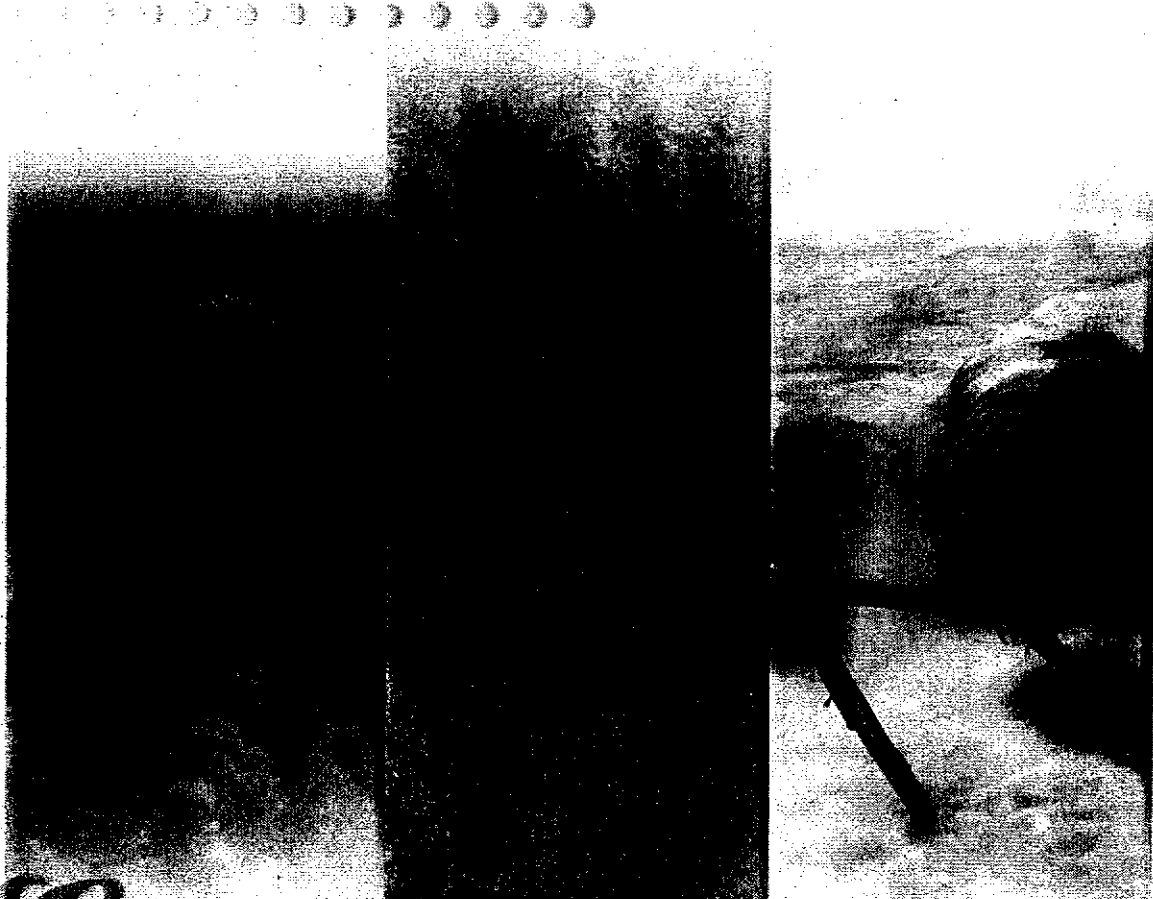


**ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENT**

*Questions et commentaires*

**Projet de réaménagement de la route 138  
sur le territoire de la municipalité de Longue-Rive  
par le ministère des Transports**



*Environnement*



---

---

*Questions et commentaires*

**Projet de réaménagement de la route 138  
sur le territoire de la municipalité de Longue-Rive  
par le ministère des Transports**

