

---

---

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

---

## Liste par ministère ou organisme

no	Ministère ou organismes	Direction ou service	Signataire : Nom, prénom	Date	Nbre pages
1.	Agence canadienne d'évaluation environnementale	Région du Québec	Anne-Marie Gaudet	15 juin 2011	1 page.
2.	Agence canadienne d'évaluation environnementale	Région du Québec	Kambale Katahwa	8 juin 2010	11 pages.
3.	Agence canadienne d'évaluation environnementale	Région du Québec	Kambale Katahwa	4 mai 2010	2 pages.
4.	Environnement Canada	Évaluations environnementales, Direction des activités de protection de l'environnement	Brigitte Cusson	17 mai 2010	6 pages.
5.	Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine	Direction de la Côte-Nord	Françoise Aubry	10 mai 2010	1 page.
6.	Ministère de la Santé et des Services sociaux	Direction de la protection de la santé publique	Guy Sanfaçon	29 avril 2011	2 pages.
7.	Ministère de la Santé et des Services sociaux	Direction de la protection de la santé publique	Guy Sanfaçon	10 mai 2010	8 pages.
8.	Ministère de la Sécurité publique	Direction régionale du Saguenay – Lac Saint-Jean et de la Côte-Nord	Réal Delisle	12 mai 2011	1 page.
9.	Ministère de la Sécurité publique	Direction régionale du Saguenay – Lac Saint-Jean et de la Côte-Nord	Réal Delisle	12 mai 2010	2 pages.
10.	Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire	Direction régionale de la Côte-Nord	Jacques Tremblay	16 mai 2011	1 page.
11.	Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire	Direction régionale de la Côte-Nord	Jacques Tremblay	17 mai 2010	2 pages.
12.	Ministère des Ressources naturelles et de la Faune	Direction des affaires régionales de la Côte-Nord	Linda Tremblay	10 mai 2010	3 pages.

no	Ministère ou organismes	Direction ou service	Signataire : Nom, prénom	Date	Nbre pages
13.	Ministère du Conseil exécutif	Secrétariat aux affaires autochtones, Direction des relations et du suivi des ententes	Lucien-Pierre Bouchard	29 avril 2011	1 page.
14.	Ministère du Conseil exécutif	Secrétariat aux affaires autochtones, Direction des relations et du suivi des ententes	Lucien-Pierre Bouchard	5 mai 2010	1 page.
15.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction des évaluations environnementales	Marie-Claude Théberge	31 mai 2011	2 pages.
16.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère	Michel Goulet	15 avril 2011	1 page.
17.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère	Pierre Vincent	15 juin 2010	4 pages.
18.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction du patrimoine écologique et des parcs	Jean-Pierre Laniel	24 mai 2011	1 page.
19.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction du patrimoine écologique et des parcs	Jean-Pierre Laniel	5 mai 2011	1 page.
20.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction du patrimoine écologique et des parcs	Jean-Pierre Laniel	6 mai 2010	3 pages.
21.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction du patrimoine écologique et des parcs	Jean-Pierre Laniel	28 avril 2010	6 pages.
22.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction régionale Côte-Nord	Jacques Chiasson	21 avril 2010	1 page.
23.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Côte-Nord	Alain Gaudreault	19 avril 2011	1 page.
24.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Côte-Nord	Alain Gaudreault	10 mai 2010	3 pages.
25.	Ministère du Tourisme	Région du Québec	David Belgue	16 avril 2010	1 page.
26.	Pêches et Océans Canada	Océans et Habitat et Espèces en péril, Région du Québec	Stéphanie Larouche-Boutin	27 avril 2010	6 pages.



Agence canadienne  
d'évaluation environnementale

Canadian Environmental  
Assessment Agency

1141, route de l'Église,  
2<sup>e</sup> étage CP 9514 Succ. Ste-Foy  
Québec (Québec) G1V 4B8

1141 route de l'Église,  
2nd Floor PO Box 9514, Stn Ste-Foy  
Québec, Québec G1V 4B8

Québec, le 15 juin 2011

Madame Natalie Fantin  
Ministère des Transports du Québec  
625, boulevard Lafleche, bureau 110  
Baie-Comeau (Québec)  
G5C 1C5

**Objet :** Projet de construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de Rivière Pentecôte

Madame,

Dans le cadre de la procédure d'évaluation environnementale fédérale, nous avons procédé à l'examen des réponses que votre ministère a soumises aux questions et commentaires des ministères fédéraux pour le projet mentionné en objet.

Suite à cet examen, Transports Canada et Environnement Canada ont confirmé que les renseignements supplémentaires fournis le 6 avril 2011 sont suffisants pour que les experts de ces ministères puissent procéder à une analyse adéquate au regard de leurs champs de responsabilité.

De plus, l'analyse des réponses reçues le 6 avril 2011 ainsi que des renseignements supplémentaires fournis le 26 avril dernier par le promoteur a permis au Ministère des Pêches et Océans Canada (MPO) de déterminer que le projet n'occasionnera aucune détérioration, destruction ou perturbation résiduelle de l'habitat du poisson si les travaux sont réalisés tels que présentés. Une autorisation, en vertu du paragraphe 35(2) de la *Loi sur les pêches*, n'est donc plus nécessaire. En conséquence, le MPO n'agira plus à titre d'autorité responsable pour l'évaluation environnementale déclenchée en vertu de la *Loi Canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCÉE). Toutefois, le MPO demeure disponible si de l'expertise était nécessaire concernant l'habitat du poisson.

À ce stade-ci, Transports Canada procédera à la préparation du rapport d'examen préalable en vertu de la LCÉE, en collaboration avec les autres ministères fédéraux qui agiront à titre d'experts, dans lequel seront consignées les mesures d'atténuation et de compensation applicables au projet.

Si vous avez des questions n'hésitez pas à me contacter au 418-648-7831.

Veuillez agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Anne-Marie Gaudet  
Conseillère principale

c.c: MPO : Alain Kemp  
EC : Stéphanie Larouche-Boutin  
TC : Pascale Couroux-Smith  
MDDEP : Louis Messely





Agence canadienne  
d'évaluation environnementale

1141 route de l'Église, 2<sup>e</sup> étage,  
CP 9514, succursale Sainte-Foy  
Québec (Québec)  
G1V 4B8

Canadian Environmental  
Assessment Agency

1141 Route de l'Église, 2<sup>nd</sup> floor,  
P.O. Box 9514, station Sainte-Foy  
Quebec, Quebec  
G1V 4B8

Québec, le 08-06-2010

Madame Fantin Natalie  
Ministère des transports du Québec  
625, Boulevard Laflèche, bureau 110  
Baie-Comeau (Québec)  
G5C 1C5

**Objet :** Projet de construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte sur le territoire de la municipalité de Port-Cartier  
Questions et commentaires des ministères fédéraux

Madame,

Dans le cadre de la procédure d'évaluation environnementale fédérale, nous avons procédé à l'examen de l'étude d'impact sur l'environnement du projet intitulé Projet de construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte sur le territoire de la municipalité de Port-Cartier.

Suite à cet examen, vous trouverez ci-joint un document regroupant les questions et commentaires des ministères fédéraux impliqués dans l'évaluation environnementale de ce projet. Les informations demandées permettront aux experts de ces ministères de procéder à une analyse adéquate au regard de leurs champs de responsabilité.

Conformément à l'Entente Canada Québec en matière d'évaluation environnementale, vous pourriez répondre à ces questions et commentaires dans le même document que ceux du Ministère du développement durable de l'environnement et des parcs du Québec.

Veuillez nous faire parvenir 6 exemplaires de vos réponses quand elles seront prêtes ainsi qu'une version électronique.

Si vous avez des questions n'hésitez pas à me contacter au 418 648 7829.

Veuillez agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Kambale Katahwa  
Conseiller principal

Pièce jointe (1)

c.c. :

MPO : Stéfanie Larouche-Boutin

EC : Brigitte Cusson

TC : Pascale Couroux-Smith

MDDEP : Louis Messely

**Canada**

Construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de la  
Rivière-Pentecôte dans la municipalité de Port-Cartier sur la Côte-Nord

Lois canadienne d'évaluation environnementale  
Questions et commentaires  
Concernant l'étude d'impact sur l'environnement

Ministère des pêches et des océans du Canada  
Ministère des transports du Canada  
Ministère de l'Environnement du Canada

Juin 2010

## Table des matières

A. Questions et commentaires du ministère des pêches et des océans du Canada .....	3
A.1 Concept privilégié .....	3
A.2 Composantes du projet pouvant avoir un impact sur l'habitat du poisson .....	3
A.3 Utilisation des terres et des ressources à des fins traditionnelles par les Autochtones .....	5
A.4 Changements susceptibles d'être apportés au projet du fait de l'environnement ....	5
A.5 Effets cumulatifs .....	5
B Questions et commentaires d'Environnement Canada.....	6
B.1 Commentaires généraux.....	6
B.2 Commentaires spécifiques.....	7
3.2.1.2.4 Faune et habitats - Faune aviaire .....	7
5.3.1 Végétation terrestre - Tableau 5.5.....	8
5.3.2 Végétation riveraine et milieux humides .....	8
Tableau 5.6.....	8
5.3.2.3 Avenues de compensation.....	8
5.3.6 Faune aviaire .....	9
5.3.6.2 Mesures d'atténuation .....	10
C Questions et commentaires de Transports Canada.....	10

Ce document regroupe les questions et commentaires des ministères fédéraux suite à l'analyse du rapport suivant :

- Ministère des Transports du Québec (Côte-Nord). 2010. Construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte dans la municipalité de Port-Cartier sur la Côte-Nord – Étude d'impact sur l'environnement. Rapport final présenté par AECOM Tecslult inc. Pagination multiple.

#### **A. Questions et commentaires du ministère des pêches et des océans du Canada**

Les experts de la Division de la gestion de l'habitat du poisson de Pêches et Océans Canada (MPO) ont examiné le rapport en vertu des dispositions sur la protection de l'habitat du poisson de la Loi sur les pêches (LP).

##### ***A.1 Concept privilégié***

Le MPO privilégie l'aménagement de ponts à portée libre qui élimine les risques d'entrave aux déplacements du poisson et qui permet d'éviter les empiètements à l'intérieur des habitats du poisson. À ce sujet, le MPO est d'avis que le promoteur ne causera pas la détérioration, destruction ou perturbation de l'habitat du poisson s'il respecte les critères de conception et les mesures d'atténuation contenues dans l'énoncé opérationnel intitulé "Ponts à portée libre" disponible au lien internet suivant :

[http://www.dfo-mpo.gc.ca/oceans-habitat/habitat/modernizing-moderniser/epmp-pmpe/qc/index\\_f.asp](http://www.dfo-mpo.gc.ca/oceans-habitat/habitat/modernizing-moderniser/epmp-pmpe/qc/index_f.asp)

Toutefois, si les critères de conception et les mesures d'atténuation contenues dans cet énoncé opérationnel ne peuvent pas être respectés, le MPO aura besoin des informations additionnelles suivantes afin d'évaluer l'impact des travaux sur le poisson et son habitat :

##### ***A.2 Composantes du projet pouvant avoir un impact sur l'habitat du poisson***

Le MPO préconise habituellement les emplacements de ponts situés en dehors des zones méandreuses ou constitués de plaines inondables. Le MPO constate que l'emplacement de pont retenu regroupe ces deux caractéristiques à éviter. La plaine inondable située en rive gauche de la rivière Riverin est constituée d'un marécage arbustif qui présente des caractéristiques d'intérêt pour le poisson, particulièrement l'anguille d'Amérique, espèce préoccupante en vertu de la Loi sur les espèces en péril. Le MPO évalue que l'empiètement significatif de 1150 m<sup>2</sup> prévu dans ce marécage arbustif est susceptible de causer un impact négatif sur l'habitat de croissance et d'abri de l'anguille. Le MPO recommande donc d'éliminer ou de réduire substantiellement les empiètements à l'intérieur du marécage arbustif.

Étant donné la localisation ponctuelle du marécage, le MPO estime qu'une déviation mineure du tracé de route permettrait de protéger adéquatement ce milieu tout en conservant le tracé dans l'axe priorisé par les intervenants locaux.

- Q 1 Présenter une alternative de tracé de route visant à éliminer ou réduire substantiellement les empiètements à l'intérieur du marécage arbustif situé en rive gauche de la rivière Riverin. En cas d'impossibilité de réalisation, justifier et détailler les contraintes observées.*
- Q 2 Fournir les plans (même préliminaires) du pont à construire en présentant notamment la localisation des culées, des enrochements de protection et des batardeaux ainsi que leur dimension à l'intérieur de l'habitat du poisson (délimité à l'aide de la ligne naturelle des hautes eaux (LNHE)). Incrire aux plans les différents niveaux de crue d'utilité (ex : récurrence 2 ans, 25 ans, 100 ans).*
- Q 3 Selon l'information fournie, le MPO conclut qu'aucune jetée temporaire en enrochement ne sera nécessaire pour ériger le nouveau pont. En cas contraire, préciser l'emplacement prévu de la jetée, la nature des matériaux, la superficie d'empiètement estimée sous la LNHE ainsi que la durée prévue d'utilisation.*
- Q 4 Étant donné qu'il est possible que des travaux de dynamitage soient réalisés dans l'habitat du poisson ou à proximité de ce dernier, le promoteur peut-il s'engager, le cas échéant, à respecter les mesures suivantes :*
- Le dynamitage devra respecter les lignes directrices concernant l'utilisation d'explosifs dans les eaux de pêche canadiennes (Rapp. tech. can. sc. halieut. aquat. 2107, Wright et Hopky, 1998), qui peuvent être consultées à l'adresse suivante : [http://www.dfo-mpo.gc.ca/oceans-habitat/habitat/water-eau/explosives-explosifs/index\\_f.asp](http://www.dfo-mpo.gc.ca/oceans-habitat/habitat/water-eau/explosives-explosifs/index_f.asp)*
- À défaut de pouvoir respecter les lignes directrices, le promoteur devra faire une demande d'autorisation en vertu de l'article 32 de la LP.*
- Q 5 Préciser les méthodes de travail et les mesures d'atténuation prévues lors de la démolition du pont, notamment au regard de la récupération des rebus.*
- Q 6 Est-il prévu d'utiliser des ouvrages temporaires tels des batardeaux ou des jetées d'enrochement en vue de démolir le pont existant? Le cas échéant, préciser la localisation de ces ouvrages temporaires ainsi que leur superficie sous la LNHE. Estimer également les superficies qui seront redonnées au milieu aquatique suite au démantèlement des points d'appui du pont.*
- Q 7 Il est mentionné au point 5.1.6.2.3 de l'ÉI (MTQ 2010) que des travaux de creusage et de nettoyage seront réalisés sur des petits cours d'eau localisés à l'intérieur de l'emprise. Le MPO doit savoir si ces milieux présentent des habitats d'intérêt pour le poisson. Le cas échéant, détailler les problématiques rencontrées, l'ampleur des travaux à réaliser (longueur de cours d'eau travaillée), la localisation des cours d'eau, leurs caractéristiques ichtyologiques et physiques de même que les mesures de protection prévues pour contrôler notamment l'émission de sédiments.*

Q 8 *Présenter un aperçu du calendrier de réalisation des travaux.*

### **A.3 Utilisation des terres et des ressources à des fins traditionnelles par les Autochtones**

#### **Question/Commentaire 1**

Q9 *Est-ce que le présent projet a fait l'objet de consultations autochtones ?*

Q10 *Dans l'affirmative, pourriez-vous nous indiquer quels en étaient la nature et les conclusions ?*

#### **Question/Commentaire 2**

L'évaluation environnementale fédérale doit prendre en compte les répercussions que les effets environnementaux pourraient avoir sur l'usage courant de terres et de ressources à des fins traditionnelles par les autochtones.

