

---

---

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

---

---

## Liste chronologique

Ministères et organismes	Date	Nbre pages
1. <i>Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, Direction du suivi de l'état de l'environnement, Service des avis et des expertises</i>	10 mai 2005	2 pages.
2. <i>Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de l'Estrie et de la Montérégie</i>	13 mai 2005	1 page.
3. <i>Ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation, Direction régionale de la Montérégie</i>	13 mai 2005	1 page.
4. <i>Environnement Canada, Division des évaluations environnementales et des affaires autochtones</i>	17 mai 2005	4 pages.
5. <i>Ministère de la Santé et des Services sociaux, Direction générale de la santé publique</i>	18 mai 2005	2 pages.
6. <i>Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, Direction des politiques de l'eau</i>	20 mai 2005	13 pages.
7. <i>Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation</i>	24 mai 2005	3 pages.
8. <i>Ministère des Affaires municipales et des Régions, Direction régionale de Lanaudière, des Laurentides et de la Montérégie</i>	24 mai 2005	4 pages.
9. <i>Ministère de la Sécurité publique, Direction régionale de la sécurité civile de la Montérégie et de l'Estrie</i>	24 mai 2005	6 pages.
10. <i>Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, Direction des politiques de l'air, Service de la qualité de l'atmosphère</i>	1 <sup>er</sup> juin 2005	5 pages.
11. <i>Ministère des Ressources naturelles et de la Faune, Direction de la coordination</i>	7 juin 2005	3 pages.
12. <i>Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, Direction du développement durable, du patrimoine écologique et des parcs</i>	13 juin 2005	13 pages.
13. <i>Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, Direction du suivi de l'état de l'environnement, Service des avis et des expertises</i>	16 juin 2005	1 page.

## Note

DESTINATAIRE : Monsieur Yves Grimard, chef de service

EXPÉDITEUR : André Lachance

DATE : Le mardi, 10 mai 2005

OBJET : Étude d'impact – parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et St-Jean-sur-Richelieu

*N/réf. : Savex-4514*

---

Voici nos commentaires concernant la recevabilité de cette étude :

- Dans un premier temps, nous ne pouvons que féliciter l'approche du promoteur d'exclure, du milieu aquatique, les piliers du pont de la rivière aux Brochets et d'utiliser un pont à contour ouvert (arche) pour le ruisseau de la Barbotte. Dans ce dernier cas, il serait important de préciser que les assises du pont seront aussi à l'extérieur des rives.
- En ce qui concerne le pont de la rivière aux Brochets, le promoteur mentionne qu'il sera construit avec trois (3) travées ( 66 m - 88m - 66m). Il serait nécessaire de nous informer si les deux travées de 66 mètres seront avec poutres ou feront l'objet de remplissage. Nous préconisons l'utilisation de poutres puisque le résultat final maintiendra une plus grande section d'écoulement en période de crue et facilitera les déplacements de la grande faune par le couloir naturel de la rivière plutôt que de traverser l'autoroute. Ce dernier point diminuera sûrement, dans ce secteur, le risque et la fréquence des accidents routiers avec la grande faune. Pour ces raisons, ce document serait plus complet avec un plan plus précis de ce pont ainsi qu'une coupe sur laquelle serait inclus la rive naturelle, les niveaux d'inondation (2-20-100 ans) ainsi que la structure du pont proposée.
- Entre le km 20 et le km 32, la future autoroute chevauche et longe majoritairement les zones inondables à faibles et grands courants. Ce secteur sert donc de vase d'expansion en périodes de crues. Pour conserver cet attribut, le promoteur peut-il envisager l'utilisation de remblais perméables comme structure de fondation de l'autoroute? Cette installation serait complémentaire à l'installation des ponceaux.

