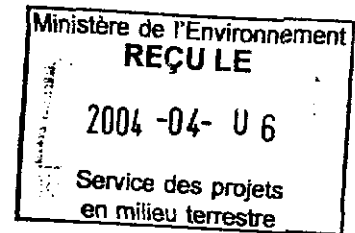
Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes salutations les meilleures.



Michel Gionest
Directeur régional



NOTE



DESTINATAIRE : M^{me} Linda Tapin
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 5 avril 2004

OBJET : **Avis relatif à la recevabilité du projet d'« Amélioration de la route
132 sur le territoire de la municipalité d'Escuminac »**
V/R : 3211-05-385 - N/R : 91633 - 5145-04-18 [R-162(n)]

La présente fait suite à votre demande d'analyse du 11 mars 2004 sur la recevabilité de l'étude d'impact du projet susmentionné.

Aux pages 23 à 25 et 90 du rapport, l'initiateur (le ministère des Transports du Québec ou MTQ) mentionne que les différentes sources d'informations dont des inventaires portant sur la flore et la végétation effectués en décembre 2000 et en mars 2001 n'ont pas permis de confirmer la présence de plantes vasculaires menacées ou vulnérables dans la zone d'étude. Cependant, la valériane des tourbières (*Valeriana uliginosa*), une plante vulnérable, a été observée en 1997 à l'ouest de la zone ciblée.

Les plantes vasculaires menacées ou vulnérables constituerait donc une problématique dans le présent dossier. D'ailleurs, le Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec et d'autres études recensent quatre mentions d'espèces menacées ou vulnérables dans l'ensemble de la zone à l'étude ou à proximité. Il s'agit, outre la valériane des tourbières, d'espèces potentielles telles le calypso bulbeux variété américaine (*Calypso bulbosa* var. *americana*) et l'*Amerorchis rotundifolia* qui affectionnent les cédrières tourbeuses. Aussi, peut-on rencontrer l'*Arnica* à aigrette brune (*Arnica lanceolata*), le long des ruisseaux et des rivières.

Par conséquent, le promoteur devrait réaliser un inventaire de terrain détaillé à une période plus propice (la première quinzaine de juillet) que celui réalisé antérieurement afin de pouvoir évaluer avec exactitude l'impact du projet sur les espèces végétales menacées ou vulnérables potentielles dans la zone d'étude. À cet égard, nous formulons les recommandations qui suivent :

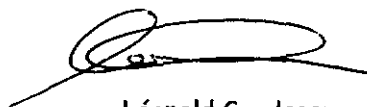
- 1) L'inventaire devra couvrir tous les secteurs ayant un potentiel pour les espèces végétales menacées ou vulnérables pouvant être affectées, notamment dans l'emprise projetée et sur une distance de 100 m de part et d'autre du tracé et, particulièrement, les zones de traverses des cours d'eau et celles des cédrières humides. Une caractérisation des milieux affectés devra accompagner les résultats de l'inventaire.

...2

- 2) Une copie des rapports détaillés de l'inventaire devra nous être transmise confidentiellement, incluant les noms et la localisation des occurrences observées à l'intérieur ou à proximité de la zone d'étude.
- 3) Le MTQ devra, le cas échéant, présenter les mesures envisagées (mesures d'atténuation particulières ou de compensation, etc.) nous permettant de juger de la recevabilité de l'étude d'impact. La transplantation ne sera pas une mesure à privilégier; elle ne doit être envisagée qu'en ultime recours.

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

Le directeur,



Léopold Gaudreau

LG/oo



Québec, le 14 avril 2004

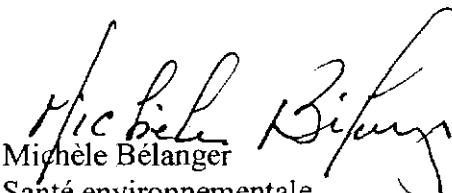
Madame Linda Tapin
Chef du Service des projets
en milieu terrestre
Ministère de l'Environnement
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Madame,

Suite à votre demande relativement au projet d'amélioration de la route 132 sur le territoire de la municipalité d'Escuminac (3211-05-385), nous vous transmettons nos commentaires qui ont été rédigés en collaboration avec la Direction de santé publique de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine.

Veuillez agréer, Madame, l'assurance de mes meilleurs sentiments.