**Dossier 3211-05-399**

**Le 3 juin 2003**

---

---



## TABLE DES MATIÈRES

<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>1</b>
<b>QUESTIONS ET COMMENTAIRES .....</b>	<b>1</b>
<b>CHAP. 3 DESCRIPTION DU MILIEU.....</b>	<b>1</b>
<b>CHAP. 4 ANALYSE COMPARATIVE ET CHOIX D'UNE OPTION.....</b>	<b>4</b>
<b>CHAP. 5 ÉVALUATION DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX .....</b>	<b>5</b>
<b>CHAP. 6 PROGRAMMES DE SURVEILLANCE ET SUIVI.....</b>	<b>7</b>
<b>COMMENTAIRES DU CENTRE D'EXPERTISE HYDRIQUE .....</b>	<b>8</b>



## **INTRODUCTION**

Le présent document résulte de la consultation intra et interministérielle. Cet exercice a permis de vérifier si les éléments de la directive et du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9) ont été traités d'une façon satisfaisante dans la version provisoire de l'étude d'impact sur le réaménagement de la route 138 sur le territoire de la municipalité de Longue-Rive, déposée le 10 mars 2003 par le ministère de Transports (MTQ).

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

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

## **QUESTIONS ET COMMENTAIRES**

### **CHAP. 3 DESCRIPTION DU MILIEU**

#### **QC. 1 p. 3-6**

- Seules les deux rivières majeures du territoire sont inscrites à l'étude, quant est-il des autres cours d'eau permanents, dont la Petite rivière ?

#### **QC. 2 p. 3-7**

- Les limites des hautes eaux printanières de récurrence 2 ans et 20 ans ainsi que la largeur de la rivière Sault-au-Mouton pour ces mêmes récurrences ne sont pas indiquées dans l'étude d'impact. Cette information devrait figurer au texte.
- Les limites des hautes eaux printanières de récurrence 2 ans et 20 ans de la rivière Sault-au-Mouton ne sont pas indiquées sur les cartes 3-2 A et B comme il est mentionné dans le texte. Serait-il possible d'ajouter ces informations ?

#### **QC. 3 p. 3-16**

- Bien que les plantations aient une grande valeur économique, elles ont aussi une valeur écologique. Cette valeur n'apparaît pas dans l'étude.

#### **QC. 4 p. 3-19**

- Des études récentes sur la Côte-Nord ont permis de préciser la période de migration des anguilles, soit de la mi-juin à la mi-octobre, avec une dévalaison intensive en

septembre et octobre. Une période de restriction devrait, dans ce contexte, viser les mois de septembre et octobre.

- À quel moment comptez-vous effectuer la validation des zones de fraye ?

QC. 5 p. 3-21

- Aucune étude de terrain n'a été effectuée pour vérifier la présence ou non de ravage d'original dans la zone d'étude. Étant donné que l'augmentation du risque de collision avec la grande faune constitue un danger pour la sécurité publique et que les peuplements forestiers présents dans la zone d'étude constituent des habitats propices à l'établissement de ravage d'originaux, nous considérons qu'un inventaire de terrain concernant la présence d'originaux devrait être réalisé afin de documenter davantage la zone du futur contournement sur ce sujet.

QC. 6 p. 3-22

- Un inventaire de terrain de l'avifaune devrait être réalisé selon une méthode approuvée et ce principalement dans les zones forestières et en friches qui seront traversées par la future route de contournement, puisque aucun des inventaires auxquels fait référence l'étude ne semble avoir été réalisé dans ces secteurs.
- Il n'est nul part précisé la date, la méthode d'inventaire ni la ou les zones couvertes par l'inventaire effectué par la Fondation Les oiseleurs du Québec.
- L'utilisation de la banque de données ÉPOQ peut être utile mais doit être utilisée comme soutien et non comme référence exacte puisque :
  - ce sont des relevés effectués par des ornithologues amateurs, donc sans méthode scientifique ;
  - les zones inventoriées sur la Côte-Nord, comme vous l'avez précisé dans l'étude, sont principalement les plans d'eau et l'estuaire du Saint-Laurent où se concentrent de grands nombres d'oiseaux ;
  - les zones forestières sont très peu inventoriées dans cette région ;
  - les observations sont effectuées de façon ponctuelle, et ce, par un petit nombre d'observateurs, ce qui ne reflète pas les concentrations réelles de la faune avienne.