...2

- Sur toute la longueur de la future autoroute, le promoteur doit installer bon nombre de ponceaux. Pour continuer dans l'esprit des installations des ponts de la rivière aux Brochets et du ruisseau de la Barbotte, le promoteur peut-il prévoir l'utilisation de ponceaux à aires ouvertes pour tous les cours d'eau à écoulements permanents et limiter l'usage des ponceaux ronds aux cours d'eau intermittents? De plus, la largeur totale de l'autoroute étant d'environ 40 mètres, ces ponceaux seront un obstacle de taille pour les espèces en présence (ichtyofaune et herpétofaune) et devront donc être de diamètre suffisant (minimum 2 mètres) pour faciliter leur passage.
- Au chapitre 7, page 222, Déversements accidentels de contaminants, il faudrait ajouter : « Pour la construction des ponts, des huiles biodégradables devront être utilisées dans les systèmes hydrauliques de la machinerie ».
- Au chapitre 7, page 225, Ponts et ponceaux, le promoteur doit modifier son approche puisque selon le *Règlement sur les habitats fauniques* art. 35 et 36, de façon temporaire, on ne peut réduire de plus du tiers (1/3) la section d'écoulement d'un cours d'eau.

Je n'ai pas d'autres commentaires.



AL/ml

c. c. MM Yves Grimard, DSÉE  
Luc Berthiaume, DSÉE



DESTINATAIRE : Céline Dupont  
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 13 mai 2005

OBJET : Parachèvement de l'autoroute 35  
N/Réf. : 3211-05-407

La présente fait suite à la demande d'avis du 27 avril 2005 portant sur la recevabilité de l'étude d'impact pour le parachèvement de l'autoroute 35 entre Saint-Jean-sur-Richelieu et la frontière américaine.

Selon notre champ de compétence, nous sommes d'avis que l'étude d'impact est recevable.

Je vous prie d'accepter mes salutations les meilleures.

Nicole Trépanier, ing.

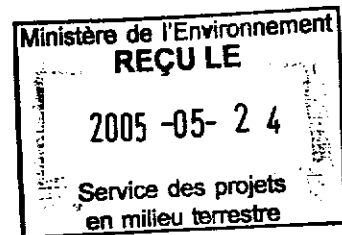
NT/nt

c:/docum/DEE-A35/





Longueuil, le 13 mai 2005



Madame Linda Tapin  
Chef de service  
Service des projets en milieu terrestre  
Direction des évaluations environnementales  
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 : Parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu – Avis de recevabilité

---

Madame,

Nous avons pris connaissance des documents que vous nous avez transmis, le 27 avril 2005, concernant le projet susmentionné.

Notre champ d'expertise est relativement limité pour ce type de projet. Nous nous sommes donc limités à prendre connaissance des sections suivantes : 2.2.1, 2.2.4, 3.1, 3.2, 3.5.1 à 3.5.3 et 3.5.5. La lecture de celles-ci nous permet de confirmer que l'apport du ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation, dans la démarche d'étude d'impact entreprise, ne nous apparaît pas pertinent, étant donné que des ministères sectoriels seront interpellés. Nous ne souhaitons donc pas être impliqués dans les étapes subséquentes du processus. Cependant, nous apprécierions obtenir une copie du décret gouvernemental autorisant ou non le projet une fois que le processus sera complété.

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

Guy Coulombe, ing.

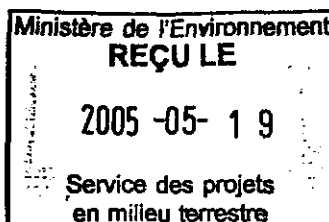
GC/gc

Édifice Montval

201, place Charles-Le Moyne, local 1.01, Longueuil (Québec) J4K 2T5  
Téléphone : (450) 928-7645 Télécopieur : (450) 928-7465  
Internet : [monteregie@mdeie.gouv.qc.ca](mailto:monteregie@mdeie.gouv.qc.ca)



Division des évaluations environnementales  
et des affaires autochtones  
1141 route de l'Église, 8<sup>e</sup> étage  
Sainte-Foy (Qc) G1V 4H5