Q11 *Est-ce la zone d'étude du projet comporte des terres ou des ressources dont les autochtones font usage à des fins traditionnelles?*

### **A.4 Changements susceptibles d'être apportés au projet du fait de l'environnement**

Les risques environnementaux qui peuvent influencer sur le projet doivent être décrits et les effets prévus de ces risques environnementaux doivent être documentés.

#### **Question/Commentaire 3**

Q12 *Identifier et décrire les risques environnementaux (fortes pluies, tempêtes, etc.) qui peuvent influencer sur le projet.*

Q13 *Indiquer comment la conception du projet tient compte de ces risques environnementaux.*

Q14 *Le cas échéant, déterminer les mesures d'atténuation qui devront être mises en place pour réduire les risques d'impact de l'environnement sur le projet.*

### **A.5 Effets cumulatifs**

On entend par effets cumulatifs, les changements subis par l'environnement en raison des effets du projet combinés avec d'autres actions humaines passées, présentes et futures. L'évaluation des effets cumulatifs assure la prise en compte de l'accroissement des effets dû aux influences combinées de différentes actions. Ces effets accumulés peuvent être importants même si les effets de chaque action, évalués individuellement, sont considérés comme négligeables. L'évaluation des effets cumulatifs est faite spécifiquement sur les composantes valorisées de l'environnement<sup>1</sup> pour lesquelles des effets cumulatifs sont

---

<sup>1</sup> Composante valorisée de l'environnement : Élément environnemental d'un écosystème considéré comme ayant une importance scientifique, sociale, culturelle, économique, historique, archéologique ou esthétique. La valeur d'un élément d'un écosystème peut être déterminée selon des idéaux culturels ou des préoccupations scientifiques.

susceptibles de se produire. Ce doit être des composantes pour lesquelles le projet a un effet résiduel négatif.

Selon l'information disponible, l'évaluation des effets cumulatifs devra mettre l'accent sur les CVE suivantes, sans nécessairement s'y limiter :

- Qualité de l'eau
- Poisson et habitat du poisson (végétation riveraine et milieux humides)

#### **Question/Commentaire 4**

*Q15 Identifier les projets passés, présents et futurs dont les effets résiduels risquent de se cumuler avec les effets résiduels de ce projet.*

*Q16 Décrire les effets cumulatifs sur les composantes valorisées de l'environnement (le cas échéant).*

### **B Questions et commentaires d'Environnement Canada**

L'étude d'impact sur l'environnement réalisée dans le cadre du projet de construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte dans la municipalité de Port-Cartier sur la Côte-Nord a été analysée en fonction des composantes d'intérêts pour Environnement Canada, *i.e.* les oiseaux migrateurs, les espèces en péril de juridiction fédérale de même que les fonctions d'habitat des milieux humides.

#### **B.1 Commentaires généraux**

1. Les noms d'oiseaux ne sont pas à jour. Par exemple, le canard kakawi se nomme désormais le Harelde kakawi.

##### *Recommandation*

Il est possible d'obtenir une liste à jour des noms des espèces sur le site de l'American Ornithologists' Union, dans la section Checklists :

<http://www.aou.org/checklist/north/index.php>

2. Les statuts des espèces ne sont pas à jour. Par exemple, le Garrot d'Islande est une espèce préoccupante au fédéral et vulnérable au provincial, tandis que le Hibou des marais et le Quiscale rouilleux sont des espèces préoccupantes au fédéral et susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables au provincial. La Paruline du Canada et le Moucherolle à côtés olive sont des espèces menacées au fédéral et susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables au provincial.

##### *Recommandation*

Réviser le statut des espèces et les mettre à jour.

3. Un calendrier précis pour le déroulement du projet n'est pas présenté. On mentionne toutefois que le déboisement de l'emprise devrait être fait entre septembre et mars.

#### *Recommandation*

- Présenter un échéancier précisant les dates où les différentes étapes de réalisation du projet seront effectuées (*p.ex.* : déboisement).
- Nous aviser si du déboisement devrait être effectué en-dehors de la période prévue.

## **B.2 Commentaires spécifiques**

### **3.2.1.2.4 Faune et habitats - Faune aviaire**

#### *Commentaire*

La méthode utilisée pour les inventaires par point d'écoute devrait être décrite de façon plus détaillée.

#### *Questions*

Combien de stations ont été recensées par tracé de route (11 chacune?)

Quelle était la distance entre les stations ?

À quelles périodes d'heures les points d'écoute ont-ils été visités?

Quelles étaient les conditions météorologiques lors des visites aux points d'écoute?

#### *Recommandations*

- En milieu forestier, on suggère une distance d'au moins 250 m entre chaque point d'écoute.
- On recommande de visiter chaque station au moins à deux reprises, avec au moins 10 jours d'intervalle entre chaque visite.
- Lors d'inventaires effectués à la fin juin ou au début juillet, il est recommandé de terminer les points d'écoute trois heures après le lever du soleil.

#### *Commentaire*

À notre avis, les inventaires ont été effectués un peu tard dans la saison, vers la fin de la période de reproduction de certaines espèces, ce qui diminue la probabilité de détection.

### **5.3.1 Végétation terrestre - Tableau 5.5**

On mentionne une mesure d'atténuation visant à « *respecter et rétablir, au besoin, l'écoulement normal des eaux de surface principalement à proximité des milieux mal drainés et des cuvettes* ».

#### *Commentaire*

Le promoteur devrait expliquer de quelle façon il compte mettre en œuvre cette mesure d'atténuation.

Il est proposé d'ensemencer l'emprise avec des espèces végétales qui sont moins sensibles aux sels de déglacage.

#### *Recommandation*

Dans la mesure du possible, des espèces indigènes résistantes aux sels devraient être choisies.

### **5.3.2 Végétation riveraine et milieux humides**

#### *Commentaire*

Les impacts 1) associés à l'utilisation des sels de déglacage et 2) au rejet de polluants par les véhicules en circulation sur la végétation riveraine et le milieu humide, situés sous le futur pont, devraient être évalués.

### **Tableau 5.6**

On propose une mesure d'atténuation afin de rétablir la végétation perturbée sur les rives, *i.e.* la plantation d'espèces arbustives sur les remblais des ouvrages.

#### *Commentaire*

Il serait sûrement souhaitable de choisir, parmi les espèces proposées, des espèces qui se retrouvent déjà dans le secteur du projet.

### **5.3.2.3 Avenues de compensation**

On propose de compenser la perte d'une partie du marécage arbustif en recréant d'autres milieux humides.

#### *Commentaire*

Avant de mettre en œuvre une telle mesure de compensation, il serait bon d'évaluer les impacts possibles de la création de nouveaux marécages afin de s'assurer de ne pas créer davantage d'impacts négatifs (*p.ex.* érosion).

La séquence d'actions qui est habituellement favorisée pour compenser les pertes de fonction de milieux humides est d'abord de restaurer, ensuite de bonifier et en dernier lieu de créer. De façon générale, la compensation doit être supérieure à ce qui est perdu afin de prendre en compte, entre autres, les risques associés au succès de la compensation ainsi que le temps avant que le milieu remplisse ses fonctions.

Il est également important de préciser qu'un milieu humide situé en bordure d'une route nationale n'aura pas la même valeur écologique et sociale qu'un milieu humide plus isolé. Le bruit risque de provoquer du dérangement à la faune. Aussi, sa proximité à la route augmente les risques de collision avec la faune qui le fréquente et ce milieu humide pourrait être affecté par l'augmentation des concentrations en chlorures. Ainsi, le Service canadien de la Faune d'Environnement Canada recommande plutôt la restauration ou la bonification de milieux humides dans la région, dans un secteur à haute valeur écologique qui pourrait être préservé à long terme.

#### *Références*

Cox, K.W. et A. Grose. 2000. Atténuation des terres humides au Canada : Cadre de mise en application. No. 2000-1. Publié en partenariat avec Environnement Canada, Canards Illimités Canada, Plan Conjoint des habitats de l'Est, Plan conjoint sur la cote du Pacifique, et Plan conjoint des habitats des Prairies et préparé pour le Conseil nord-américain de conservation des terres humides (Canada). 111 p. <http://www.wetlandscanada.org/Attenuation%202000-1.pdf>

GOUVERNEMENT DU CANADA, 1996. La Politique fédérale sur la conservation des terres humides. Guide de mise en œuvre à l'intention des gestionnaires des terres fédérales, Direction de la conservation de la faune, Service canadien de la faune, Environnement Canada, Ottawa, Ontario, 36 pages. <http://dsp-psd.communication.gc.ca/Collection/CW66-145-1996F.pdf>

### **5.3.6 Faune aviaire**

Bien que la superficie de forêt à déboiser soit faible, l'étude d'impact ne permet pas d'évaluer les impacts potentiels du projet sur les oiseaux nicheurs de la zone d'étude.

#### *Recommandations*

Pour ce faire, le promoteur doit évaluer (et présenter dans l'étude sectorielle) la densité de couples nicheurs de chaque espèce par type d'habitat. Ensuite, il faut définir la superficie des différents types d'habitat qui sera perdue suite à la réalisation du projet (*p.ex.* déboisement) et extrapoler le nombre de couples nicheurs qui seront affectés par ces pertes d'habitat.

Il serait également important d'estimer, si tel est le cas, les pertes potentielles d'habitat pour les espèces à statut précaire.

#### *Référence*

Environnement Canada. 1997. Guide pour l'évaluation des impacts sur les oiseaux. Division des évaluations environnementales et Service canadien de la faune. Mai 1997, Serge Lemieux, éditeur. 50 pages et annexes.  
<http://www.qc.ec.gc.ca/faune/faune/pdf/guideoiseaux.pdf>



mitigation\_f CNCTH  
2000-1.pdf ...

#### **5.3.6.2 Mesures d'atténuation**

On indique que les activités de déboisement devraient se faire en dehors de la période de nidification et d'élevage des couvées.

#### *Commentaire*

Il faudrait spécifier les dates prévues.

#### **C Questions et commentaires de Transports Canada**

L'étude d'impact ne traite pas de la navigation. Le ministère des Transports du Canada souhaite que cette question soit traitée dans le rapport



Agence canadienne  
d'évaluation environnementale

1141 route de l'Église  
2<sup>e</sup> étage, case postale 9514  
Québec (Québec)  
G1V 4B8

Canadian Environmental  
Assessment Agency

1141 Route de l'Église  
2<sup>nd</sup> floor, P.O. Box 9514  
Québec, Québec  
G1V 4B8

Québec, le 04 mai 2010

Monsieur Michel Bérubé  
Ministère des transports du Québec  
625, Boulevard Laflèche, bureau 110  
Baie-Comeau (Québec)  
G5C 1C5

**Objet : Projet de construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de  
Rivière-Pentecôte sur le territoire de la municipalité de Port-Cartier  
Confirmation du Ministère des pêches et des océans comme autorité responsable et  
demande d'informations additionnelles**

Monsieur,

Le 23 mars dernier, vous nous avez fait parvenir l'étude d'impact du *Projet de construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte sur le territoire de la municipalité de Port-Cartier*.

Les ministères fédéraux n'ont pas encore complétés l'analyse de l'étude. Toutefois le ministère des pêches et des océans (MPO) nous a fait parvenir un avis et une demande d'informations additionnelles que nous préférons vous transmettre rapidement compte tenu de son impact potentiel sur votre projet (voir pièces jointes).

En effet le MPO a déterminé que les travaux proposés dans votre projet entraîneront une détérioration, une destruction ou une perturbation(DDP) de l'habitat du poisson. La DDP de l'habitat du poisson est interdite à moins d'être autorisée par le MPO en vertu du paragraphe 35(2) de *la Loi sur la pêche(LP)*. Le MPO, en plus de Transport Canada, est donc une autorité responsable conformément au paragraphe 5(d) de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (LCEE).

L'emplacement de pont retenu empiètera sur un marécage arbustif qui présente des caractéristiques d'intérêt pour le poisson. Le MPO évalue que l'empiètement dans ce marécage arbustif est important et est susceptible de causer un impact négatif sur l'habitat de croissance et d'abri de l'anguille d'Amérique, une espèce préoccupante en vertu de *la Loi sur les espèces en péril*. Le MPO recommande donc d'éliminer ou réduire substantiellement les empiètements à l'intérieur du marécage arbustif.

Canada



Il est donc important que vous répondiez à la demande d'informations additionnelles afin que le MPO puisse juger des impacts des travaux sur le poisson et son habitat. Le MPO est aussi disposé à vous rencontrer pour discuter des enjeux liés au projet. Vous pouvez contacter madame Stéphanie Larouche-Boutin au numéro 418-648-4681.

Nous avons aussi constaté que l'étude d'impact ne traite pas de la navigation. Le ministère des Transports du Canada souhaite voir cette question traitée dans le rapport.

Pour toute précision ou information complémentaire, n'hésitez pas à communiquer avec moi au (418) 648-7829

Veillez agréer, Monsieur Bérubé, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Kambale Katahwa  
Conseiller principal



p.j

- Lettre d'avis adressée à l'Agence et demande d'informations additionnelles du MPO

c.c    Natalie Fantin, MTQ  
        Pascale Courroux-Smith, Transports Canada  
        Stéphanie Larouche-Boutin, Pêches et Océans Canada  
        Brigitte Cusson, Environnement Canada  
        Céline Dupont, MDDEP

Canada





Environnement Canada  
Environment Canada

Évaluations environnementales  
Direction des activités de  
protection de l'environnement

Environmental Assessments  
Environmental Protection Operations  
Direction

Montréal, 17 mai 2010

**Madame Marie-Claude Théberge**

Chef du Service des projets en milieu terrestre  
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et  
des Parcs

Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7

*Votre réf.*

3211-05-440

*Notre réf.*

4191-15-P088

**Objet : Construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de  
Rivière-Pentecôte**

Madame,

Vous trouverez ci-joint l'analyse de conformité réalisée par le personnel d'Environnement Canada, région du Québec, pour le projet cité en rubrique. Nous avons porté une attention particulière aux domaines qui relèvent de notre mandat et de nos compétences, notamment les oiseaux migrateurs, les espèces en péril et les milieux humides.

Notre analyse nous a permis d'identifier des imprécisions ou des lacunes dans la description ou l'évaluation des effets environnementaux des différentes composantes notamment en regard de l'avifaune.

Nous sommes d'avis que les lacunes et erreurs observées devraient faire l'objet de révision de la part du promoteur préalablement à la poursuite de l'évaluation de ce projet.