MB/ff


Michèle Bélanger
Santé environnementale



Le 5 avril 2004

Madame Michèle Bélanger
Direction de la protection de la santé publique
Ministère de la Santé et des Services sociaux
1075, chemin Sainte-Foy, 2^e étage
Québec (Québec) G1S 2M1

Objet : Projet d'amélioration de la route 132 sur le territoire de la municipalité d'Escuminac
(3211-05-383)

Madame,

La présente fait suite à votre demande d'analyser d'un point de vue de santé publique la recevabilité de l'étude d'impact concernant le projet de réaménagement de la route 132 à Escuminac. Nous avons pris connaissance du rapport de l'étude d'impact concernant ce projet. Selon nous, la plupart des éléments requis par la directive ont été traités de façon valable. D'un point de vue de santé publique, nous considérons donc cette étude d'impact comme recevable.

Nous souhaiterions toutefois obtenir des précisions sur les éléments suivants :

Section 4.3.1 Composantes physiques

Au deuxième paragraphe, on mentionne qu'il n'y a jamais eu d'échantillonnage de la qualité de l'eau de la rivière Escuminac. Comment peut-on affirmer plus loin dans le texte que la qualité de l'eau est considérée excellente si on n'a pas de données?

Section 4.3.2.5 Faune terrestre

Quelle est l'évolution de la population du cerf de Virginie et quel est le nombre de collisions d'automobiles avec des cerfs depuis 1999?

Section 4.4.6.4 Prise d'eau, puits et rejets d'eaux usées

Est-ce que d'autres analyses microbiologiques et physicochimiques pour les puits dans le secteur à l'étude seront effectuées avant le début du projet afin de mettre à jour les données?

...2

Section 4.4.8 Climat sonore actuel

Le tableau 14 présente les résultats de niveau de bruit pour le jour. Quels sont les niveaux sonores pour la nuit?

Section 8.2.3.6 Usagers de la route 132

Une des justifications du projet invoquée au début du rapport est le nombre important de collisions d'automobiles avec le cerf de Virginie. Pourtant, on ne fait mention d'aucun impact en rapport avec ce sujet dans cette section. Est-on en mesure d'évaluer ces impacts?

Section 8.2.3.7 Climat sonore

Quel seront les impacts sur le climat sonore la nuit?

Espérant que ces commentaires vous donneront satisfaction, je demeure disponible pour tout renseignement complémentaire. Vous pouvez me rejoindre au numéro (418) 368-2443. Je vous prie de recevoir, Madame, mes plus cordiales salutations.



Marie Chagnon, biologiste
Agente de programmation en santé environnementale

MC/d

c.c. Monsieur Christian Bernier, DRSP
Madame Danielle Dallaire, MENV

Le 28 septembre 2004

Madame Linda Tapin
Ministère de l'Environnement du Québec
Direction des évaluations environnementales
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Levesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7



N/Réf : 9018.13

**Objet : Projet d'amélioration de la route 132 sur le territoire
de la Municipalité d'Escuminac (324-05-385)**

Madame,

Nous avons bien reçu, le 27 septembre dernier l'Addenda à l'étude d'impact sur l'environnement qui fait référence aux réponses de l'initiateur du projet aux questions du ministère de l'Environnement du Québec.

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, vous trouverez sous pli nos commentaires au meilleur de notre connaissance et selon nos champs de compétence.

Nous considérons que l'ensemble des questions soumises à votre direction, dans notre correspondance datée du 23 mars 2004, ont été couvertes par le ministère des Transports du Québec. Les réponses et les précisions apportées nous apparaissent également satisfaisantes.

Toutefois, la réalisation de projet de cet envergure est souvent ponctuée d'imprévus qui génèrent des modifications au calendrier initial. En ce sens, les périodes de restrictions contenues à l'étude d'impact peuvent devenir conflictuelles. Par contre, comme la planification de ces travaux se fait à plus ou moins long terme nous croyons que le ministère des Transports est en mesure de lancer son processus d'appel d'offres à un moment qui permettra aux contracteurs de respecter ces périodes sensibles.

