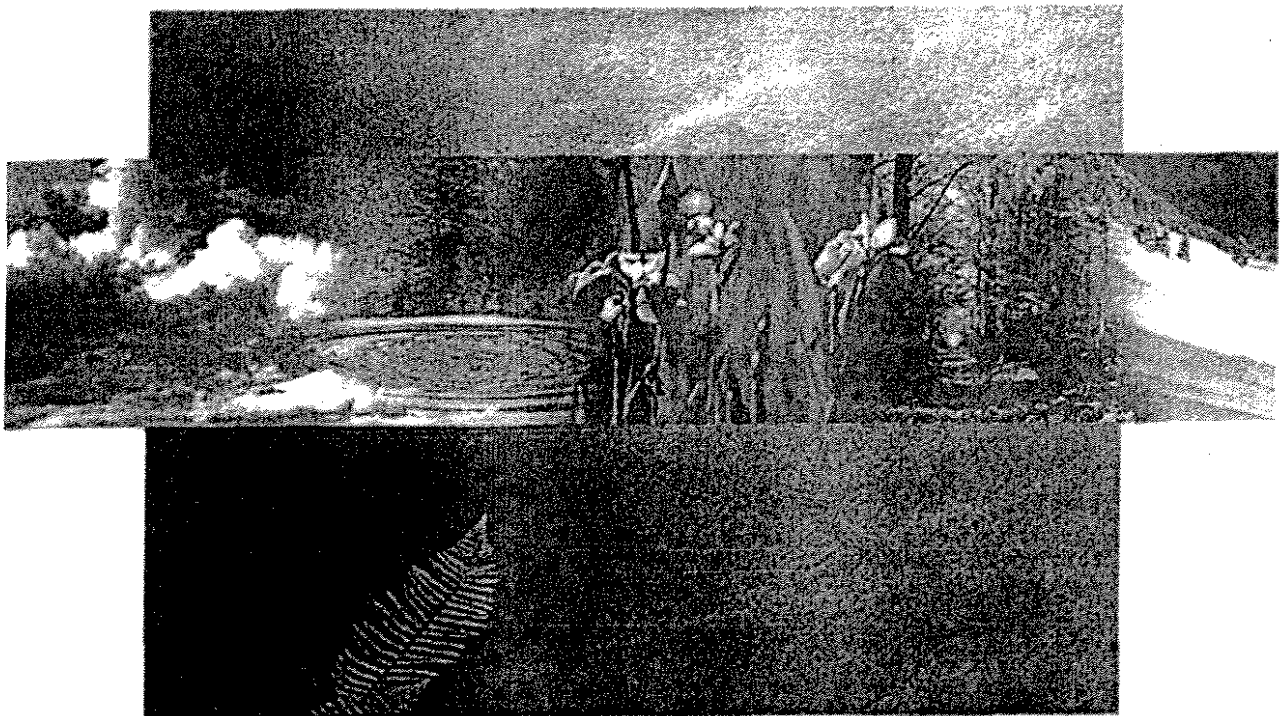


## QUESTIONS ET COMMENTAIRES

Projet d'amélioration de la route 173  
sur le territoire de la Municipalité de Saint-Théophile  
à l'approche nord du poste frontalier d'Armstrong  
par le ministère des Transports





---

---

# DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

**Questions et commentaires  
pour le projet d'amélioration de la route 173  
sur le territoire de la Municipalité de Saint-Théophile  
à l'approche nord du poste frontalier d'Armstrong  
par le ministère des Transports**