En espérant le tout à votre entière satisfaction, veuillez agréer, Madame Théberge, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Brigitte Cusson  
Coordonnatrice Évaluations Environnementales  
Direction des activités de protection de l'environnement (DAPE), Environnement Canada

c.c. Louis Breton, Coordonnateur régional, Programme d'évaluation environnementale, DAPE,  
Environnement Canada.

p.j. Analyse de conformité

## ANALYSE DE CONFORMITÉ

---

### Construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte dans la municipalité de Port –Cartier sur la Côte-Nord

---

L'étude d'impact sur l'environnement réalisée dans le cadre du projet de construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte dans la municipalité de Port-Cartier sur la Côte-Nord a été analysée en fonction des composantes d'intérêts pour Environnement Canada, *i.e.* les oiseaux migrateurs, les espèces en péril de juridiction fédérale de même que les fonctions d'habitat des milieux humides.

#### Document analysé :

Ministère des Transports du Québec (Côte-Nord). Mars 2010. *Construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte dans la municipalité de Port-Cartier sur la Côte-Nord – Étude d'impact sur l'environnement*. Rapport final présenté par AECOM TecSult Inc. Pagination multiple.

#### Commentaires généraux

1. Les noms d'oiseaux ne sont pas à jour. Par exemple, le canard kakawi se nomme désormais le Harelde kakawi.

#### *Recommandation*

Il est possible d'obtenir une liste à jour des noms des espèces sur le site de l'American Ornithologists' Union, dans la section Checklists :

<http://www.aou.org/checklist/north/index.php>

2. Les statuts des espèces ne sont pas à jour. Par exemple, le Garrot d'Islande est une espèce préoccupante au fédéral et vulnérable au provincial, tandis que le Hibou des marais et le Quiscale rouilleux sont des espèces préoccupantes au fédéral et susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables au provincial. La Paruline du Canada et le Moucherolle à côtés olive sont des espèces menacées au fédéral et susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables au provincial.

#### *Recommandation*

Réviser le statut des espèces et les mettre à jour.

3. Un calendrier précis pour le déroulement du projet n'est pas présenté. On mentionne toutefois que le déboisement de l'emprise devrait être fait entre septembre et mars.

#### *Recommandation*

- Présenter un échéancier précisant les dates où les différentes étapes de réalisation du projet seront effectuées (*p.ex.* : déboisement).
- Nous aviser si du déboisement devrait être effectué en-dehors de la période prévue.

### **Commentaires spécifiques**

#### **3.2.1.2.4 Faune et habitats - Faune aviaire**

##### *Commentaire*

La méthode utilisée pour les inventaires par point d'écoute devrait être décrite de façon plus détaillée.

##### *Questions*

Combien de stations ont été recensées par tracé de route (11 chacune?)

Quelle était la distance entre les stations ?

À quelles périodes d'heures les points d'écoute ont-ils été visités?

Quelles étaient les conditions météorologiques lors des visites aux points d'écoute?

##### *Recommandations*

- En milieu forestier, on suggère une distance d'au moins 250 m entre chaque point d'écoute.
- On recommande de visiter chaque station au moins à deux reprises, avec au moins 10 jours d'intervalle entre chaque visite.
- Lors d'inventaires effectués à la fin juin ou au début juillet, il est recommandé de terminer les points d'écoute trois heures après le lever du soleil.

##### *Commentaire*

À notre avis, les inventaires ont été effectués un peu tard dans la saison, vers la fin de la période de reproduction de certaines espèces, ce qui diminue la probabilité de détection.

#### **5.3.1 Végétation terrestre - Tableau 5.5**

On mentionne une mesure d'atténuation visant à « *respecter et rétablir, au besoin, l'écoulement normal des eaux de surface principalement à proximité des milieux mal drainés et des cuvettes* ».

##### *Commentaire*

Le promoteur devrait expliquer de quelle façon il compte mettre en oeuvre cette mesure d'atténuation.

Il est proposé d'ensemencer l'emprise avec des espèces végétales qui sont moins sensibles aux sels de déglacage.

#### *Recommandation*

Dans la mesure du possible, des espèces indigènes résistantes aux sels devraient être choisies.

### **5.3.2 Végétation riveraine et milieux humides**

#### *Commentaire*

Les impacts 1) associés à l'utilisation des sels de déglacage et 2) au rejet de polluants par les véhicules en circulation sur la végétation riveraine et le milieu humide, situés sous le futur pont, devraient être évalués.

#### **Tableau 5.6**

On propose une mesure d'atténuation afin de rétablir la végétation perturbée sur les rives, *i.e.* la plantation d'espèces arbustives sur les remblais des ouvrages.

#### *Commentaire*

Il serait sûrement souhaitable de choisir, parmi les espèces proposées, des espèces qui se retrouvent déjà dans le secteur du projet.

### **5.3.2.3 Avenues de compensation**

On propose de compenser la perte d'une partie du marécage arbustif en recréant d'autres milieux humides.

#### *Commentaire*

Avant de mettre en œuvre une telle mesure de compensation, il serait bon d'évaluer les impacts possibles de la création de nouveaux marécages afin de s'assurer de ne pas créer davantage d'impacts négatifs (*p.ex.* érosion).

La séquence d'actions qui est habituellement favorisée pour compenser les pertes de fonction de milieux humides est d'abord de restaurer, ensuite de bonifier et en dernier lieu de créer. De façon générale, la compensation doit être supérieure à ce qui est perdu afin de prendre en compte, entre autres, les risques associés au succès de la compensation ainsi que le temps avant que le milieu remplisse ses fonctions.

Il est également important de préciser qu'un milieu humide situé en bordure d'une route nationale n'aura pas la même valeur écologique et sociale qu'un milieu humide plus isolé. Le bruit risque de provoquer du dérangement à la faune. Aussi, sa proximité à la

route augmente les risques de collision avec la faune qui le fréquente et ce milieu humide pourrait être affecté par l'augmentation des concentrations en chlorures. Ainsi, le Service canadien de la Faune d'Environnement Canada recommande plutôt la restauration ou la bonification de milieux humides dans la région, dans un secteur à haute valeur écologique qui pourrait être préservé à long terme.

#### *Références*

Cox, K.W. et A. Grose. 2000. Atténuation des terres humides au Canada : Cadre de mise en application. No. 2000-1. Publié en partenariat avec Environnement Canada, Canards Illimités Canada, Plan Conjoint des habitats de l'Est, Plan conjoint sur la cote du Pacifique, et Plan conjoint des habitats des Prairies et préparé pour le Conseil nord-américain de conservation des terres humides (Canada). 111 p, <http://www.wetlandscanada.org/Attenuation%202000-1.pdf>

GOUVERNEMENT DU CANADA, 1996. La Politique fédérale sur la conservation des terres humides. Guide de mise en œuvre à l'intention des gestionnaires des terres fédérales, Direction de la conservation de la faune, Service canadien de la faune, Environnement Canada, Ottawa, Ontario, 36 pages. <http://dsp-psd.communication.gc.ca/Collection/CW66-145-1996F.pdf>

#### **5.3.6 Faune aviaire**

Bien que la superficie de forêt à déboiser soit faible, l'étude d'impact ne permet pas d'évaluer les impacts potentiels du projet sur les oiseaux nicheurs de la zone d'étude.

#### *Recommandations*

Pour ce faire, le promoteur doit évaluer (et présenter dans l'étude sectorielle) la densité de couples nicheurs de chaque espèce par type d'habitat. Ensuite, il faut définir la superficie des différents types d'habitat qui sera perdue suite à la réalisation du projet (*p.ex.* déboisement) et extrapoler le nombre de couples nicheurs qui seront affectés par ces pertes d'habitat.

Il serait également important d'estimer, si tel est le cas, les pertes potentielles d'habitat pour les espèces à statut précaire.

#### *Référence*

Environnement Canada. 1997. Guide pour l'évaluation des impacts sur les oiseaux. Division des évaluations environnementales et Service canadien de la faune. Mai 1997, Serge Lemieux, éditeur. 50 pages et annexes. <http://www.qc.ec.gc.ca/faune/faune/pdf/guideoiseaux.pdf>

#### **5.3.6.2 Mesures d'atténuation**



On indique que les activités de déboisement devraient se faire en dehors de la période de nidification et d'élevage des couvées.

*Commentaire*

Il faudrait spécifier les dates prévues.



Baie-Comeau, le 10 mai 2010

Madame Marie-Claude Théberge  
Direction des évaluations environnementales  
Service des projets en milieu terrestre  
Ministère de l'Environnement  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : **Construction d'un nouveau tronçon de la route 138  
dans le secteur de la Rivière-Pentecôte (3211-05-440)**

Madame,

Après consultation auprès de mon collègue archéologue, M. Frank Rochefort, concernant le projet cité en rubrique, il apparaît que cette étude d'impact est conforme à nos attentes et satisfaisante sur le plan archéologique.

N'hésitez pas à communiquer avec ma collaboratrice, M<sup>me</sup> Sophie Lévesque, si vous avez des questions ou commentaires au (418) 295-4986.

Recevez, Madame, l'expression de mes salutations distinguées.

La directrice,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Françoise Aubry".

Françoise Aubry

FT/SL/dc



Québec, le 29 avril 2011

Madame Marie-Claude Théberge  
Chef du Service des projets en milieu terrestre  
Direction des évaluations environnementales  
Ministère du Développement durable  
de l'Environnement et des Parcs  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de la  
Rivière-Pentecôte (3211-05-440)**

---

Madame,

En réponse à votre lettre du 11 avril dernier, nous vous transmettons notre avis de recevabilité concernant les réponses aux questions et commentaires que vous avez adressés à l'initiateur du projet cité en objet. Notre avis s'appuie sur l'analyse réalisée par la Direction de santé publique (DSP) de l'Agence de la santé et des services sociaux de la Côte-Nord, dont vous trouverez une copie en annexe.

Dans l'ensemble, nous constatons que la majorité des informations demandées se retrouvent dans le document. Toutefois, avant de nous prononcer sur la recevabilité dudit document, nous souhaitons obtenir des précisions complémentaires sur les deux éléments suivants :

- Les mesures proposées versus les mesures d'atténuation (tableau 5.4).
- L'interprétation quantitative du bruit.

Dans l'attente des précisions demandées au promoteur, veuillez agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Guy Sanfaçon, Ph.D.  
Pharmacologue-Toxicologue  
Coordonnateur de l'Unité de santé environnementale

GS/LL/lb

p. j.

c. c. Mme Caroline Couture, DSP de la Côte-Nord.

Le 28 avril 2011

Monsieur Guy Sanfaçon  
Service santé environnementale  
Ministère de la Santé et des Services sociaux  
1075, chemin Sainte-Foy, 11<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1S 2M1

**Objet : Construction nouveau tronçon - route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte  
(3211-05-440)**

Monsieur Sanfaçon,

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, nous tenons à vous faire part des commentaires de la Direction de santé publique de la Côte-Nord concernant la recevabilité des réponses aux questions et commentaires sur le projet de construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte.

À notre connaissance, la majorité des renseignements demandés ont été traités de façon satisfaisante et valable dans ce document. Cependant, nous aimerions obtenir deux précisions supplémentaires. Premièrement, concernant la dernière phrase du dernier paragraphe de la réponse à la question QC-16, le texte semble faire référence à deux séries de mesure distinctes. Cependant, nous ne distinguons pas la nuance entre les « mesures proposées » et les « mesures d'atténuation présentées au tableau 5.4 ». Notre deuxième commentaire concerne la réponse à la question 25 où il est mentionné qu'une réduction de 16,6 dBA correspond à une diminution de l'ordre de 29 %. Or, la variation des dBA suit une fonction logarithmique. Ainsi, la règle de trois ne peut s'appliquer dans ce cas-ci, ce qui signifie que l'interprétation quantitative n'est pas exacte.

Veuillez agréer, Monsieur Sanfaçon, l'expression de nos sentiments distingués.



Caroline Couture  
Conseillère en santé environnement

CC/ed

**Direction de la protection  
de la santé publique**

Québec, le 10 mai 2010

Madame Marie-Claude Théberge  
Chef du Service des projets en milieu terrestre  
Direction des évaluations environnementales  
Ministère du Développement durable  
de l'Environnement et des Parcs  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de la  
Rivière-Pentecôte (3211-05-440)**

---

Madame,

En réponse à votre lettre du 9 avril dernier, nous vous transmettons notre avis de recevabilité concernant l'étude d'impact du projet ci-haut mentionné. Notre avis s'appuie sur l'analyse réalisée par la Direction de santé publique (DSP) de l'Agence de la santé et des services sociaux de la Côte-Nord, dont vous trouverez une copie en annexe.

Après un examen attentif de l'étude d'impact, celle-ci nous est apparue incomplète. En effet, le promoteur ne traite pas des impacts du projet sur les usagers de la routes les plus vulnérables (cyclistes, motocyclistes et piétons). De plus, certains aspects relatifs à l'approvisionnement en eau potable, au climat sonore et à d'autres nuisances (poussières, odeurs et vibrations) en phase de construction et d'exploitation ont été survolés dans l'étude d'impact, les données fournies par le promoteur ne permettant pas d'évaluer et d'examiner adéquatement les impacts occasionnés sur les populations concernées. Ainsi, nous estimons que, d'un point de vue de santé publique, l'étude d'impact est irrecevable sous sa forme actuelle.

Dans l'attente de précisions de la part du promoteur, veuillez agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Guy Sanfaçon, Ph.D.  
Pharmacologue-Toxicologue  
Coordonnateur de l'Unité de santé environnementale

GS/MS/lb

p. j.

c. c. Mme Caroline Couture, DSP de la Côte-Nord.

Le 7 mai 2010

Monsieur Guy Sanfaçon  
Coordonateur de l'Unité de santé environnementale  
Ministère de la santé et des services sociaux  
Direction de la protection de la santé publique  
1075, chemin Sainte-Foy, 11<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1S 2M1

**Objet :** Construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de la Rivière-Pentecôte (3211-05-440); commentaires de recevabilité

Monsieur Sanfaçon,

Après avoir pris connaissance du document concernant l'étude d'impact de la construction d'un tronçon de la route 138 (secteur Rivière-Pentecôte), nous désirons vous faire part de la recevabilité de l'étude d'impact associée à ce projet du point de vue de la santé publique. Toutefois, le manque de temps, pour ne pas mentionner le manque de ressources, ne nous permet pas d'aller aussi loin dans l'analyse qu'il aurait été souhaitable de le faire. Malgré tout, plusieurs aspects de l'étude d'impact méritent d'être examinés de plus près. Tel que demandé par Madame Théberge, nous avons exposé nos commentaires sur des thèmes précis, sous forme de questions, à la suite d'une mise en contexte pour chacun des thèmes.

### **Commentaires généraux**

Veillez noter que, dans l'introduction de l'étude d'impact, lorsque la description des différents chapitres commence, la numérotation de ceux-ci ne correspond pas tout à fait à la véritable numérotation retrouvée tout au long du document. Ainsi, le 4<sup>e</sup> paragraphe pourrait être fusionné avec le suivant, car même si le numéro de chapitre auquel on fait référence n'est pas le même, le contenu semble l'être.