D'autre part, bien que le ministère des Transports ne semble pas concerné par le choix du banc d'emprunt utilisé, il n'en demeure pas moins que cet aspect peut être important sur la plan des impacts appréhendés. Afin de limiter les conflits d'usage, il faudrait que le contracteur obtienne un avis préalable de Faune-Québec à l'effet que le site convoité ne supporte aucun habitat faunique au sens de la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune. À la suite d'un avis favorable, il pourrait procéder à sa demande de bail auprès du secteur mine du ministère des Ressources naturelles, de la faune et des parcs du Québec. Une telle demande d'avis pourrait possiblement être adressé également à la Direction régionales du MENV. Il faut comprendre ici que lorsque le bail du secteur mine est délivré, il devient très difficile pour nous faire relocaliser le choix du banc d'emprunt.

Espérant ces informations à votre convenance, recevez, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Claudel Pelletier, biologiste

CP/lc

c. c. M. Guildo Lavoie, Direction de l'aménagement de la faune – Sainte-Anne-des-Monts
M. Daniel Spooner, ministère de l'Environnement – Sainte-Anne-des-Monts



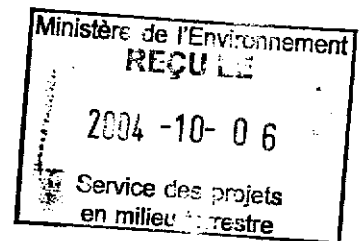
NOTE

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

EXPÉDITEURS : Jean-Pierre Létourneau, ing. et
Réal Jodry, m.sc.env.
Programme d'inspection et d'entretien
des véhicules automobiles (PIEVA)

DATE : Le 29 septembre 2004

OBJET : Projet d'amélioration de la route 132 sur le territoire de la
Municipalité d'Escuminac
Réception des réponses aux questions du MENV concernant
l'analyse du volet bruit et vibrations
V/Réf. : 3211-05-385
N/Réf. : PIEVA #603




Madame,


Suite à la réception d'une copie du document complémentaire contenant
les réponses aux demandes de renseignements adressées à l'initiateur du projet,
nous pouvons maintenant continuer l'analyse relative au climat sonore.

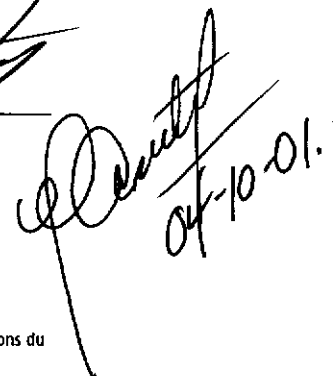
Compte tenu de ces nouveaux éléments, l'étude de bruit, présentée par
le promoteur, est recevable sous cet aspect.

L'analyse environnementale de ce volet peut donc suivre son cours.

Merci de votre attention.


Jean-Pierre Létourneau, ing. et


Réal Jodry, m.sc.env





Le 30 septembre 2004

Madame Michèle Bélanger
Direction de la protection de la santé publique
Ministère de la Santé et des Services sociaux
1075, chemin Sainte-Foy, 2^e étage
Québec (Québec) G1S 2M1

Objet : Projet d'amélioration de la route 132 sur le territoire de la municipalité d'Escuminac
(3211-05-385)

Madame,

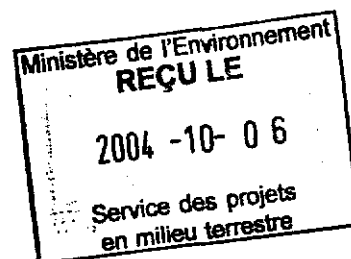
La présente fait suite à votre demande d'analyser d'un point de vue de santé publique le document complémentaire concernant le projet de réaménagement de la route 132 à Escuminac. Les réponses apportées aux questions qui concernent des éléments pouvant avoir un impact sur la santé publique nous satisfont.

Espérant que ces commentaires vous donneront satisfaction, je demeure disponible pour tout renseignement complémentaire. Vous pouvez me rejoindre au numéro (418) 368-2443. Je vous prie de recevoir, Madame, mes plus cordiales salutations.

Marie Chagnon, biologiste
Agente de programmation en santé environnementale

MC/d

c. c. Monsieur Christian Bernier, DRSP
Madame Danielle Dallaire, MENV



Chandler, le 5 octobre 2004

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

**Objet : Projet d'amélioration de la route 132 sur le territoire de la
Municipalité d'Escuminac (3211-05-385)
N/Dossier : 6705-060-025-01**

Madame,

J'ai bien reçu votre correspondance du 21 septembre dernier, dans laquelle vous nous demandez d'indiquer si les éléments requis concernant le document complémentaire contenant les réponses aux demandes de renseignements supplémentaires répond à nos attentes.