QC. 7 p. 3-26

- L'étude mentionne qu'il n'y a aucun habitat faunique sur le territoire de l'étude, ce qui n'est pas exact. L'« habitat du poisson » est un habitat faunique en vertu de la *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune* qui est déterminé lorsqu'il y a présence de poissons. Or, la présence de poissons est documentée dans les rivières du Sault-au-Mouton et Éperlan. Par ailleurs, dix cours d'eau permanents qui seraient affectés par les travaux ne sont pas caractérisés. La présence de poissons n'y est pas documentée. Il est possible que ces cours d'eau soient des habitats du poisson.



QC. 8 p. 3-26

- La méthode d'inventaire et les secteurs inventoriés pour identifier les espèces floristiques menacées ne sont pas donnés dans l'étude.

QC. 9 p. 3-27

- Puisque le marais localisé à l'est de la zone d'étude est reconnu comme étant un habitat potentiel de nidification de trois espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables (le râle jaune, le hibou des marais et le bruant le Nelson), un inventaire de terrain de l'avifaune à partir d'une méthode scientifique est recommandé dans cette zone.

QC. 10 p. 3-41

- Le projet doit-il faire l'objet d'une demande de modification d'usage agricole auprès de la Commission de protection du territoire agricole ? Dans l'affirmative, cette autorisation doit être obtenue préalablement à l'autorisation du projet par le décret gouvernemental.

QC. 11 p. 3-45

- Où se trouve la scierie Kruger ? Se trouve-elle à l'intérieur de la zone d'étude ? Si tel est le cas, il serait pertinent de la localiser sur une carte.

QC. 12 p. 3-47-48

- Compte tenu que les prises d'eau figurant à la carte 3-2 B (lots 54-A3 et 54-B14) seront possiblement situées en aval hydraulique du tracé projeté et adjacentes au nouveau tronçon du chemin du Lac-des-Cèdres, il serait utile d'en faire une description plus élaborée.
- Quelle est la délimitation de la zone d'alimentation de ces prises d'eau et la vulnérabilité des eaux souterraines les approvisionnant ?
- Est-ce que la future route risque d'influencer ces puits ?
- Comment les prises d'eau de surface peuvent-elles être situées à ces endroits (cartes 3-2 B et 5-2 B) s'il n'y a pas de rivière pour les alimenter ?
- Les symboles des prises d'eau ne sont pas localisés au même endroit sur les cartes 3-2 B et 5-2 B.
- La localisation d'au moins un des deux symboles de prise d'eau ne correspond pas au lot identifié dans l'étude (54 B-14). L'identification de l'autre lot (54 A-3) n'est pas possible compte tenu des informations données sur cette carte (3-2 B).
- La prise d'eau de surface appartenant à la Coopérative d'aqueduc du Canton d'Iberville se trouve-t-elle à l'extérieur de la zone d'étude ? Elle n'apparaît pas sur les cartes 3-2 A et B.

QC. 13 p. 3-49

- L'avancement des travaux de recherche en eau souterraine effectués par la ville pourrait aussi être mentionné, notamment pour les emplacements potentiels de nouveaux puits d'alimentation.

QC. 14 p. 3-49 Tableau 3-12

- Pourquoi les relevés de seulement deux des trois prises d'eau sont présentés dans ce tableau ?

QC. 15 p. 3-52

- Pourquoi le relevé du climat sonore a-t-il été effectué en novembre si l'on cherche à obtenir un débit journalier moyen estival ?
- L'utilisation de la vitesse affichée de 50 km/h dans le modèle d'évaluation du climat sonore actuel n'atténue-t-elle pas l'évaluation du climat sonore réel ? L'utilisation de la vitesse moyenne présentée dans l'étude d'opportunité et calculée à 63,2 km/h ne serait-elle pas davantage pertinente ?
- Le comptage des véhicules effectué durant l'été 2001 et présenté dans l'étude d'opportunité n'indique pas la méthode utilisée, si le comptage est effectué à l'heure ou à la journée, ni si des comptages ont été effectués de nuit.

#### **CHAP. 4 ANALYSE COMPARATIVE ET CHOIX D'UNE OPTION**

QC. 16 p. 4-8

- Le nombre de pont à construire devrait apparaître dans la comparaison technico-économique.

QC. 17 p. 4-12

- Quels sont les avantages comparatifs supplémentaires énoncés dans l'étude permettant de choisir le tracé préférentiel ?