Tel que soulevé par le public lors des consultations, il est important de rappeler que, avec les projets de La Romaine et la 3<sup>e</sup> phase d'Alouette qui seront en développement au cours des prochaines années, les paramètres d'achalandage routier n'iront qu'en augmentant. Cependant, cette réalité n'a pas été considérée lors de l'analyse des différents impacts, alors qu'elle peut avoir une influence à différents niveaux et sur les différents thèmes exposés ci-dessous. Nous tenons également à souligner que bien qu'il y ait eu deux rencontres favorisant la consultation

des personnes concernées, elles ont été tenues la même journée, ce qui limite la participation des citoyens.

Concernant l'éloignement de la route 138 des berges de la rivière Pentecôte, il est mentionné que l'érosion qui pourrait affecter la route serait diminuée. Cependant, laissez-nous souligner le fait que, selon la figure 3.3, la majeure partie de la route faisant partie d'une zone de mouvement de terrain ne fait pas partie de la zone d'étude locale et donc pas du projet de réfection. Cette partie de la route continuera donc d'être à risque face à l'érosion.

### **Sécurité routière**

Tout d'abord, le projet comporte un avantage du point de vue de la sécurité routière lorsque les usagers de la route en véhicules automobiles sont considérés, car ce dernier est justifié par le fait que la sécurité de ceux-ci est compromise avec l'aménagement actuel de la route. En effet, tel que mentionné dans l'étude d'impact, le taux d'accidents observé dépasse largement le taux critique.

Cependant, selon la directive associée au projet, il est mentionné que les politiques et les grandes orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire doivent être présentées dans la section portant sur le contexte du projet. Nous aimerions souligner ici que la Politique sur le vélo du ministère du transport du Québec (MTQ, 2008) n'est nullement mentionnée dans cette section. Selon l'énoncé 14 de cette politique, le MTQ doit «prendre en considération les besoins des cyclistes dans tout projet routier sur les routes dont la gestion relève du Ministère». De plus, tel que mentionné dans l'étude d'impact, le projet de schéma d'aménagement révisé (PSAR) de la MRC de Sept-Rivières vise à poursuivre l'amélioration et le développement des infrastructures et des services de transport dans une perspective de développement durable et souhaite favoriser l'implantation d'un réseau cyclable de même qu'un plan de gestion intégrée des corridors routiers.

Considérant les orientations du MTQ et de la MRC, ces partenaires devraient être d'accord afin de considérer la place des cyclistes sur la route lors du projet présenté ici. D'ailleurs, un des enjeux sociaux soulevés dans l'étude d'impact est «la sécurité de l'ensemble des usagers de la route 138» alors que lorsqu'il est question du confort des usagers à la section 4.2 (MTQ, 2010), seuls les automobilistes semblent être considérés alors que les cyclistes, les motocyclistes et les piétons sont beaucoup plus vulnérables. Finalement, les cyclistes, motocyclistes et piétons ont même été omis lorsqu'un impact positif les concernait à la section 5.4.8.1, c'est-à-dire lorsqu'il est question de nouvelles vues vers le paysage.

**Question 1 :** Considérant la reconnaissance par les promoteurs du fait que les accidents sont fréquents par rapport aux données provinciales (voir tableau 2.3), qu'un nouveau tronçon routier est normalement construit pour plusieurs années et que l'emprise d'une route déterminera pour les prochaines années la capacité de support du transport, nous nous questionnons à savoir

pourquoi la Politique sur le vélo n'a pas été prise en compte dans le développement du projet concerné ici.

L'Institut national de santé publique a produit un document qui analyse les facteurs influençant la sécurité pour les cyclistes (présence de poids lourds, dénivellations, courbes plus marquées, qualité des abords de la route, vitesse prescrite, volume de véhicules et débit journalier moyen estival, distance de visibilité, nombre de voies de circulation, nombre de croisements) et qui présente les conditions à respecter selon la combinaison de ces différents facteurs (INSPQ, 2009). Malgré l'existence d'un profil normalisé pour une route nationale, la grille 1 de cet outil décisionnel semble signifier qu'un accotement pavé de 1,75m, tel que prévu par le projet, n'est pas suffisant pour assurer l'intégrité des cyclistes en présence de plusieurs paramètres associés à la route 138, tels qu'une vitesse affichée de 90 km/h, la présence de 2 voies de circulation et un débit de 10 à 20 véhicules lourds à l'heure.

D'après un rapport de l'Agence de la santé et des services sociaux de la Côte-Nord, 37 % des accidents mortels sur la route 138 en territoire Nord-Côtier (entre Les Bergeronnes et Sept-Îles) sont associées à des camions, soit près du double de la moyenne provinciale de 18 % (Agence de la santé et des services sociaux de la Côte-Nord, 2007).

**Question 2 :** Considérant la période estivale comme étant la saison où le cyclisme est le plus pratiqué et qu'on peut s'attendre à un plus grand débit de véhicules dû au tourisme et à une concentration des projets de construction (impliquant un plus grand nombre de véhicules lourds) lors de cette saison, nous aimerions savoir quel est le débit journalier moyen estival de cette portion de route?

**Question 3 :** Considérant que les types d'usagers de la route sont multiples, nous aimerions également que les données disponibles sur les accidents impliquant d'autres types d'usagers que les automobilistes (cyclistes, piétons) soient détaillées dans la section 2. Il aurait également été intéressant de savoir le nombre ou la proportion de véhicules lourds impliqués dans les différents accidents survenus à ce tronçon considérant la grande proportion des véhicules qu'ils représentent.

Dans la section 5.4.3, il est reconnu que lors des travaux de construction, le souillage de la chaussée de même que des bris accidentels de celle-ci pourraient survenir et ainsi engendrer la présence de débris sur la chaussée. L'importance de l'impact associé est considérée comme étant mineure par les promoteurs, car cela ne « limitera pas l'usage par la population ». Cependant, la sécurité des cyclistes et motocyclistes pourrait être compromises en présence de débris et de conditions moins favorables. D'ailleurs, la Directive (MDDEP, 2008) suggère l'installation d'aménagements assurant la mobilité et la sécurité des cyclistes et des piétons.

**Question 4 :** Est-ce que les promoteurs ont considéré les usagers plus vulnérables de la route, soit les cyclistes et les motocyclistes pour en arriver à cette conclusion?

**Prise d'eau potable du secteur de Rivière-Pentecôte**

L'eau potable est un élément fortement valorisé par la population et les autorités municipales puisqu'elle est essentielle à toute forme de vie. Dans le cas présenté ici, la seule prise d'eau du secteur concerné se retrouve en aval des travaux prévus dans la rivière ou sur les rives de celle-ci. Outre la localisation de la prise d'eau alimentant le réseau d'aqueduc, le secteur qu'elle alimente et le périmètre de protection établi autour de celle-ci, aucune donnée n'est disponible à savoir le nombre d'abonnés, le type d'utilisateurs, la sorte de traitement, la distance entre la prise d'eau et les points d'impacts lors de la construction et de l'entretien de la route.

**Question 5 :** Quelles sont les caractéristiques du réseau d'eau potable alimentant la population du secteur de Rivière-Pentecôte?

Bien qu'il soit fait mention des distances avec la rivière pour l'entreposage des produits pétroliers et pour l'entretien de la machinerie, il est mentionné que cela représente un risque de fuite des polluants pouvant affecter les eaux de surface et les eaux souterraines. Également, il est mentionné que l'utilisation de fondants ou d'abrasifs pourrait avoir un impact sur les eaux souterraines. Malgré la capacité de dilution et de dissolution des fondants et abrasifs, dans les deux cas, l'impact d'une contamination des eaux de surface et souterraines sur l'eau de la rivière en aval des travaux et donc, sur la prise d'eau n'est pas discuté. Il est d'ailleurs mentionné à la section 5.2 que l'érosion des sols et le ruissellement de matériaux fins vers les cours d'eau pourraient être causés par les travaux de déboisement, de terrassement et de traversée de la rivière, ce qui y augmenterait l'apport de contaminants et de sédiments et par le fait même, la turbidité (selon le tableau 5.4).

**Question 6 :** Bien qu'il soit fait mention que les mesures d'atténuation pour réduire la contamination des eaux par les sels de déglacage contribueront au maintien des usages par la population humaine (p.5-23), quelle est la distance entre les sites de perturbations et la prise d'eau et quels sont les impacts prévus de l'augmentation de la turbidité, du risque de déversements accidentels de substances chimiques, de l'application volontaire d'abrasifs et de fondants sur la prise d'eau municipale et, par le fait même, sur l'approvisionnement en eau potable de la population, pendant les travaux de construction et d'entretien?

Les données disponibles concernant le plan d'urgence et de communication avec les autorités compétentes en cas de contamination de même que la procédure de décontamination concernent seulement le milieu physique, sans pour autant prévoir une procédure dans l'éventualité où cette contamination se rendrait à la prise d'eau et donc au réseau d'eau potable.

Également, il est mentionné au tableau 5.11 qu'il y a un risque de bris accidentel des bâtiments lors du dynamitage. Cependant, parmi ces bâtiments se trouve le bâtiment municipal de filtration d'eau et les conséquences d'un bris de ce système ne sont nullement mentionnées. Finalement, seule une mesure d'inspection préventive est mentionnée, sans détailler si le système de

filtration sera investigué ou si seule la structure du bâtiment sera considérée. La collecte d'informations auprès de la municipalité de Port-Cartier concernant les différentes infrastructures pour éviter l'endommagement de celles-ci lors des travaux est mentionnée, mais pas dans l'optique que le dynamitage pourrait avoir un impact.

**Question 7 :** Quel est le plan de communication et d'urgence prévu advenant d'une part une contamination de la source d'eau potable et d'autre part, un bris du système de filtration de l'eau potable du secteur?

### **Bruit**

Il est reconnu à la section 4.2.3.1 qu'une fois la route en fonction, sa proximité avec les résidents ou les bâtiments peut représenter, selon l'option choisie, un impact négatif dû à certaines nuisances dont le bruit. Également, il est mentionné dans la section 5.1.6.4 que les activités de construction engendreront des effets directs ou indirects sur de nombreuses composantes sans pour autant que le bruit ne soit mentionné. En effet, le bruit résultant des travaux et de l'augmentation de l'achalandage n'est pas décrit dans l'étude d'impact, sauf de façon nominative en regard des amateurs d'activités de plein air (section 5.4.4.1). De plus, cette composante n'a pas été évaluée lors de la description du milieu récepteur tel que suggéré par la Directive associée (MDDEP, 2008). Pourtant, le bruit est une composante à considérer dans l'évaluation de la qualité de vie des résidents et donc des impacts sur le milieu humain.

**Question 8 :** Quel est le climat sonore diurne et nocturne actuel et comment sera-t-il modifié par le projet proposé lors de la construction et en période d'exploitation?

### **Autres nuisances**

Dans le même ordre d'idées que pour le bruit, plusieurs nuisances (qualité de l'air, poussières, odeurs, vibrations) sont mentionnées de façon éparse dans le document sans pour autant qu'une véritable analyse de la situation actuelle et future soit exposée. Toutefois, certaines mesures d'atténuation ont été soulevées pour certaines problématiques (poussières tel qu'illustré au tableau 5.16). Également, la perturbation de la circulation et l'accessibilité de la route pour les résidents n'a pas été discutée.

**Question 9 :** Quels sont les paramètres actuels de ces différentes composantes en fonction des différents moments de la journée et comment évolueront-ils lors des différentes phases du projet?

**Question 10 :** Considérant la présence possible d'un impact associé à ces composantes, quelles sont les mesures d'atténuation prévues en général et concernant spécifiquement le choix des horaires pour le transport des matériaux et des travaux afin d'éviter les accidents et les nuisances?

En conclusion, nous déplorons que l'étude d'impact ait omis de traiter des impacts du projet sur les usagers de la route les plus vulnérables, que représentent les cyclistes, les motocyclistes et les piétons. Également, nous considérons que certains aspects (approvisionnement en eau potable, bruit et autres nuisances) ont seulement été survolés et que les données fournies ne permettent pas de tirer des conclusions quand aux impacts sur les populations qui pourraient leur être associés.

Je vous prie, d'agréer, mes salutations distinguées.



Caroline Couture  
Conseillère en santé environnementale

CC/cd

## Références

Agence de la santé et des services sociaux de la Côte-Nord. 2007. *Profil des accidents de camions lourds en Côte-Nord et sur la route 138*. Direction de la santé publique de la Côte-Nord. Mai 2007, 111pages.

INSPQ. 2009. *Les aménagements cyclables : un cadre pour l'analyse intégrée des facteurs de sécurité*. [http://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/925\\_AmePisteCyclablecorr.pdf](http://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/925_AmePisteCyclablecorr.pdf)

Ministère des transports du Québec. 2008. *Du loisir à l'utilitaire : Le vélo, un moyen de transport à part entière – Politique sur le vélo*.  
[http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/amenagements\\_cyclables/v elo\\_politique2008.pdf](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/amenagements_cyclables/v elo_politique2008.pdf)

Ministère des transports du Québec. 2010. Construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de la Rivière-Pentecôte dans la municipalité de Port-Cartier sur la Côte-Nord – Étude d'impact sur l'environnement. Rapport final présenté par AECOM Tecscult Inc. Pagination multiple.

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. 2008. *Directive – Projet de construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte sur le territoire de la Municipalité de Port-Cartier*. 22 p.

Direction régionale du Saguenay – Lac-Saint-Jean  
et de la Côte-Nord

Le 12 mai 2011



**Madame Marie-Claude Théberge, chef de service**  
Ministère du Développement durable,  
de l'Environnement et des Parcs  
Direction des évaluations environnementales  
Service des projets en milieu hydrique  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur  
de la Rivière-Pentecôte (3211-105-440)  
Avis du MSP concernant les réponses aux commentaires**

Madame,

Nous avons pris connaissance du document *Réponses aux questions et commentaires* produit par le ministère des Transports du Québec en relation avec le projet cité en objet.

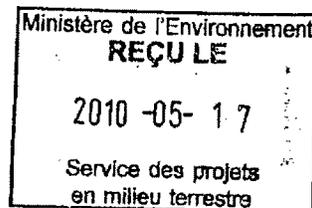
Après analyse des réponses, nous jugeons satisfaisantes les informations concernant la gestion des risques d'accidents et la sécurité des personnes et des biens pendant la phase de réalisation des travaux. Néanmoins, nous conseillons au promoteur de faire en sorte que les procédures d'alerte, de mobilisation et d'intervention prévues au plan d'urgence pour les partenaires concernés soient vérifiées afin de s'assurer de leur activation rapide en cas d'accidents.

Pour toute demande de renseignements supplémentaires, n'hésitez pas à communiquer avec M. Yves Melançon, conseiller en sécurité civile, au 418 295-4903 poste 42242 ou par courriel à [yves.melancon@msp.gouv.qc.ca](mailto:yves.melancon@msp.gouv.qc.ca).

Veuillez agréer, Madame, mes salutations distinguées.