Les présents commentaires ne constituent pas un avis d'opportunité sur le projet en cause. Ils ne visent qu'à indiquer, pour l'ensemble des préoccupations du ministère, si tous les éléments requis pour évaluer adéquatement les impacts du projet ont été fournis par le promoteur.

Je vous prie de noter que nous considérons ce projet acceptable du point de vue environnemental.

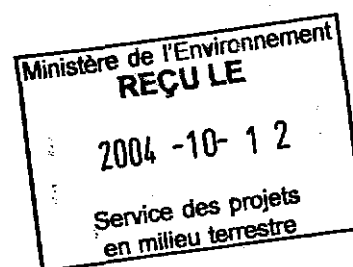
Pour toute information concernant cet avis, veuillez contacter M. Rénald Méthot, conseiller aux opérations régionales de notre direction.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes salutations les meilleures.



Michel Gionest
Directeur régional

500, avenue Daigneault, bureau 10B
C. P. 310
Chandler (Québec) G0C 1K0
Téléphone : (418) 689-5024
Télécopieur : (418) 689-4823
www.mamsl.gouv.qc.ca





NOTE

DESTINATAIRE : Madame Linda Tapin
Chef de service
Service des projets en milieu terrestre

EXPÉDITEUR : Monsieur Didier Bicchi, urb.
Chef de service
Service des eaux municipales SEM

DATE : Le 6 octobre 2004

OBJET : Projet d'amélioration de la route 132 sur le territoire de
la municipalité d'Escuminac

N/Réf. : SCW-144773

V/Réf. : DÉE 3211-05-385

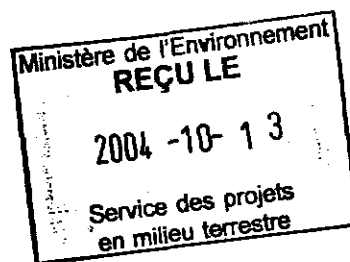
Nous avons pris connaissance du rapport intitulé « *Projet d'amélioration de la route 132 dans la municipalité d'Escuminac - Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministère de l'Environnement - Réponses aux questions du ministère de l'Environnement* » et soumis par le Groupe conseil GENIVAR.

Le SEM n'a pas de recommandation à formuler sur ce projet car il n'y a pas de prise d'eau municipale qui sera affectée par les travaux de réfection préconisés dans ce projet. Ces travaux seront réalisés en milieu terrestre sur une longueur de 3,5 km, à l'est de la rivière Escuminac.

Au plaisir de se parler.

Le chef de service,

Didier Bicchi, urb.

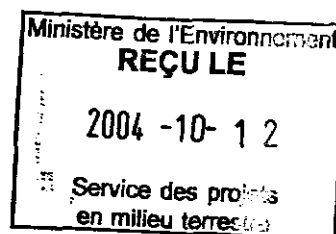


SERVICE DES EAUX MUNICIPALES
Édifice Marie-Guyart, 8^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7
Téléphone : (418) 521-3885
Télécopieur : (418) 528-0990
Internet: <http://www.menv.gouv.qc.ca>
Courriel: didier.bicchi@menv.gouv.qc.ca



Québec, le 7 octobre 2004

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

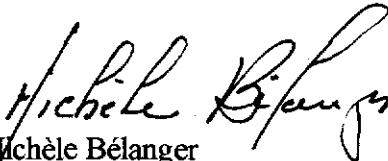


Madame,

Suite à votre demande relative au document complémentaire de l'étude d'impact concernant le « Projet d'amélioration de la route 132 sur le territoire de la Municipalité d'Escuminac » (3211-05-385), nous vous transmettons nos commentaires qui ont été rédigés en collaboration avec la Direction de santé publique de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine.

Veillez agréer, Madame, l'assurance de mes meilleurs sentiments.