**Dossier 3211-05-430**

**Le 9 mai 2007**

*Développement durable,  
Environnement  
et Parcs*

**Québec** 



## TABLE DES MATIÈRES

Introduction.....	1
Questions et commentaires .....	1
2.1 Description de la route actuelle – Sectionnement de la route (p. 3).....	1
2.4.3 Description de la route actuelle – Caractéristiques géométriques de la route (section courante – 173-01-012) – Profil en long (p. 4).....	1
2.6 Description de la route actuelle – Conditions de circulation actuelles et futures (p. 7).....	2
6.5 Description du milieu biologique – Faune avienne (p. 42-48).....	2
7.4.1 Description du milieu humain – Éléments récréotouristiques – Corridor international Chaudière-Kennebec (p. 60).....	2
10.1 Description du projet – Section courante (p. 75-77) .....	2
10.3 Description du projet – Aménagement connexe et bonifications du projet (p. 77-80).....	2
11.1 Évaluation des impacts – Méthode d'évaluation des impacts (p. 83-90).....	2
11.2.2 Évaluation des impacts – Évaluation des impacts sur le milieu naturel – Qualité des eaux (p. 94-98).....	3
11.2.3 Évaluation des impacts – Évaluation des impacts sur le milieu naturel – Végétation terrestre (p. 98) .....	3
11.2.7 Évaluation des impacts – Évaluation des impacts sur le milieu naturel – Faune terrestre (p. 107-113).....	3
11.3.1 Évaluation des impacts – Évaluation des impacts sur le milieu humain – Utilisation du sol (p. 114-118).....	3
12.3 Programme de surveillance et de suivi – Suivi environnemental (p. 133-134).....	4
Annexe 2 – Feuilles de terrain.....	4



## INTRODUCTION

Le présent document comprend des questions et des commentaires adressés au ministère des Transports (MTQ) dans le cadre de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement pour le projet d'amélioration de la route 173 à Saint-Théophile à l'approche nord du poste frontalier d'Armstrong.

Ce document découle de l'analyse réalisée par le Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales en collaboration avec les unités administratives concernées du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs ainsi que de certains autres ministères. Cette analyse a permis de vérifier si les exigences de la directive du ministre et du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9) ont été traitées de façon satisfaisante par l'initiateur de projet.

Avant de rendre l'étude d'impact publique, la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs doit s'assurer qu'elle contient les éléments nécessaires à la prise de décision. Il importe donc que les informations demandées dans ce document soient fournies au Ministère afin qu'il puisse juger de la recevabilité de l'étude d'impact et, le cas échéant, recommander à la ministre de la rendre publique.

La présentation des questions et commentaires réfère à la numérotation des chapitres et sections de l'étude d'impact du MTQ.

## QUESTIONS ET COMMENTAIRES

### 2.1 Description de la route actuelle – Sectionnement de la route (p. 3)

**QC-1** Dès le début de cette section, il est mentionné que « le projet touche deux sections de la route 173 ». On y distingue la « section courante », qui « se termine au chaînage 16+718 à l'intersection de la route 269 », de la section « installations douanières ». On croit comprendre que le réaménagement ne touchera qu'un segment entre les chaînages 0+000 et 1+200, mais pourquoi alors identifier la « section courante » par les quelque 16,7 km jusqu'à la route 269?

**QC-2** Au second paragraphe de cette section, l'étude fixe la longueur de la section « installations douanières » comme étant de « 316 m en direction nord et 325 m en direction sud. » Expliquer la raison de deux mesures distinctes; est-ce par rapport au bureau de douane canadienne?

### 2.4.3 Description de la route actuelle – Caractéristiques géométriques de la route (section courante – 173-01-012) – Profil en long (p. 4)

**QC-3** Définir ce qu'est une courbe verticale, et décrire la différence avec la « pente ».

- 2.6 **Description de la route actuelle – Conditions de circulation actuelles et futures (p. 7)**
- QC-4 L'étude d'impact cite le Plan de transport Chaudière-Appalaches du MTQ. En quelle année a-t-il été publié? Il ne se retrouve pas dans la bibliographie. Ce plan estime le débit journalier moyen annuel de la route 173 au droit du poste frontalier à 1020 véhicules en 2015, et pourtant les débits de 2001 à 2005 ne montrent aucune tendance, ni à la baisse ni à la hausse. Veuillez expliquer.
- 6.5 **Description du milieu biologique – Faune avienne (p. 42-48)**
- QC-5 Présenter les résultats des tableaux 15 et 16 en termes d'individus observés pour chaque espèce.
- 7.4.1 **Description du milieu humain – Éléments récréotouristiques – Corridor international Chaudière-Kennebec (p. 60)**
- QC-6 À la fin du deuxième et dernier paragraphe, une parenthèse cite le site Internet de ce projet, mais sans en donner l'adresse.
- 10.1 **Description du projet – Section courante (p. 75-77)**
- QC-7 Au tout début de cette section, l'étude rapporte que « le projet débute à 1,5 km au nord de la frontière [...] ». Faire le lien avec les distances mentionnées à la section 2.1.
- 10.3 **Description du projet – Aménagement connexe et bonifications du projet (p. 77-80)**
- QC-8 Traitant des accès à la route 173, la dernière phrase de la page 77 énonce que « sans urbanisation, ces pentes seraient plus abruptes, ce qui, dans certains cas, causerait une problématique importante ». Veuillez expliquer davantage.
- QC-9 À la fin de la section 10.3.2, il est mentionné que les motoneigistes « pourront se diriger vers les guérites du poste douanier américain en utilisant la voie prévue pour les automobiles ». Nous estimons qu'il s'agit ici d'une distance de près de 200 m. Les motoneiges peuvent-elles vraiment faire cette distance sur l'asphalte?
- QC-10 Fournir le calendrier de réalisation selon les différentes phases ainsi que la durée des travaux.
- 11.1 **Évaluation des impacts – Méthode d'évaluation des impacts (p. 83-90)**
- QC-11 La méthode d'évaluation des impacts utilisée est classique, cependant elle n'inclut pas l'élément de la valeur environnementale de chaque composante. Expliquer pourquoi.
- QC-12 Lorsque est décrite l'opération « terrassement, nivellement et creusage des fossés, à la phase construction », il est mentionné que « les déblais produits au moment du terrassement seront utilisés pour les remblais de la route, sinon ils seront jetés dans des