Réal Delisle  
Directeur régional

c. c. Mme Francine Belleau, MSP



Le 12 mai 2010

**Madame Marie-Claude Thérberge, chef de service**  
MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,  
DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS  
Direction des évaluations environnementales  
Service des projets en milieu hydrique  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage, boîte 83  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur  
de la Rivière-Pentecôte (3211-105-440)  
Avis du MSP concernant l'analyse de recevabilité (Phase 2)**

Madame,

En réponse à votre lettre du 9 avril dernier, nous vous soumettons notre avis quant à la recevabilité du projet mentionné ci-dessus en regard de notre champ de compétence.

À la suite de l'analyse de l'étude d'impact sur l'environnement, nous jugeons l'étude, telle qu'elle a été présentée, *incomplète et, donc, non recevable* en regard de la sécurité des personnes et des biens.

L'initiateur aborde et décrit de façon très adéquate dans son étude d'impact un plan de mesures d'urgence et de sécurité civile (chap. 7). Cependant, ce plan réfère à la procédure habituelle qui s'applique lors de la phase exploitation du réseau routier. Afin de préciser notre position, nous considérons important que l'initiateur présente, à cette étape, un plan des mesures d'urgence afin de réagir adéquatement en cas d'accident **lors de la phase de construction** du projet tel qu'indiqué dans la directive des évaluations environnementales émise par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Dans ce plan, l'initiateur identifie les risques potentiels lors **des travaux de construction** (ex. : incendie de forêt, déversement de produits pétroliers, secteur de mouvement de sol, zone de dynamitage, etc.) et les mesures d'urgence mises en place (c.-à-d. : évacuation du chantier, alerte de la population locale, etc.) pour les contrer. De plus, il serait opportun que l'initiateur puisse présenter un schéma des communications d'urgence **pendant la phase de construction** afin de démontrer l'arrimage des différents intervenants lors d'un accident (c.-à-d. : surveillant de chantier, autorités municipales, pompier, Sûreté du Québec, etc.).

...2

Pour toute demande de renseignement supplémentaire, n'hésitez pas à communiquer avec moi ou avec le responsable du dossier des évaluations environnementales à la Direction régionale de la sécurité civile du Saguenay – Lac-Saint-Jean et de la Côte-Nord, M. Julien Beaulieu que vous pouvez joindre au numéro 418 295-4904 ou par courriel à [julien.beaulieu@msp.gouv.qc.ca](mailto:julien.beaulieu@msp.gouv.qc.ca).

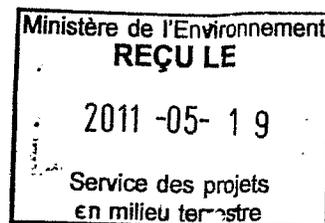
Nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.



Réal Delisle  
Directeur régional

c. c. Madame Francine Belleau, MSP

Direction régionale de la Côte-Nord



Baie-Comeau, le 16 mai 2011

Madame Marie-Claude Théberge  
Service des projets en milieu terrestre  
Direction des évaluations environnementales  
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage  
675, boul. René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de  
Rivière-Pentecôte dans la municipalité de Port-Cartier sur la Côte-Nord  
V/Dossier : 3211-05-440**

---

Madame,

Nous avons pris connaissance du dossier de réponses aux questions et commentaires adressés au ministère des Transports du Québec relativement à l'étude d'impact concernant le nouveau tronçon de la Route 138 dans le secteur Pentecôte.

Les préoccupations que le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire vous avait transmis les 7 et 17 mai 2010 et qui concernaient un renvoi erroné au projet de schéma d'aménagement révisé de la MRC de Sept-Rivières (page 3-7) ainsi que la préoccupation concernant une altération possible de la qualité de l'eau aux alentours de la prise d'eau potable dans la rivière Riverain (p. 5-23), ont été prises en compte dans le document nommé plus haut.

Nous vous remercions de l'attention que vous avez portée aux questionnements soumis et considérons que ces éléments ont été traités de façon satisfaisante.

Veuillez agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

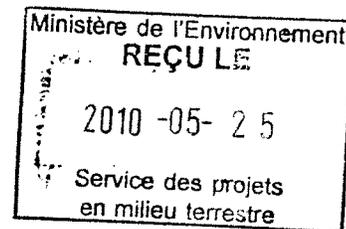
Le directeur régional,



Jacques Tremblay

Direction régionale de la Côte-Nord

Baie-Comeau, le 17 mai 2010



Madame Marie-Claude Théberge  
Service des projets en milieu terrestre  
Direction des évaluations environnementales  
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage  
675, boul. René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte dans la municipalité de Port-Cartier sur la Côte-Nord**  
**V/Dossier : 3211-05-440**

---

Madame,

Cette communication se veut un complément à la lettre que nous vous avons fait parvenir le 7 mai dernier. En effet, nous aimerions apporter à l'attention du promoteur une remarque supplémentaire touchant une préoccupation du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire.

À la page 3-64 de l'étude d'impact sur l'environnement, le promoteur identifie la présence d'une prise d'eau potable municipale alimentant, depuis la rivière Riverin, une partie du noyau villageois de Rivière-Pentecôte. Le promoteur localise cette infrastructure municipale à la figure 3.8. de l'étude, ainsi qu'aux figures 4.1 à 4.5.

Dans la section portant sur la qualité des eaux (pages 5-18 à 5-28), le promoteur présente les types d'impacts attendus sur ce milieu dont la mise en suspension et le transport des particules fines et l'augmentation de la turbidité de l'eau et des apports de sédiments dus à la traversée de la rivière Riverin. Ces impacts, d'une intensité moyenne, auront cours durant la construction du projet. Le tableau 5.4 détaille les mesures d'atténuation que le promoteur compte appliquer.

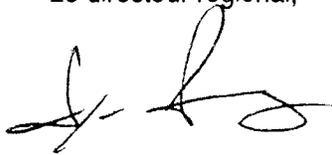
Cependant, ces mesures ont pour objectif de préserver une qualité générale des eaux, sans prendre en considération la présence de la prise d'eau municipale située en aval des travaux prévus. Le promoteur n'a pas pris en compte les interrelations possibles entre des impacts qu'il juge inévitables (p. 5-23) sur la qualité de l'eau (milieu physique) et leurs implications sur une infrastructure stratégique alimentant la population en eau potable (milieu humain).

...2

En somme, est-ce que le promoteur peut préciser les impacts des travaux routiers prévus sur la prise d'eau municipale, plus précisément sur une altération possible de la qualité de l'eau distribuée à la population située dans la zone d'étude locale? Le promoteur devra tenir compte du type de traitement actuellement en place à cette infrastructure municipale. Dans l'éventualité où des impacts probables seraient identifiés, le promoteur devra énoncer les mesures d'atténuation qu'il mettra en place afin d'assurer une eau de consommation de qualité durant la phase de construction de son projet.

Veuillez agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le directeur régional,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J. Tremblay', with a stylized flourish at the end.

Jacques Tremblay



Le 10 mai 2010

Madame Marie-Claude Théberge  
Chef du Service des projets en milieu terrestre  
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec, (Québec) G1R 5V7

V/Réf : 3211-05-440

N/Réf : 5740.0012 ((BT20100414-34-2)

**Objet : Avis sur la recevabilité – Construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de la Rivière-Pentecôte**

Madame,

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) a requis, le 9 avril 2010, l'avis du ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF) afin d'analyser la recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement relativement à la construction d'un nouveau tronçon de la route 138, dans le secteur de la Rivière-Pentecôte, par le ministère des Transports du Québec.

La Direction générale de la Côte-Nord a pris connaissance des documents qui lui ont été transmis pour commentaires. Comme demandé, nous vous faisons parvenir les résultats de notre analyse dudit projet.

Commentaires

*Au plan faunique*

Aux pages 3-22 et 3-23, à la section traitant de l'herpétofaune, six espèces sont identifiées comme étant susceptibles de fréquenter ce secteur si des habitats propices s'y retrouvent. D'autres espèces d'herpétofaune peuvent se retrouver dans la zone d'étude : la salamandre cendrée, la salamandre à deux lignes, la salamandre à points bleus, le triton vert et la grenouille verte. Il est à souligner que la rivière Riverin et le milieu humide constituent des habitats propices à ces espèces. De plus, une espèce comme le crapaud d'Amérique utilise une grande variété d'habitats comme les forêts, les friches, les tourbières, les champs, les jardins, etc.

Finalement, les mares temporaires, souvent utilisées par les amphibiens au printemps, n'ont pu être décelées dans l'inventaire réalisé le 22 août 2008. Le MRNF demande que ces informations soient ajoutées.

À la page 3-23, dans la section traitant de la faune aviaire, le statut du garrot d'Islande devrait être modifié. Cette espèce est désormais désignée vulnérable au Québec.

Le tableau 3.7 de la page 3-32 identifie les espèces de mammifères présentes ou potentiellement présentes dans la zone d'étude locale. Les espèces suivantes devraient également figurer au tableau : la grande chauve-souris brune, les chauves-souris cendrées et rousses (toutes deux susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables au Québec), le campagnol-lemming de Cooper (espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable au Québec), le caribou forestier (espèce désignée vulnérable au Québec), le cougar (espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable au Québec), la marmotte commune et l'hermine.

Au chapitre 5 traitant de l'évaluation des impacts, mesures d'atténuation et impacts résiduels, il est précisé, à la section Faune ichthyenne de la page 5-33, que les données provenant du Système d'information sur la faune aquatique (SIFA) du MRNF ont été considérées. Or, selon nos informations, les données utilisées proviendraient possiblement des banques de données internes du MRNF.

#### *Au plan du territoire*

La carte illustrant l'utilisation du sol présentée à la figure 3.8 de la page 3-55 est incomplète. Elle devrait illustrer la localisation d'un bail émis par le MRNF à des fins industrielles pour l'entreposage d'abrasif. Ce site devrait également être mentionné dans le texte à la section traitant de l'utilisation du sol. De plus, il devrait apparaître à la figure 4.4 page 4-21 et 4.5 page 4-27 du chapitre traitant des options d'intervention, afin d'être considéré dans l'évaluation des impacts de l'option retenue. En effet, ce site sera recoupé par la nouvelle route 138 ainsi que par l'option d'accès au village A, et devra être relocalisé aux frais du promoteur. Cet impact n'est pas décrit au chapitre 5.

#### *Au plan minier*

L'étude ne mentionne pas les activités d'exploration et d'exploitation minières qui sont effectuées dans la zone d'influence, à l'exception de la mention d'une carrière de granite noir située au nord de la zone d'étude. Toutefois, entre le secteur de la Rivière-Pentecôte et la municipalité de Port-Cartier, des claims sont en vigueur et permettront à leur détenteur d'effectuer des travaux d'exploration. Plusieurs baux d'exploitation exclusifs de substances minérales de surface (BEX) ont été alloués pour l'exploitation de la tourbe ainsi que pour l'extraction de sable et de pierre concassée. Des baux non exclusifs (BNE) sont également en vigueur sur des sites

d'extraction de sable et gravier. Cela dit, ces activités minières ont cours dans la zone d'influence et ne sont pas susceptibles d'être affectées par le projet de construction d'un nouveau tronçon de la route 138, sinon de façon positive pour des approvisionnements en matériaux de fondation et de revêtement de chaussée (sable, gravier et pierre concassée).

La Direction générale de la Côte-Nord du ministère des Ressources naturelles et de la Faune recommande que soient pris en considération et transmis au promoteur les modifications et commentaires issus de son analyse. Ceux-ci peuvent contribuer à bonifier l'étude d'impact sur l'environnement et le milieu social réalisée dans le cadre de ce projet.

Si vous désirez obtenir des renseignements supplémentaires, n'hésitez pas à communiquer avec M<sup>me</sup> Marilène Larocque au 418 295-4676, poste 228.

Veillez agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

La directrice des affaires régionales,



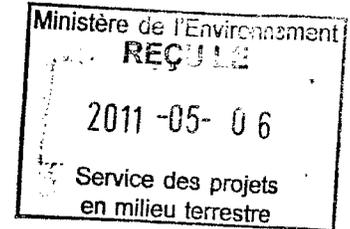
Linda Tremblay, géographe M.A.

LT/ML/cs

c. c. M. Marcel Grenier, directeur de l'environnement et de la coordination

Québec, le 29 avril 2011

Madame Marie-Claude Théberge  
Chef du Service des projets en milieu terrestre  
Ministère du Développement durable,  
de l'Environnement et des Parcs  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7



Madame,

La présente donne suite à la demande d'avis que vous avez adressée à M. André Maltais, le 11 avril 2011, relativement au projet de construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de la Rivière-Pentecôte.

Le Secrétariat aux affaires autochtones (SAA) a pris connaissance du document contenant les réponses aux questions et commentaires adressés au promoteur relatif au projet susmentionné. En ce qui concerne le champ de compétence du SAA, nous souhaitons vous indiquer que le promoteur a répondu de façon satisfaisante aux considérations soulevées par notre organisation.

Par ailleurs, le SAA tient à rappeler au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs son obligation de procéder, s'il y a lieu, à une consultation de la communauté autochtone concernée. Ce n'est qu'après l'analyse menée par votre ministère qu'il sera possible d'évaluer si, conformément au *Guide intérimaire en matière de consultation des communautés autochtones*, une telle obligation existe dans ce dossier.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le directeur,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Lucien-Pierre Bouchard'.

Lucien-Pierre Bouchard

Québec, le 5 mai 2010



Madame Marie-Claude Théberge  
Chef du Service des projets en milieu terrestre  
Ministère du Développement durable,  
de l'Environnement et des Parcs  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7

Madame,

La présente donne suite à la demande d'avis que vous avez adressée à M. André Maltais le 9 avril 2010 relativement au projet de construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de la Rivière-Pentecôte.

Tel que présenté, le projet se trouve sur le territoire revendiqué par le Conseil Innu Takuaitkan mak Mani-Utenam (ITUM). Dans ce contexte, il aurait été apprécié que le promoteur fasse état de cette situation dans l'étude d'impact. Néanmoins, le Secrétariat aux affaires autochtones (SAA) a été informé que le promoteur, soit le ministère des Transports (MTQ), avait tenu compte de la communauté de Uashat-Maliothenam et procédé à l'envoi de lettres de consultation sur ledit projet auprès d'ITUM.

En terminant, le SAA tient à rappeler au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) son obligation de procéder, s'il y a lieu, à une consultation de la communauté autochtone concernée en vertu des arrêts *Haïda* et *Taku River*. Il est également suggéré que le MDDEP coordonne ses actions en matière de consultation avec le MTQ.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le directeur,

Lucien-Pierre Bouchard

Le 31 mai 2011

Madame Thérèse Belisle, ing.  
Chef du Service des projets  
Direction de la Côte-Nord  
Ministère des Transports  
625, boul. Laflèche, bureau 110  
Baie-Comeau (Québec) G5C 1C5

**Objet : Commentaires complémentaires concernant le projet de construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte sur le territoire de la municipalité de Port-Cartier (Dossier 3211-05-440)**

Madame,

Veillez trouver ci-dessous deux commentaires résultant de notre consultation intra et interministérielle sur votre document de réponses aux questions et commentaires concernant l'étude d'impact du projet en titre. Puisque aucune question réelle n'a été soulevée, vous n'avez qu'à prendre acte du présent envoi.