MRB/lr


Michèle Bélanger
Direction de la protection
de la santé publique

Le 30 septembre 2004

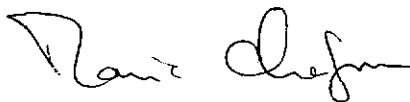
Madame Michèle Bélanger
Direction de la protection de la santé publique
Ministère de la Santé et des Services sociaux
1075, chemin Sainte-Foy, 2^e étage
Québec (Québec) G1S 2M1

Objet : Projet d'amélioration de la route 132 sur le territoire de la municipalité d'Escuminac
(3211-05-383)

Madame,

La présente fait suite à votre demande d'analyser d'un point de vue de santé publique le document complémentaire concernant le projet de réaménagement de la route 132 à Escuminac. Les réponses apportées aux questions qui concernent des éléments pouvant avoir un impact sur la santé publique nous satisfont.

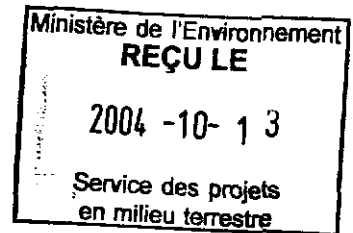
Espérant que ces commentaires vous donneront satisfaction, je demeure disponible pour tout renseignement complémentaire. Vous pouvez me rejoindre au numéro (418) 368-2443. Je vous prie de recevoir, Madame, mes plus cordiales salutations.



Marie Chagnon, biologiste
Agente de programmation en santé environnementale

MC/cl

c. c. Monsieur Christian Bernier, DRSP
Madame Danielle Dallaire, MENV



NOTE

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

DATE : Le 7 octobre 2004

OBJET : Amélioration de la route 132 sur le territoire de la
municipalité d'Escuminac
V/Réf. : 3211-05-385
N/Réf. : 3211-11-01-0001100
400174529

Nous avons bien reçu votre demande de commentaires datée du 21 septembre 2004 concernant les réponses aux demandes de renseignements qui ont été adressées au promoteur relativement au projet susmentionné. Nous avons procédé à l'analyse du document intitulé *Projet d'amélioration de la route 132 dans la municipalité d'Escuminac – Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement – Réponses aux questions du ministère de l'Environnement – septembre 2004 – Addenda à l'étude d'impact sur l'environnement (ADDENDA)*.

En général, le promoteur répond de façon satisfaisante et valable aux interrogations que nous vous avons transmises le 30 mars 2004. Toutefois, en réponse à certaines questions, le promoteur indique que les précisions seront transmises ultérieurement (lors du dépôt des plans et devis finaux).

Il est à noter que l'élimination des déblais impropres à la construction ou excédentaires est souvent problématique lorsque le volume est important (41 000 m³ dans le cas présent) et une attention particulière doit y être apportée. À cet effet, l'obligation de l'entrepreneur quant au respect de la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables devra être inscrite explicitement dans les devis finaux.

DS/ds

Daniel Spooner, ing.
Analyste

c. c. MM. Marcel Landry, directeur régional
Claudel Pelletier, ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des
Parcs du Québec

Le 14 octobre 2004

Madame Linda Tapin, chef de service
Direction des évaluations environnementales
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Projet d'amélioration de la route 132 sur le
territoire de la municipalité d'Escuminac (3211-05-385)**

Madame,

En réponse à votre demande du 21 septembre 2004, nous vous informons que nous avons analysé le document complémentaire concernant les réponses aux demandes de renseignements que vous avez adressées à l'initiateur relativement à son projet (5 mai 2004).

Cette analyse nous permet de vous informer que les renseignements demandés au promoteur, à savoir : « Q-C 83 Produire un plan préliminaire de mesures d'urgence » ont été traités de façon satisfaisante et que nous jugeons l'étude recevable.

Toutefois, nous suggérons que le promoteur informe la municipalité d'Escuminac de l'existence de ce plan d'urgence afin d'effectuer les arrimages nécessaires avec cette municipalité.

Pour toute information complémentaire, n'hésitez pas à communiquer avec madame Diane Migneault, responsable du dossier dans cette région et dont les coordonnées apparaissent ci-dessous.

Veuillez accepter, Madame, mes salutations distinguées.