QC. 18 p. 4-16

- Pourquoi construire deux nouvelles voies collectrices puisque la rue Giroux et le chemin du Lac-des-Cèdres sont déjà en place et croisent la future route de contournement ?
- Est-ce que la rue Giroux et le chemin du Lac-des-Cèdres croiseront aussi la nouvelle route de contournement après la construction des voies collectrices ?
- Les secteurs de la rue Giroux et du chemin du Lac-des-Cèdres, entre les nouvelles voies collectrices et la future route de contournement, seront-ils désaffectés ?

- Advenant que ces derniers tronçons soient désaffectés, comment comptez-vous aménager ceux-ci ainsi que les deux extrémités de la route 138 actuelle ?
- Le code d'impact Vis-7 n'apparaît nul part sur les cartes 5-2 A et B.
- Est-ce que les traverses de motoneige se feront directement sur la nouvelle route de contournement après sa mise en service ?

QC. 19 p. 4-18

- Les sites potentiels de matériaux, par exemple les sablières, ainsi que de matériaux de déblais excédentaires pourraient être identifiés.

QC. 20 p. 4-22

- Préciser comment les propriétaires de lots forestiers et agricoles auront accès à leurs lots au cours de la phase d'exploitation s'il y a servitude de nonaccès à partir de la route de contournement.

## **CHAP. 5 ÉVALUATION DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX**

QC. 21 p. 5-3

- L'explication des trois degrés de perturbation ne correspond pas avec la figure adjacente (figure 5-1) qui fait référence à la vulnérabilité et à la proportion affectée.

QC. 22 p. 5-5 Tableau 5-2

- Vous n'expliquez pas pourquoi vous utilisez un indice couplant deux paramètres pour déterminer l'importance de l'impact ni pourquoi vous choisissez les paramètres intensité et durée pour cet indice.

QC. 23 p. 5-12

- Peut-on préciser les sens d'écoulement des fossés de drainage de l'emprise de la future route ainsi que la destination générale des eaux de ruissellement ?
- Advenant le fait que la municipalité ait déterminé la localisation de son ou ses nouvelles prises d'eau potable, le MTQ devrait réaliser des échantillonnages de la qualité physico-chimique de l'eau avant, pendant et après la phase de construction.
- Les dix cours d'eau permanents qui seraient affectés par les travaux devraient être caractérisés afin d'évaluer les impacts du projet.
- Il serait important que la conception des ponceaux et de leurs approches amont et aval soit faite de façon à éviter les problèmes d'érosion.

QC. 24 p. 5-13

- Une plaine inondable située en rive droite de la rivière Éperlan est délimitée sur la carte 3-1 B. Est-ce que cette zone correspond à celle découlant des cotes établies pour les zones qui seront touchées par les travaux de remblayage ?
- Quelles mesures d'immunisation sont prévues pour cette zone ?
- Un relevé de la qualité des eaux de surface des puits qui assurent l'alimentation des citoyens ainsi que ceux de puits personnels du chaînage 4+700 doit être effectué avant, pendant et après les travaux.

QC. 25 p. 5-15

- Pourquoi n'y a-t-il pas d'aménagement de compensation prévu pour la perte de superficies d'habitat des aulnaies ?

QC. 26 p. 5-17

- Le texte fait mention de compensation d'habitat faunique (faune aquatique) et de construction de bernés filtrantes dans les fossés de drainage. Ces mesures d'atténuation ne sont pas inscrites au tableau 5-10 (mesures d'atténuation B12 et B13).
- Le projet de compensation pour perte d'habitat doit être identifié et décrit afin d'évaluer sa pertinence.

QC. 27 p. 5-21

- Est-ce que la superficie restante de terre agricole au nord de l'emprise sera suffisamment grande pour être exploitée par son propriétaire après la mise en exploitation de la route ?

QC. 28 p. 5-33

- L'analyse du climat sonore ne fait pas mention d'impact lors des phases de préparation et de construction. Pourtant, de nombreux camions et machineries lourdes emprunteront des voies locales. Cet impact devrait être ajouté à l'étude ainsi que les mesures d'atténuation requises.