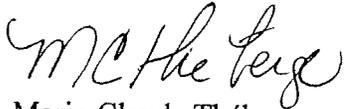
1. RQC 25 : Dans son argumentation, l'initiateur mentionne qu'une baisse de niveau sonore de 56,9 dB(A) à 40,3 dB(A) correspond à une réduction de 29 % du bruit. Nous vous faisons remarquer que des niveaux de bruit mesurés en décibels ne peuvent pas se comparer en terme de pourcentage, car l'échelle d'expression des décibels est logarithmique.
2. Le ministère de la Sécurité publique conseille à l'initiateur de faire en sorte que les procédures d'alerte, de mobilisation et d'intervention prévues au plan d'urgence pour les partenaires concernés soient vérifiées afin de s'assurer de leur activation rapide en cas d'accident.

...2

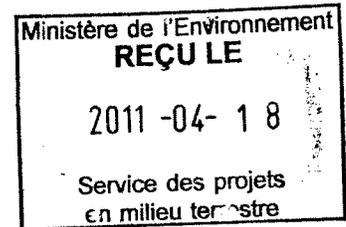
Nous vous rappelons que, en vue du mandat d'information et de consultation qui sera donné prochainement au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), vous devrez produire un résumé de l'étude d'impact qui inclura vos dernières mises à jour. Ce résumé devra être déposé en trente (30) copies, accompagné de douze (12) copies de ces documents sur support informatique. Ces dernières devront être en format PDF (Portable Document Format) et présentées comme il est décrit dans le document *Dépôt des documents électroniques de l'initiateur de projet*, produit par le BAPE.

Je vous prie de recevoir, Madame, mes meilleures salutations.

La chef du Service des projets  
en milieu terrestre,



Marie-Claude Théberge



**PAR COURRIEL**

DESTINATAIRE : Madame Marie-Claude Théberge, chef de service  
Service des projets en milieu terrestre

DATE : Le 15 avril 2011

OBJET : **Construction nouveau tronçon route 138 dans le secteur de  
Rivière-Pentecôte  
Bruit de source fixe et bruit routier**

V/Réf. : 3211-05-440

---

Vous nous avez transmis le dossier mentionné en rubrique afin d'évaluer le volet « Bruit de source fixe et bruit routier » traité par l'initiateur de projet dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

Compte tenu du départ de notre analyste sur ce type de dossier, il nous sera impossible malheureusement de traiter votre demande avant qu'une nouvelle personne ne maîtrise des dossiers de cette nature. Soyez assuré que nous vous informerons dès que la situation aura été rétablie.

Je vous prie de recevoir mes salutations distinguées.

Le directeur,

A handwritten signature in black ink, appearing to be "Michel Goulet".

Michel Goulet

MG/lb

c. c. M. Charles Larochelle, sma



## EXPERTISE TECHNIQUE

**DESTINATAIRE :** Monsieur Michel Goulet, directeur  
Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère

**EXPÉDITEUR :** Pierre Vincent, ingénieur  
Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère

**DATE :** Le 15 juin 2010

**OBJET :** **Avis sur la recevabilité, de l'étude d'impact sur l'environnement de la construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de la Rivière Pentecôte**

**Réf. : 3211-05-440**  
**N/ Réf. : DPQA 796**

---

### 1. **Objet de la demande**

Le 9 avril dernier, Mme Marie-Claude Théberge, chef du Service des projets en milieu terrestre, à la Direction des évaluations environnementales, nous transmettait une demande dans le but de vérifier *la recevabilité* de l'étude de répercussion sur l'environnement du projet identifié en objet. Notre direction doit donc confirmer si l'information requise, à la prise de décision sur l'acceptabilité du projet, a bien été mise à notre disposition pour le volet bruit communautaire.

### 2. **Analyse de l'étude de bruit**

#### 2.1 **Nature du projet**

Le projet consiste à construire un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte à Port-Cartier sur la Côte-Nord pour des raisons de sécurité routière.

Après étude de trois options, celle retenue présente les avantages suivants :

- Aucun déplacement de bâtiment;
- Touche le moins de propriétés foncières;
- Permet de corriger l'intégralité des quatre courbes problématiques;

...2

- Permits d'éloigner la route des berges de la rivière;
- Éloigne la route des bâtiments améliorant ainsi la qualité de vie des citoyens par la réduction du bruit et la qualité de l'air.

## 2.2 Éléments au dossier

Dans le cadre de notre étude concernant la recevabilité de l'étude des répercussions environnementales, nous avons consulté le document suivant :

- Construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de la Rivière-Pentecôte dans la municipalité de Port-Cartier sur la Côte-Nord – Étude d'impact sur l'environnement, réalisée par la firme AECOM / Tecslut inc., datée de mars 2010.

Il est important de noter que l'étude d'impact soumise au MDDEP ne traite que très sommairement des nuisances sonores potentielles que pourrait occasionner la réalisation du projet.

## 2.3 Procédure de collecte des données

- Climat sonore actuel

L'initiateur nous fournit le débit journalier moyen actuel (DJMA) et le pourcentage de véhicules lourds qui circulent sur le tronçon, mais il n'a pas effectué de mesure ou de modélisation pour connaître le climat sonore actuel.

- Climat sonore à l'ouverture

L'éloignement de la route des bâtiments ne peut qu'avoir un impact positif sur le climat sonore, sauf si dans le cas présent, une modification de la vitesse autorisée ou du profil vertical de la route modifie significativement le bruit routier.

Toutefois, étant donné que l'option retenue augmentera de façon considérable la distance entre la route et les bâtiments et que celui situé le plus près de la route se trouvera à plus de 130 mètres par rapport à l'emprise de la route, nous ne croyons pas utile d'exiger de l'information additionnelle.

Il faut aussi noter que les élus et la population ont signifié leur préférence pour l'option retenue par l'initiateur.

- Identification des mesures d'atténuation (volet construction)

L'étude d'impact sur l'environnement ne fait état que de façon très générale des nuisances sonores occasionnées par les travaux de construction du nouveau tronçon. Même si la majorité des travaux auront lieu à bonne distance des habitations, nous croyons utile d'obtenir des précisions particulières pour déterminer l'acceptabilité environnementale des travaux de construction concernant le volet bruit. L'objectif étant de s'assurer que l'initiateur mette en place les mesures d'atténuation requises pour assurer que les nuisances sonores occasionnées par les travaux demeurent à un niveau acceptable. Nous présenterons une liste de questions en conséquence dans nos conclusions.

Nous voulons également connaître le calendrier de réalisation des travaux et si certains de ces travaux seront réalisés pendant la nuit.

Nous souhaitons également que l'initiateur précise l'ampleur des travaux de dynamitage si de telles opérations sont requises. L'étude d'impact en pages 5-7 fait état qu'en fonction du type de sol, les travaux « pourront comporter du dynamitage ».

- Suivi environnemental

L'étude d'impact ne fait état d'aucun suivi concernant le volet bruit. Bien que l'imposition d'un tel suivi nous paraisse excessive en ce qui a trait à l'exploitation du nouveau tronçon, nous croyons que les travaux de construction, du moins ceux relatifs aux travaux de démantèlement des extrémités de l'actuel tronçon de la route 138 et du pont actuel enjambant la rivière Riverin, devraient faire l'objet d'un suivi pour assurer que le climat sonore demeure à un niveau acceptable.

### 3. Conclusion

L'étude d'impact est pratiquement muette sur les impacts sonores du projet, si ce n'est que le déplacement de la route à une distance plus importante des bâtiments améliorera la qualité de vie des résidents (bruit, poussière, etc.). On fait également état que les résidents devront tolérer quelques nuisances pendant la réalisation du projet. « Ils pourraient en effet être dérangés par le bruit... ».

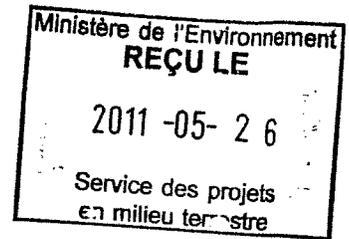
Pour être en mesure d'évaluer l'acceptabilité environnementale du projet en ce qui a trait aux travaux de construction, nous aurions besoin des renseignements suivants :

1. Quel est le calendrier projeté pour la réalisation des travaux?
2. Des travaux en période nocturne sont-ils projetés ?

3. Combien de temps nécessiteront les travaux de démantèlement des extrémités de l'actuel tronçon de la route 138 et du pont actuel enjambant la rivière Riverin ?
4. Les devis de réalisation des travaux soumis aux entrepreneurs imposeront-ils des mesures pour atténuer les nuisances sonores et lesquelles, le cas échéant ?
5. Des travaux de dynamitage seront-ils requis et de quelle ampleur, le cas échéant ?
6. L'initiateur a-t-il l'intention de mettre en place un programme de suivi du climat sonore pendant les travaux de construction ?

Pierre Vincent, ing  
Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère

PV/gb



## Note

DESTINATAIRE : M<sup>me</sup> Marie-Claude Théberge, chef de service  
Service des projets en milieu terrestre  
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 24 mai 2011

OBJET : **Deuxième avis relatif à la recevabilité de l'étude d'impact du projet de « Construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de la Rivière-Pentecôte dans la municipalité de Port-Cartier sur la Côte-Nord » Volet - Espèces floristiques menacées et vulnérables**

N<sup>os</sup> DOSSIERS : SCW - 635858; V/Réf. : 3211-05-440; N/Réf. : 5145-04-18 ; [330]

La présente fait suite à votre deuxième demande d'avis datée du 11 avril 2011 sur le projet susmentionné concernant l'addenda (A) déposé en mars 2011 par le consultant « AECOM Tecsuit inc. » (AT) et transmis par le promoteur « ministère des Transports du Québec » (MTQ). Cet addenda contient les réponses aux demandes de renseignements du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) qui lui ont été adressées afin de compléter l'analyse de recevabilité. Nos commentaires porteront spécifiquement sur les espèces floristiques menacées et vulnérables (EFMVS).

La Direction du patrimoine écologique et des parcs (DPÉP) a refait une analyse de l'ensemble des documents fournis. Même si elle considère qu'il aurait été souhaitable qu'un inventaire floristique soit réalisé le long des chemins d'accès au village et au site de la prise d'eau, le potentiel d'y répertorier des EFMVS s'avère relativement faible. Elle n'exige donc plus que cet inventaire soit réalisé et considère, par conséquent, que l'étude d'impact est recevable.

Pour toute information complémentaire, je vous invite à communiquer avec M<sup>me</sup> Marie Bouillé au numéro de téléphone 418 521-3907, poste 4713.

Le chef du Service,

Jean-Pierre Laniel

JPL/MB/jb

### Service des écosystèmes et de la biodiversité

Édifice Marie-Guyart, 4<sup>e</sup> étage, boîte 21  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7  
Téléphone : 418 521-3907  
Télécopieur : 418 646-6169  
jean-pierre.laniel@mddep.gouv.qc.ca  
Internet : [www.mddep.gouv.qc.ca](http://www.mddep.gouv.qc.ca)



## Note

DESTINATAIRE : M<sup>me</sup> Marie-Claude Théberge, chef de service  
Service des projets en milieu terrestre  
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 5 mai 2011

OBJET : **Second avis de recevabilité – Projet de construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de la Rivière Pentecôte dans la municipalité de Port-Cartier sur la Côte-Nord**

N<sup>os</sup> DOSSIERS : SCW - 635858 ; V/R 3211-05-440 ; N/R : 514-04-18 ; [330]

---

La présente fait suite à votre seconde demande d'avis sur la recevabilité du projet de construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de la Rivière Pentecôte dans la municipalité de Port-Cartier sur la Côte-Nord (11 avril 2011) au regard des réponses du promoteur aux questions qui lui ont été adressées. Les commentaires portent exclusivement sur le volet « milieux humides ».

La Direction du patrimoine écologique et des parcs (DPÉP) demandait au promoteur de préciser la méthode utilisée pour identifier et cartographier les milieux humides dans le secteur d'étude. Le promoteur a adéquatement répondu à la question et les méthodes employées pour identifier et délimiter le marécage sont jugées satisfaisantes. La DPÉP juge donc l'étude recevable concernant le volet « milieux humides ».

La question 22, soulevée par les autorités fédérales, aborde également la thématique milieux humides. Le MDDEP encourage également l'application de la séquence « éviter, minimiser, compenser » et préconise la restauration, l'amélioration ou la protection plutôt que la création de milieux humides lorsque des compensations sont nécessaires.

Pour toute information complémentaire, je vous invite à communiquer avec la responsable du dossier, M<sup>me</sup> Adeline Bazogé au 418 521-3907, poste 4347.

Le chef du Service,

Jean-Pierre Laniel

JPL/AB/jb

Service des écosystèmes et de la biodiversité

Édifice Marie-Guyart, 4<sup>e</sup> étage, boîte 21  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7  
Téléphone : 418 521-3907  
Télécopieur : 418 646-6169  
jean-pierre.laniel@mddep.gouv.qc.ca  
Internet : [www.mddep.gouv.qc.ca](http://www.mddep.gouv.qc.ca)



## Note

DESTINATAIRE : M<sup>me</sup> Marie-Claude Théberge, chef de service  
Service des projets en milieu terrestre  
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 6 mai 2010

OBJET : **Avis relatif à la recevabilité de l'étude d'impact du projet de  
« Construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le  
secteur de la Rivière-Pentecôte » Volet—Espèces floristiques  
menacées et vulnérables**

N<sup>os</sup> DOSSIERS : SCW 635858; V/R : 3211-05-440; N/R : 5145-04-18-[330]

La présente fait suite à votre demande d'avis datée du 9 avril 2010 sur la recevabilité de l'étude d'impact susmentionnée et déposée en mars 2010 par le consultant « AECOM Tecslult inc. ». Nos commentaires porteront spécifiquement sur les espèces floristiques menacées et vulnérables (EFMVS).

Sur la base de l'information consignée au Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ), l'étude mentionne la présence de l'HUDSONIE TOMENTEUSE (*Hudsonia tomentosa*) dans la zone d'étude. Il s'agit d'une espèce en déclin de rang de priorité 3 pour la conservation et qui s'observe en toute période de l'année. Parmi ses habitats, on signale les sables maritimes du golfe du Saint-Laurent (pp. 3-5, 3-17).

Un inventaire floristique estival réalisé le 22 août et en septembre 2008 le long des trois options du tracé incluant celle du tracé retenu, confirme toutefois l'absence de cette plante sur les sites des travaux projetés. Les figures 3.4, 4.1, 4.3 et 4.4 présentent respectivement les tronçons inventoriés aux fins de la localisation des espèces floristiques à statut précaire. Notons ici que les bretelles d'accès retenues (au village et à la prise d'eau) n'ont pas fait l'objet de visites à cet effet (pp. 3-13, 3-17 et 4-26). D'autres parts, l'inventaire devait viser non seulement l'HUDSONIE TOMENTEUSE, suggérée par le CDPNQ

...2

### Service des écosystèmes et de la biodiversité

Édifice Marie-Guyart, 4<sup>e</sup> étage, boîte 21  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7  
Téléphone : 418 521-3907  
Télécopieur : 418 646-6169  
jean-pierre.laniel@mddep.gouv.qc.ca  
Internet : [www.mddep.gouv.qc.ca](http://www.mddep.gouv.qc.ca)

(voir Annexe D : requête du 5 juin 2008), mais également d'autres EFMVS et leurs habitats. Qui plus est, le consultant ne fournit pas les noms des personnes ayant réalisé les observations. Vu sous cet angle, l'information transmise demeure incomplète et un effort supplémentaire devrait donc être fait en la matière.