Le directeur régional,



Christian Côté

CC/mc

c. c. : M^{mes} Marie-Ève Fortin, conseillère territoriale en sécurité civile
Diane Migneault, conseillère en sécurité civile
M. Bernard Dubois, DOTSC

Bas-Saint-Laurent
70, rue Saint-Germain Est, bureau 110
Rimouski (Québec) G5L 7J9
Téléphone : 418-727-3589
Télécopieur : 418-727-3643
Ligne d'urgence sans frais : 1-866-776-8345
www.msp.gouv.qc.ca
Courriel : securite.civile01@msp.gouv.qc.ca

Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine
96, montée Sandy Beach, bureau 1.02
Gaspé (Québec) G4X 2W4
Téléphone : 418-360-8097
Télécopieur : 418-360-8098
Ligne d'urgence sans frais : 1-866-776-8345
www.msp.gouv.qc.ca
Courriel : securite.civile11@msp.gouv.qc.ca





DESTINATAIRE : M^{me} Linda Tapin
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 28 octobre 2004

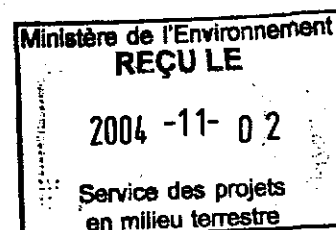
OBJET : Avis relatif à la recevabilité du projet d'« Amélioration de la route 132 sur le territoire de la municipalité d'Escuminac »
V/R : 3211-05-385 - N/R : 91633 - 5145-04-18 [R-162(2)]

La présente fait suite à votre deuxième demande d'analyse du 21 septembre 2004 sur la recevabilité de l'étude d'impact du projet susmentionné.

Notre correspondance du 1^{er} avril 2004 conditionnait essentiellement la recevabilité de cette étude d'impact à la réalisation des inventaires détaillés de terrain à une période plus propice (la première quinzaine de juillet), notamment dans l'emprise projetée et sur une distance de 100 m de part et d'autre du tracé et, particulièrement, les zones de traverses des cours d'eau et celles des cédrières humides. Une caractérisation de la strate végétale (ou des milieux affectés) devait également accompagner les résultats d'inventaires.

Le document complémentaire qui accompagne votre demande (l'addenda de septembre 2004) mentionne, à la page 24, que ladite exigence a été satisfaite. L'annexe 3 du document en présente les résultats qui confirment l'absence de deux des trois espèces menacées ou vulnérables typiques des cédrières humides : la valériane des tourbières (*Valeriana uliginosa*) et le calypso bulbeux variété américaine (*Calypso bulbosa* var. *americana*). Par contre, la présence d'une troisième espèce, l'orchis à feuilles rondes (*Amerorchis rotundifolia*) a été confirmée à deux endroits dans la cédrière, dont les spécimens les plus exposés ont été observés à une dizaine de mètres de l'emprise de la route projetée. Finalement, aux pages 7 et 8 de l'annexe 3 les résultats d'inventaires relèvent une absence complète de l'arnica à aigrette brune (*Arnica lanceolata*), sur les rives ciblées (dans la zone d'étude) : le ruisseau (chaînage 8+460) qui traverse la route 132 ainsi que la rivière Escuminac, au pont d'Escuminac et aux environs du chaînage 5+900.

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




...2

En conséquence, nous jugeons recevable cet addenda (à l'instar du rapport principal d'étude d'impact) au regard de notre champ de compétence et, plus particulièrement, au strict respect (par le promoteur, le ministère des Transports du Québec) de mesures d'atténuation particulières visant l'orchis à feuilles rondes, l'unique espèce floristique susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable dans la zone d'étude. Ces mesures consistent en une restriction d'accès de la machinerie aux limites prévues de l'emprise, accompagnée de l'installation d'une clôture « voyante » en plastique rouge (environ 1,3 m de hauteur) servant à protéger les arbres et les arbustes des rigueurs de l'hiver (voir annexe 3, page 9). Par ailleurs, le promoteur devra s'assurer, en toutes circonstances, de la non-divulcation au grand public des éléments permettant la localisation des occurrences observées à l'intérieur ou à proximité de la zone d'étude. De même, il devra nous transmettre confidentiellement le rapport détaillé de travaux d'inventaires de terrain.

Finalement, nous regrettons, malgré tout, que ce projet conduise à la fragmentation de la partie nord de la cédrière humide située à l'est de la route Escouminac-Flats, un type de milieu humide peu fréquent et abritant potentiellement d'autres plantes menacées ou vulnérables en dehors des limites du projet.

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

Le directeur,



Léopold Gaudreau

LG/00