QC. 29 p. 5-35 Tableau 5-8

- Dans le tableau 5-8, le nombre de résidences est calculé sans les résidences expropriées. Le nombre de résidences situées à l'intérieur de la zone d'étude passe donc de 431 (tableau 5-7) à 419. Cependant, seulement 11 résidences doivent être expropriées, ce qui fait un total de 420 résidences demeurant dans la zone d'étude. Où se trouve la résidence manquante ?

QC. 30 p. 5-37

- Les sigles des champs visuels 11 et 12 (CV11 et CV12) n'apparaissent pas sur la carte 3-2 A.

QC. 31 p. 5-56

- Déterminer quelle mesure sera prise pour combler la perte de superficie d'habitats fauniques (B6).

QC. 32 p. 5-57

- Les plans, calendriers d'exécution ainsi que le budget alloué pour les aménagements de compensation de perte d'habitat énoncés en B12 devront être insérés dans le programme de suivi.

QC. 33 p. 5-62

- Les batardeaux ne doivent pas contenir de matière fine de moins de 5 mm de diamètre.
- L'empiètement du 2/3 (66%) lors de la construction et de 20% une fois les travaux terminés doit être mesuré à partir de la limite des hautes eaux printanières de récurrence 2 ans.

## **CHAP. 6 PROGRAMMES DE SURVEILLANCE ET SUIVI**

QC. 34 p. 6-2

- Les études hydrauliques et géotechniques ne doivent pas faire partie du programme de suivi puisqu'elles doivent être effectuées avant la construction. Le programme de suivi fait plutôt référence à la vérification par l'expérience sur le terrain de la justesse de l'évaluation de certains impacts et de l'efficacité de certaines mesures d'atténuation ou de compensation prévues à l'étude d'impact, suite à la mise en service de l'infrastructure routière.

## COMMENTAIRES DU CENTRE D'EXPERTISE HYDRIQUE

### Traverse de la rivière Sault-au-Mouton

L'étude d'impact annonce la réalisation d'une étude hydraulique. Nous considérons effectivement qu'une telle étude est requise et nous pourrions fournir des commentaires plus détaillés à la lecture de cette étude.

Mentionnons les éléments que cette étude devrait prendre en compte, à notre avis :

- l'évaluation, dans les conditions actuelles, de la cote de crue atteinte pour la récurrence de débit de 2 ans ou les hautes eaux naturelles et la position des culées par rapport à cette cote ;
- l'évaluation, dans les conditions actuelles, des cotes de crues de récurrence 20 et 100 ans et, si requise, pour d'autres récurrences aussi, selon les critères de conception du pont ;
- l'évaluation des cotes de crues atteintes dans les conditions après construction du pont pour toutes ces périodes de récurrence, de même que la conception proposée pour éliminer ou minimiser cet impact ;
- l'incidence des piles du pont sur :
  - les vitesses d'écoulement et les problèmes d'érosion potentiels du lit et des berges qui pourraient en résulter, le cas échéant ;
  - les modifications potentielles des caractéristiques hydro-sédimentaires du secteur affecté : érosion et sédimentation ;
  - la circulation des glaces et les risques d'embâcles associés à la présence du pont ;
- les ouvrages temporaires durant la construction et les méthodes d'implantation ;
- les travaux de stabilisation.

La réalisation d'une étude géotechnique est aussi prévue. Elle devra notamment fournir les informations requises relativement à la sensibilité des sols à l'érosion dans le lit et les berges et les techniques appropriées de stabilisation.

### Traverse de la rivière Éperlan

On dit que le tracé retenu viendra rejoindre le tracé actuel de la route à la hauteur de cette rivière et que le secteur comporte une zone inondable qui peut affecter certaines parties des terres situées de part et d'autre du pont de la route 138 actuelle. À notre avis, une analyse hydraulique serait aussi requise dans ce cas, de façon à caractériser et analyser les aspects suivants :

- Quels sont les niveaux des hautes eaux dans les conditions actuelles pour les récurrences 2, 20 et 100 ans, par rapport à l'élévation de la route, actuelle et prévue ;
- Quelle est l'incidence du projet sur cette situation ?
- Quels sont les niveaux atteints lors d'embâcles et l'incidence du projet sur ces conditions ?

*Original signé par :*

Valérie Saint-Amant  
Chargée de projet