Sainte-Foy, le 17 mai 2005

Madame Linda Tapin  
Développement durable, environnement et parcs  
Direction des évaluations environnementales  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage, boîte 83  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec)  
G1R 5V7

Votre réf.  
3211-05-407

Notre réf.  
6900-340-J19

**Objet : Parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur -  
Richelieu – recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement**

Madame Tapin,

Nous avons bien reçu votre lettre du 27 avril 2005 portant sur l'analyse de la recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement portant sur le parachèvement de l'autoroute 35. Environnement Canada a analysé, dans le temps accordé, le rapport en fonction de nos champs de compétence et de l'information disponible.

**Oiseaux migrateurs et espèces en péril**

Le projet est susceptible d'affecter des oiseaux migrateurs et leurs habitats le long du tracé proposé et une partie des travaux seront réalisés dans le Refuge d'oiseaux migrateurs (ROM) de Philipsburg où on a noté la présence d'espèces en péril. Certains règlements et lois entrent donc en jeu (annexe 1).

Nous aimerions vous signaler que le projet fera vraisemblablement l'objet du processus fédéral d'évaluation environnementale. Il nécessitera probablement le permis prévu au paragraphe 10(1) du Règlement sur les refuges d'oiseaux migrateurs pour les travaux qui se dérouleront dans le ROM de Philipsburg. De plus, l'étude d'impact confirme la présence dans le refuge du Petit Blongios dans un secteur à proximité de l'emprise où certains travaux de l'autoroute 35 seront réalisés. Un permis de la Loi sur les espèces en péril (LEP) pourrait ainsi être nécessaire si le projet est susceptible d'affecter des individus de l'espèce ou leur résidence.

Nous sommes d'avis que le traitement des données et l'analyse des impacts potentiels devraient être davantage approfondis pour les secteurs d'importance pour l'avifaune le long du tracé de l'autoroute 35 et tout particulièrement pour le territoire du ROM de Philipsburg (Annexe 1).

**Dispositions législatives et réglementaires**

- Identifier clairement les lois, règlements et politiques du gouvernement fédéral mis en cause par le projet et les contraintes aux modalités de réalisation du projet.



- Identifier le statut fédéral de l'espèce (espèce inscrite à l'annexe 1 de la LEP) dans les listes des espèces à statut précaire soient les tableaux 3.13, 3.16, 3.21, l'annexe 6 et le tableau 3.22 complété pour l'ensemble la zone d'étude.

### **Amélioration à la cartographie dans l'emprise**

- Fournir une carte indiquant les localisations correspondantes aux fiches d'inventaire de la végétation (numéro du boisé, numéro de la station) que l'on retrouve dans le volume 2 annexe 5.5.
- Y a-t-il des friches le long du tracé de l'autoroute? Si oui, les identifier, les caractériser et les localiser sur une carte.
- Ajouter une carte au 1:20000 de l'inventaire des milieux naturels et humains sur laquelle est superposé le tracé retenu de l'autoroute (volume 2).

### **Inventaires**

La description de l'avifaune fournie dans le rapport provient de différentes banques de données existantes et de trois visites de terrain en 2003 dans certains habitats d'intérêt pour les oiseaux. Il se trouve donc que pour une bonne partie du territoire, l'information fournie dans le rapport et à l'annexe 6 est assez générale et devrait, selon nous, être complétée pour le tracé de l'autoroute 35 de la façon suivante :

- Procéder à des inventaires d'oiseaux migrateurs faits en fonction de méthodes respectant les règles de l'art pour les boisés et les friches adjacents au tracé de l'autoroute 35 et présenter les résultats des inventaires.
- Présenter les résultats des inventaires dans les habitats d'intérêt pour l'avifaune réalisés entre mai et juillet 2003 (étang Streit, étangs dans l'ancienne carrière, rivière Brochet, site de nidification des trois espèces à statut précaire, etc).