Par ailleurs, le consultant AECOM juge les impacts résiduels moyens pour la végétation en général et vraisemblablement inexistantes (ou faibles) sur les EFMVS lors des travaux de déboisement (élimination complète de la végétation dans l'emprise de construction projetée, dont 4,4 ha de boisés) qui seront nécessaires à la préparation du site et à la construction des infrastructures connexes (chemins d'accès au village et à la prise d'eau). Et ce, dû à l'absence d'EFMVS couplée de l'application de certaines mesures d'atténuation afin d'amoindrir les impacts potentiels du projet sur la végétation (excluant les EFMVS). Nous n'entérinons que partiellement la conclusion d'AECOM à cet effet. Car, force est de constater, que l'inventaire est incomplet en raison de la non prise en compte des chemins d'accès et, par conséquent, d'une couverture partielle de tous les habitats potentiels d'espèces visées pour l'emprise de construction du projet retenu (pp. 4-26, 5-24, 25, 32 à 33 et 5-78).

Au chapitre des projets connexes, comme mentionné précédemment, la construction de bretelles d'accès, l'une au village et, l'autre, à la prise d'eau est prévue et illustrée à la figure 4.5 (pp. 4-26).

### **Conclusion**

Après analyse, nous jugeons l'étude d'impact recevable en lien avec la composante EFMVS moyennant la prise en compte par le promoteur des points énumérés ci-après. Et ce, conformément aux rubriques 2.2, 4.1 et 4.4 (pp. 9, 10 et 16) de la directive datée de février 2008.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u><i>Inventaire des habitats potentiels d'EFMVS</i></u> : Le promoteur s'engage à réaliser un complément d'inventaires exhaustifs visant toutes les EFMVS et à nous transmettre confidentiellement un rapport complet incluant, outre la localisation (notamment cartographique) des habitats et/ou populations d'espèces relevées, l'aire couverte, la méthodologie utilisée, les relevés de terrain, les dates précises et l'identification de la (ou des) personne (s) ayant réalisé l' (les) inventaire (s). Cet inventaire visera tout le site des travaux sujet à empiètement et/ou déboisement en phase de construction et tous les milieux susceptibles d'être touchés et, particulièrement, les chemins d'accès retenus.</li> <li>• <u><i>Principe d'évitement</i></u> : Dans la mesure du possible, les EFMVS doivent être évitées (par exemple, par la pose de clôtures de protection</li> </ul>
--	---

permettant d'éliminer tout risque d'impact sur les espèces ou leurs habitats).

- Mesures d'atténuation/compensation: S'il était impossible d'éviter les EFMVS et que des espèces et/ou habitats seraient perturbés ou détruits pendant les travaux, l'initiateur devra préconiser un programme de conservation et de suivi environnemental, incluant des mesures d'atténuation particulières ou de compensations conformes au Guide<sup>1</sup> recommandé.

Pour toute information complémentaire, je vous invite à communiquer avec M<sup>me</sup> Nancy Hébert au 418-521-3907, poste 4347.

Le chef du Service,



Jean-Pierre Laniel

JPL/OO/se

---

<sup>1</sup> COUILLARD, Line, 2007. *Les espèces floristiques menacées ou vulnérables : guide pour l'analyse et l'autorisation de projets en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement*, Québec, gouvernement du Québec, ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, version préliminaire, 26P.



## Note

DESTINATAIRE : M<sup>me</sup> Marie-Claude Théberge, chef de service  
Service des projets en milieu terrestre  
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 28 avril 2010

OBJET : **Avis de recevabilité « Projet de construction d'un nouveau tronçon de la route 138 » dans le secteur de la Rivière-Pentecôte dans la municipalité de Port-Cartier sur la Côte-Nord**

N<sup>os</sup> DOSSIERS : SCW 635858; V/R : 3211-05-440; N/R : 5145-04-18-[330]

---

La présente fait suite à votre demande d'avis sur la recevabilité du projet de construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de la Rivière-Pentecôte dans la municipalité de Port-Cartier sur la Côte-Nord datée du 9 avril 2010. Elle portera exclusivement sur le volet « milieux humides ».

L'étude d'impact traite de la problématique des milieux humides. Elle identifie et cartographie un marécage arbustif sur le territoire d'étude sans préciser la méthodologie utilisée.

Le promoteur doit préciser quelle méthode a été utilisée pour identifier et cartographier les milieux humides dans le secteur d'étude (bases de données, photo-interprétation, terrain, etc.) afin de déterminer la recevabilité de l'étude d'impact.

Pour toute information complémentaire, je vous invite à communiquer avec la responsable du dossier, M<sup>me</sup> Adeline Bazoge, au 418 521-3907 poste 4765.

Le chef du Service,

Jean-Pierre Laniel

JPL/AB/se

Service des écosystèmes et de la biodiversité  
Édifice Marie-Guyart, 4<sup>e</sup> étage, boîte 21  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7  
Téléphone : 418 521-3907  
Télécopieur : 418 646-6169  
jean-pierre.laniel@mddp.gouv.qc.ca  
Internet : [www.mddp.gouv.qc.ca](http://www.mddp.gouv.qc.ca)

## ANALYSE DE CONFORMITÉ

---

### Construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte dans la municipalité de Port –Cartier sur la Côte-Nord

---

L'étude d'impact sur l'environnement réalisée dans le cadre du projet de construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte dans la municipalité de Port-Cartier sur la Côte-Nord a été analysée en fonction des composantes d'intérêts pour Environnement Canada, *i.e.* les oiseaux migrateurs, les espèces en péril de juridiction fédérale de même que les fonctions d'habitat des milieux humides.

#### Document analysé :

Ministère des Transports du Québec (Côte-Nord). Mars 2010. *Construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte dans la municipalité de Port-Cartier sur la Côte-Nord – Étude d'impact sur l'environnement*. Rapport final présenté par AECOM Tecslult Inc. Pagination multiple.

#### Commentaires généraux

1. Les noms d'oiseaux ne sont pas à jour. Par exemple, le canard kakawi se nomme désormais le Harelde kakawi.

#### *Recommandation*

Il est possible d'obtenir une liste à jour des noms des espèces sur le site de l'American Ornithologists' Union, dans la section Checklists :  
<http://www.aou.org/checklist/north/index.php>

2. Les statuts des espèces ne sont pas à jour. Par exemple, le Garrot d'Islande est une espèce préoccupante au fédéral et vulnérable au provincial, tandis que le Hibou des marais et le Quiscale rouilleux sont des espèces préoccupantes au fédéral et susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables au provincial. La Paruline du Canada et le Moucherolle à côtés olive sont des espèces menacées au fédéral et susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables au provincial.

#### *Recommandation*

Réviser le statut des espèces et les mettre à jour.

3. Un calendrier précis pour le déroulement du projet n'est pas présenté. On mentionne toutefois que le déboisement de l'emprise devrait être fait entre septembre et mars.

#### *Recommandation*

- Présenter un échéancier précisant les dates où les différentes étapes de réalisation du projet seront effectuées (*p.ex.* : déboisement).
- Nous aviser si du déboisement devrait être effectué en-dehors de la période prévue.

### **Commentaires spécifiques**

#### **3.2.1.2.4 Faune et habitats - Faune aviaire**

##### *Commentaire*

La méthode utilisée pour les inventaires par point d'écoute devrait être décrite de façon plus détaillée.

##### *Questions*

Combien de stations ont été recensées par tracé de route (11 chacune?)

Quelle était la distance entre les stations ?

À quelles périodes d'heures les points d'écoute ont-ils été visités?

Quelles étaient les conditions météorologiques lors des visites aux points d'écoute?

##### *Recommandations*

- En milieu forestier, on suggère une distance d'au moins 250 m entre chaque point d'écoute.
- On recommande de visiter chaque station au moins à deux reprises, avec au moins 10 jours d'intervalle entre chaque visite.
- Lors d'inventaires effectués à la fin juin ou au début juillet, il est recommandé de terminer les points d'écoute trois heures après le lever du soleil.

##### *Commentaire*

À notre avis, les inventaires ont été effectués un peu tard dans la saison, vers la fin de la période de reproduction de certaines espèces, ce qui diminue la probabilité de détection.

#### **5.3.1 Végétation terrestre - Tableau 5.5**

On mentionne une mesure d'atténuation visant à « *respecter et rétablir, au besoin, l'écoulement normal des eaux de surface principalement à proximité des milieux mal drainés et des cuvettes* ».

##### *Commentaire*

Le promoteur devrait expliquer de quelle façon il compte mettre en oeuvre cette mesure d'atténuation.

Il est proposé d'ensemencer l'emprise avec des espèces végétales qui sont moins sensibles aux sels de déglacage.

#### *Recommandation*

Dans la mesure du possible, des espèces indigènes résistantes aux sels devraient être choisies.

### **5.3.2 Végétation riveraine et milieux humides**

#### *Commentaire*

Les impacts 1) associés à l'utilisation des sels de déglacage et 2) au rejet de polluants par les véhicules en circulation sur la végétation riveraine et le milieu humide, situés sous le futur pont, devraient être évalués.

#### **Tableau 5.6**

On propose une mesure d'atténuation afin de rétablir la végétation perturbée sur les rives, *i.e.* la plantation d'espèces arbustives sur les remblais des ouvrages.

#### *Commentaire*

Il serait sûrement souhaitable de choisir, parmi les espèces proposées, des espèces qui se retrouvent déjà dans le secteur du projet.

#### **5.3.2.3 Avenues de compensation**

On propose de compenser la perte d'une partie du marécage arbustif en recréant d'autres milieux humides.

#### *Commentaire*

Avant de mettre en œuvre une telle mesure de compensation, il serait bon d'évaluer les impacts possibles de la création de nouveaux marécages afin de s'assurer de ne pas créer davantage d'impacts négatifs (*p.ex.* érosion).

La séquence d'actions qui est habituellement favorisée pour compenser les pertes de fonction de milieux humides est d'abord de restaurer, ensuite de bonifier et en dernier lieu de créer. De façon générale, la compensation doit être supérieure à ce qui est perdu afin de prendre en compte, entre autres, les risques associés au succès de la compensation ainsi que le temps avant que le milieu remplisse ses fonctions.

Il est également important de préciser qu'un milieu humide situé en bordure d'une route nationale n'aura pas la même valeur écologique et sociale qu'un milieu humide plus isolé. Le bruit risque de provoquer du dérangement à la faune. Aussi, sa proximité à la

route augmente les risques de collision avec la faune qui le fréquente et ce milieu humide pourrait être affecté par l'augmentation des concentrations en chlorures. Ainsi, le Service canadien de la Faune d'Environnement Canada recommande plutôt la restauration ou la bonification de milieux humides dans la région, dans un secteur à haute valeur écologique qui pourrait être préservé à long terme.

### *Références*

Cox, K.W. et A. Grose. 2000. Atténuation des terres humides au Canada : Cadre de mise en application. No. 2000-1. Publié en partenariat avec Environnement Canada, Canards Illimités Canada, Plan Conjoint des habitats de l'Est, Plan conjoint sur la cote du Pacifique, et Plan conjoint des habitats des Prairies et préparé pour le Conseil nord-américain de conservation des terres humides (Canada). 111 p.  
<http://www.wetlandscanada.org/Attenuation%202000-1.pdf>

GOUVERNEMENT DU CANADA, 1996. La Politique fédérale sur la conservation des terres humides. Guide de mise en œuvre à l'intention des gestionnaires des terres fédérales, Direction de la conservation de la faune, Service canadien de la faune, Environnement Canada, Ottawa, Ontario, 36 pages. <http://dsp-psd.communication.gc.ca/Collection/CW66-145-1996F.pdf>

### **5.3.6 Faune aviaire**

Bien que la superficie de forêt à déboiser soit faible, l'étude d'impact ne permet pas d'évaluer les impacts potentiels du projet sur les oiseaux nicheurs de la zone d'étude.

### *Recommandations*

Pour ce faire, le promoteur doit évaluer (et présenter dans l'étude sectorielle) la densité de couples nicheurs de chaque espèce par type d'habitat. Ensuite, il faut définir la superficie des différents types d'habitat qui sera perdue suite à la réalisation du projet (*p.ex.* déboisement) et extrapoler le nombre de couples nicheurs qui seront affectés par ces pertes d'habitat.

Il serait également important d'estimer, si tel est le cas, les pertes potentielles d'habitat pour les espèces à statut précaire.

### *Référence*

Environnement Canada. 1997. Guide pour l'évaluation des impacts sur les oiseaux. Division des évaluations environnementales et Service canadien de la faune. Mai 1997, Serge Lemieux, éditeur. 50 pages et annexes.  
<http://www.qc.ec.gc.ca/faune/faune/pdf/guideoiseaux.pdf>

### **5.3.6.2 Mesures d'atténuation**

On indique que les activités de déboisement devraient se faire en dehors de la période de nidification et d'élevage des couvées.

*Commentaire*

Il faudrait spécifier les dates prévues.

Baie-Comeau, le 21 avril 2010



Madame Marie-Claude Théberge  
Chef du Service des projets en milieu terrestre  
Ministère du Développement durable,  
de l'Environnement et des Parcs  
675, boulevard René-Lévesque Est, 6<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le  
secteur de la Rivière-Pentecôte (3211-05-440)**

Madame,

Nous désirons vous aviser qu'à la suite de l'analyse du projet en lien avec le mandat du ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation (MDEIE) nous n'avons aucun commentaire à émettre. Dans cette optique, le MDEIE ne désire plus être consulté sur ce projet.

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

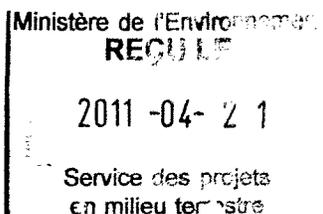
Le directeur régional,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "JC".

Jacques Chiasson

JC/ns

c. c. Mme Michèle Robert, Direction de la coordination régionale, MDEIE  
Mme Carmen Picard, Direction de la coordination régionale, MDEIE



Note

DESTINATAIRE : Marie-Claude Théberge  
Chef du Service des projets en milieu terrestre  
Direction des évaluations environnementales

DATE : 19 avril 2011

OBJET : Construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans  
le secteur de Rivière-Pentecôte

V/Réf. : 311-05-440

N/Réf. : 7610-09-01-0183401

---

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, vous avez sollicité notre collaboration sur le document contenant les réponses aux questions et commentaires qui ont été adressés à l'initiateur du projet.

Nous avons pris connaissance des réponses transmises par l'initiateur du projet et nous n'avons aucun commentaire à formuler.

Pour toute information additionnelle, vous pouvez communiquer avec M. Michel Levasseur au 418 964-8888, poste 245.