sites appropriés ». Nous aimerions obtenir la localisation spatiale des lieux potentiels de dépôt de ces déblais excédentaires ainsi que les circuits les plus vraisemblables qui pourraient être utilisés par les camions.

- QC-13** Aucune information n'est fournie concernant les déchets qui seront générés lors de la construction (volume, lieux et modes de valorisation et d'élimination, etc.).
- 11.2.2 Évaluation des impacts – Évaluation des impacts sur le milieu naturel – Qualité des eaux (p. 94-98)**
- QC-14** En conséquence de l'adoption de la Loi sur les compétences municipales, le 1<sup>er</sup> janvier 2006, et du nouveau deuxième paragraphe de l'article 8 du Règlement relatif à l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement, l'initiateur devra, au moment de déposer sa demande visant l'obtention d'un certificat d'autorisation, fournir à la ministre un certificat du secrétaire-trésorier de la municipalité régionale de comté concernée sur la conformité de la réalisation du projet avec la réglementation municipale régionale applicable.
- 11.2.3 Évaluation des impacts – Évaluation des impacts sur le milieu naturel -- Végétation terrestre (p. 98)**
- QC-15** L'initiateur prévoit que « des aires d'entreposage de matériaux ou de machinerie pourront faire l'objet d'un déboisement très localisé ». Il serait préférable d'utiliser des espaces déjà déboisés pour les aires d'entreposage. À défaut, les aires déboisées devront être reboisées à la fin des travaux.
- 11.2.7 Évaluation des impacts – Évaluation des impacts sur le milieu naturel – Faune terrestre (p. 107-113)**
- QC-16** Expliquer le sens de la dernière phrase de la page 107, qui dit : « Compte tenu du grand nombre d'espèces d'oiseaux recensées dans la zone d'étude, des oiseaux pourraient trouver, à l'intérieur des superficies perdues, des habitats propices à leur reproduction, particulièrement des passereaux qui sont intimement liés aux habitats forestiers ».
- QC-17** Au deuxième paragraphe de la page 109, on ne doit pas considérer comme un avantage la création de superficies pour des espèces d'oiseaux favorisant les milieux ouverts. Ces espèces sont généralement communes, alors que les espèces forestières sont constamment menacées par les projets de construction.
- 11.3.1 Évaluation des impacts – Évaluation des impacts sur le milieu humain – Utilisation du sol (p. 114-118)**
- QC-18** L'étude présente les superficies perdues pour toutes les propriétés touchées, sauf la boutique hors taxes. À combien d'hectares (ou de m<sup>2</sup>) s'élèvent-elles?

12.3 Programme de surveillance et de suivi – Suivi environnemental (p. 133-134)

QC-19 Pour le suivi de la qualité de l'eau potable, l'étude indique que « les puits à risque feront l'objet d'un programme de suivi ». Quels sont ces puits?

Annexe 2 – Feuilles de terrain

QC-20 Fournir sur une carte la localisation des stations d'inventaire, numérotées.



Louis Messely, Géogr., M. Env., M. ATDR  
Chargé de projet  
Service des projets en milieu terrestre