Le directeur régional,



Alain Gaudreault

AG/ML/jm



DESTINATAIRE : Madame Marie-Claude Thérberge,  
chef du Service des projets en milieux hydriques

DATE : Le 10 mai 2010

OBJET : Construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le  
secteur de rivière Pentecôte  
N/Réf. : 7610 09 01 0183401  
V/Réf. : 3211-05-440

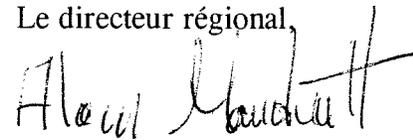
---

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur  
l'environnement, vous avez sollicité notre collaboration sur la recevabilité de  
l'étude d'impact soumise par l'initiateur du projet ci-dessus mentionné.

Vous trouverez ci-joint les commentaires de M. Michel Levasseur sur l'étude  
d'impact sur l'environnement préparé par Tecslut/AECOM pour le compte du  
ministère des Transports.

Pour toute information additionnelle, vous pouvez communiquer avec M. Levasseur  
au 418 964-8888, poste 245.

Le directeur régional,



Alain Gaudreault

AG/ML/kb

p.j.

DESTINATAIRE : Alain Gaudreault,  
directeur régional de l'analyse et de l'expertise  
de la Côte-Nord

DATE : Le 10 mai 2010

OBJET : Construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le  
secteur de rivière Pentecôte  
N/Réf. : 7610 09 01 0183401

---

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, nous avons reçu pour fins de commentaires une copie de l'étude d'impact réalisée pour le projet ci-dessus mentionné.

Nous avons pris connaissance de l'étude d'impact réalisée par Tecslut/AECOM pour le compte du ministère des Transports et voici nos commentaires :

- protection de la prise d'eau municipale : l'étude mentionne la présence d'une prise d'eau municipale et présente de façon sommaire quelques mesures d'atténuation applicables visant à diminuer l'impact d'un déversement d'hydrocarbures pétroliers ou d'un apport de matières en suspension résultant du lessivage des sols par les eaux de ruissellement et l'érosion potentielle des rives lors des travaux. Toutefois, le traitement réservé à cet impact ne semble pas prendre en compte le fait que la prise d'eau est probablement l'élément le plus sensible dans ce projet. À ce sujet, nous croyons que l'installation de barrières à sédiments à chacun des endroits où seront réalisés ces travaux s'avère importante pour limiter au maximum l'apport en MES dans la rivière. Cette mesure devrait être complétée par la mise en place de boudins absorbants pour intercepter les déversements potentiels en hydrocarbures pétroliers. Ceci est d'autant plus important que nous avons reçu des commentaires verbaux provenant du MAMROT et de l'Agence de la santé et des services sociaux de la Côte-Nord démontrant leur inquiétude;
- en ce qui concerne le fractionnement d'un marécage arbustif et la destruction d'une partie de celui-ci, nous jugeons intéressant que le promoteur propose d'en recréer un autre (d'une superficie égale ou supérieure) à titre de mesure

...2

compensatoire. Toutefois, il serait utile d'avoir davantage d'information sur ce projet connexe afin de juger de son acceptabilité : superficie proposée, localisation, présence ou absence d'un lieu hydraulique avec le cours d'eau, etc....).

ML/kb



Michel Levasseur,  
biologiste

Québec, le 16 avril 2010



Madame Marie-Claude Théberge  
Chef du Service des projets en milieu terrestre  
Direction des évaluations environnementales  
Ministère du Développement durable, de  
l'Environnement et des Parcs  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage, boîte 83  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur  
de la Rivière-Pentecôte**  
V/dossier : 3211-05-440  
N/dossier : 101632

Madame,

Je donne suite à votre lettre du 9 avril dernier nous demandant d'examiner la recevabilité de l'étude d'impact du projet cité en rubrique.

Après analyse, le ministère du Tourisme n'a pas de commentaire spécifique à formuler.

Dans le futur, il n'est pas nécessaire que le Ministère soit à nouveau consulté.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le secrétaire du ministère,



David Belgue



Pêches et Océans Fisheries and Oceans  
Canada Canada

Océans et Habitat et  
Espèces en péril  
Région du Québec  
Évaluation environnementale

Oceans and Habitat and  
Species at Risk  
Quebec Region  
Environmental Assessment

Classif. sécurité / Security

Le 27 avril 2010

Votre réf. /Your ref.

Kambale Katahwa, Conseiller principal  
Agence canadienne d'évaluation environne-  
mentale

Notre réf./Our ref.  
9510-001-35-643

1141, Route de l'Église, 2e étage, CP 9514,  
Succ. Ste-Foy, Québec, QC G1V 4B8 |

**Objet : Réponse requise en vertu du Règlement sur la coordination par les autorités fédérales des procédures et des exigences en matière d'évaluation environ-  
nementale**

**Construction de pont sur la route 138, rivière Riverain, Rivière Pentecôte**

Monsieur,

La présente fait suite à la réception de l'étude d'impact le 8 avril 2010 dernier concernant le projet cité en rubrique et constitue notre réponse conformément à l'article 6 du Règlement sur la coordination par les autorités fédérales des procédures et des exigences en matière d'évaluation environnementale.

Les experts de la Direction de la gestion de l'habitat du poisson ont examiné la proposition en vertu des dispositions sur la protection de l'habitat du poisson de la Loi sur les pêches (LP). Leur analyse est basée sur le document suivant :

- Ministère des Transports du Québec (Côte-Nord). 2010. Construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte dans la municipalité de Port-Cartier sur la Côte-Nord – Étude d'impact sur l'environnement. Rapport final présenté par AECOM Tecslult inc. Pagination multiple

Si le projet a été modifié depuis qu'il nous a été soumis, l'avis fourni dans la présente ne s'appliquera peut-être pas et vous devriez nous consulter pour déterminer si un autre examen est requis.

Canada

Pêches et Océans/Fisheries and Oceans  
104, Dalhousie, Québec (Québec) G1K 7Y7  
Tél.: (418) 648-4681, téléc.: (418) 648-7981, stefanie.larouche-boutin@dfo-mpo.gc.ca

Une analyse du document présenté à l'appui des ouvrages ou entreprises proposés a permis de conclure que les travaux proposés entraîneront une détérioration, une destruction ou une perturbation (DDP) de l'habitat du poisson. La DDP de l'habitat du poisson est interdite à moins d'être autorisée par Pêches et Océans Canada (MPO) en vertu du paragraphe 35(2) de la LP.

Le paragraphe 35(2) de la LP a été inclus dans la liste des dispositions législatives et réglementaires désignées qui déclenchent une évaluation environnementale en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (LCÉE). Le MPO est donc une autorité responsable conformément au paragraphe 5(d) de la LCÉE et doit effectuer une évaluation environnementale du présent projet avant qu'une autorisation ne puisse être délivrée.

Il importe de souligner que le MPO préfère avant tout éviter la DDP de l'habitat du poisson ou, si cela n'est pas possible, de la réduire. Le ou les éléments ci-dessous décrivent les aspects du projet proposé qui, selon l'analyse préliminaire du document fourni, entraîneront une DDP de l'habitat du poisson. Si le promoteur révisé son projet pour en éliminer ces effets, une DDP ne sera plus probable et une autorisation ne sera plus requise.

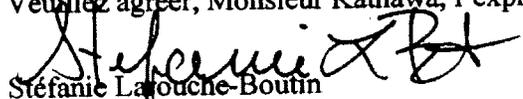
- L'emplacement de pont retenu empiètera sur un marécage arbustif qui présente des caractéristiques d'intérêt pour le poisson.

Le MPO évalue que l'empiètement dans ce marécage arbustif est important et est susceptible de causer un impact négatif sur l'habitat de croissance et d'abri de l'anguille d'Amérique, une espèce préoccupante en vertu de la *Loi sur les espèces en péril*. Le MPO recommande donc d'éliminer ou de réduire substantiellement les empiètements à l'intérieur du marécage arbustif. Ainsi, vous trouverez en pièce jointe une demande d'information additionnelle qui devra être transmise au promoteur. Le promoteur devra répondre aux éléments énumérés et transmettre tout autre renseignement technique supplémentaire ou tout renseignement propre au site qu'il juge pertinent relativement à sa proposition. Le MPO est aussi disposé à rencontrer le promoteur pour discuter des différents enjeux inhérents au projet.

Si le promoteur relocalise son projet ou en modifie la conception de façon à éviter une DDP, ce projet devrait être soumis de nouveau à notre attention pour que nous puissions en poursuivre l'analyse. Advenant l'impossibilité d'éviter totalement la DDP de l'habitat du poisson et lorsque la perte est acceptable, le MPO peut émettre une autorisation de modifier l'habitat du poisson en vertu du paragraphe 35(2) de la LP qui permet la détérioration, la destruction ou la perturbation de l'habitat du poisson avec des moyens ou dans des circonstances autorisées par le MPO.

Si vous avez des questions ou avez besoin d'information additionnelle concernant l'évaluation environnementale, n'hésitez pas à communiquer avec la soussignée.

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



Stéfanie Lafouche-Boutin

Analyste principale, évaluation environnementale

p.j. Demande d'information additionnelle

c. c. Maryse Lemire, gestionnaire MPO-DÉEGP  
Gontrand Pouliot, analyste MPO-DGHP

## Demande d'informations additionnelles

### Construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte

Les experts de la Division de la gestion de l'habitat du poisson de Pêches et Océans Canada (MPO) ont examiné la proposition en vertu des dispositions sur la protection de l'habitat du poisson de la Loi sur les pêches (LP). Leur analyse est basée sur le document suivant :

- Ministère des Transports du Québec (Côte-Nord). 2010. Construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte dans la municipalité de Port-Cartier sur la Côte-Nord – Étude d'impact sur l'environnement. Rapport final présenté par AECOM Tecslult inc. Pagination multiple.

#### **Concept privilégié**

Le MPO privilégie l'aménagement de ponts à portée libre qui élimine les risques d'entrave aux déplacements du poisson et qui permet d'éviter les empiètements à l'intérieur des habitats du poisson. À ce sujet, le MPO est d'avis que le promoteur ne causera pas la détérioration, destruction ou perturbation de l'habitat du poisson s'il respecte les critères de conception et les mesures d'atténuation contenues dans l'énoncé opérationnel intitulé "Ponts à portée libre" disponible au lien internet suivant : [http://www.dfo-mpo.gc.ca/oceans-habitat/habitat/modernizing-moderniser/epmp-pmpe/qc/index\\_f.asp](http://www.dfo-mpo.gc.ca/oceans-habitat/habitat/modernizing-moderniser/epmp-pmpe/qc/index_f.asp)

Toutefois, si les critères de conception et les mesures d'atténuation contenues dans cet énoncé opérationnel ne peuvent pas être respectés, le MPO aura besoin des informations additionnelles suivantes afin d'évaluer l'impact des travaux sur le poisson et son habitat :

#### **Composantes du projet pouvant avoir un impact sur l'habitat du poisson**

Le MPO préconise habituellement les emplacements de ponts situés en dehors des zones méandreuses ou constitués de plaines inondables. Le MPO constate que l'emplacement de pont retenu regroupe ces deux caractéristiques à éviter. La plaine inondable située en rive gauche de la rivière Riverin est constituée d'un marécage arbustif qui présente des caractéristiques d'intérêt pour le poisson, particulièrement l'anguille d'Amérique, espèce préoccupante en vertu de la Loi sur les espèces en péril. Le MPO évalue que l'empiètement significatif de 1150 m<sup>2</sup> prévu dans ce marécage arbustif est susceptible de causer un impact négatif sur l'habitat de croissance et d'abri de l'anguille. Le MPO recommande donc d'éliminer ou de réduire substantiellement les empiètements à l'intérieur du marécage arbustif.

## Demande d'informations additionnelles

### Construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte

Étant donné la localisation ponctuelle du marécage, le MPO estime qu'une déviation mineure du tracé de route permettrait de protéger adéquatement ce milieu tout en conservant le tracé dans l'axe priorisé par les intervenants locaux.

*Q 1 Présenter une alternative de tracé de route visant à éliminer ou réduire substantiellement les empiètements à l'intérieur du marécage arbustif situé en rive gauche de la rivière Riverin. En cas d'impossibilité de réalisation, justifier et détailler les contraintes observées.*

*Q 2 Fournir les plans (même préliminaires) du pont à construire en présentant notamment la localisation des culées, des enrochements de protection et des batardeaux ainsi que leur dimension à l'intérieur de l'habitat du poisson (délimité à l'aide de la ligne naturelle des hautes eaux (LNHE)). Inscire aux plans les différents niveaux de crue d'utilité (ex : récurrence 2 ans, 25 ans, 100 ans).*

*Q 3 Selon l'information fournie, le MPO conclut qu'aucune jetée temporaire en enrochement ne sera nécessaire pour ériger le nouveau pont. En cas contraire, préciser l'emplacement prévu de la jetée, la nature des matériaux, la superficie d'empiètement estimée sous la LNHE ainsi que la durée prévue d'utilisation.*

*Q 4 Étant donné qu'il est possible que des travaux de dynamitage soient réalisés dans l'habitat du poisson ou à proximité de ce dernier, le promoteur peut-il s'engager, le cas échéant, à respecter les mesures suivantes :*

*Le dynamitage devra respecter les lignes directrices concernant l'utilisation d'explosifs dans les eaux de pêche canadiennes (Rapp. tech. can. sc. halieut. aquat. 2107, Wright et Hopky, 1998), qui peuvent être consultées à l'adresse suivante : [http://www.dfo-mpo.gc.ca/oceans-habitat/habitat/water-eau/explosives-explosifs/index\\_f.asp](http://www.dfo-mpo.gc.ca/oceans-habitat/habitat/water-eau/explosives-explosifs/index_f.asp)*

*À défaut de pouvoir respecter les lignes directrices, le promoteur devra faire une demande d'autorisation en vertu de l'article 32 de la LP.*

*Q 5 Préciser les méthodes de travail et les mesures d'atténuation prévues lors de la démolition du pont, notamment au regard de la récupération des rebus.*

*Q 6 Est-il prévu d'utiliser des ouvrages temporaires tels des batardeaux ou des jetées d'enrochement en vue de démolir le pont existant? Le cas échéant, préciser la localisation de ces ouvrages temporaires ainsi que leur superficie sous la LNHE. Estimer également les superficies qui seront redonnées au milieu aquatique suite au démantèlement des points d'appui du pont.*

*Q 7 Il est mentionné au point 5.1.6.2.3 de l'ÉI (MTQ 2010) que des travaux de creusage et de nettoyage seront réalisés sur des petits cours d'eau localisés à l'intérieur de l'emprise. Le MPO doit savoir si ces milieux présentent des habitats d'intérêt pour le poisson. Le cas échéant, détailler les problématiques rencontrées, l'ampleur des*

## Demande d'informations additionnelles

### Construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte

*travaux à réaliser (longueur de cours d'eau travaillée), la localisation des cours d'eau, leurs caractéristiques ichtyologiques et physiques de même que les mesures de protection prévues pour contrôler notamment l'émission de sédiments.*

*Q 8 Présenter un aperçu du calendrier de réalisation des travaux.*