### **Impacts potentiels**

#### **1) Pour l'ensemble du projet**

- À partir d'une analyse détaillée, identifier les impacts potentiels du projet sur les oiseaux migrateurs et leurs habitats dans la zone d'étude.
  - ⇒ Identifier les activités susceptibles d'altérer de façon permanente ou temporaires des habitats d'oiseaux migrateurs situés le long du parcours ou susceptibles de nuire autrement aux oiseaux migrateurs.
  - ⇒ Identifier les altérations permanentes ou temporaires anticipées des habitats d'oiseaux migrateurs (superficie, type d'habitat, modification du drainage, etc.).
  - ⇒ Identifier les autres répercussions potentielles sur les oiseaux migrateurs (nature, importance et durée des effets). Identifier les impacts indirects potentiels.
- À partir d'une analyse détaillée, décrire les mesures de mitigation proposées dans la zone d'étude et les impacts résiduels anticipés. Identifier les précautions à prendre pour protéger les oiseaux migrateurs et les habitats d'oiseaux migrateurs valorisés.
- Déterminer les effets cumulatifs.



## 2) Pour le Refuge d'oiseaux migrateurs de Philipsburg

Malgré l'importance des enjeux et le statut du site qui est un territoire protégé d'Environnement Canada abritant des espèces en péril, l'étude ne fournit pas de véritable analyse des répercussions potentielles sur les oiseaux migrateurs et leurs habitats. En plus des points dans la section 1) qui précède, nous croyons que le promoteur devrait :

- Décrire plus précisément les travaux proposés dans le territoire du refuge (c'est-à-dire qui déborderont de l'aire des chemins existants dans le ROM) par exemple : description de la mise à niveau, localisation de la bretelle d'accès, rampes et routes d'accès supplémentaires, description des réaménagements à l'extrémité sud, localisation des sites d'entreposage du matériel et de la machinerie, description du déboisement associé aux travaux d'élargissement ou de voies de service, description des travaux de drainage, de la relocalisation de bâtiment existants et des travaux d'entretien.
- Localiser les espèces à statut précaire sur une photo aérienne comme celle de la figure 2.20 au 1:5000 dans le volume 2 couvrant la partie du ROM et ajouter les travaux proposés, la limite du refuge, les infrastructures et les aires des travaux.
- Identifier plus précisément les impacts sur l'étang Streit et le Petit Blongios.
- Identifier les effets potentiels sur les usages du ROM associés aux oiseaux migrateurs et les changements possibles aux activités opérationnelles du ROM qui pourraient survenir en lien avec ce projet.
- Fournir un calendrier détaillé des travaux dans le ROM.
- Établir un programme de surveillance et de suivi dans les habitats fréquentés par des oiseaux migrateurs en péril listés à l'annexe 1 de la LEP (dont le Petit Blongios).

### Correction

- À la page 101 : Le Petit Blongios n'a pas le statut de préoccupant mais elle est désignée « menacée » par le COSEPAC depuis 2001.

Nous aimerions porter à votre attention le fait que le gestionnaire des ROM est disponible pour discuter avec le promoteur de ce projet. Après notre analyse, Environnement Canada considère que l'étude des impacts sur l'environnement est incomplète en ce qui a trait à l'avifaune.

Pour toute information additionnelle, n'hésitez pas à communiquer avec moi.

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



Madeleine Papineau  
(418) 648-4321

cc Maryse Pineau, ACEE  
Céline Dupont, MDDEP

Document de référence : GENIVAR, 2005. Étude d'impact sur l'environnement.  
Parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu.  
Volumes 1 et 2. Transports Québec. Mars 2005.

**Annexe 1 Loi et règlements sous la responsabilité d'Environnement Canada**

	<b>Loi ou règlement et sujet</b>	<b>Émission d'un permis</b>	<b>Décision requise</b>
1.	Règlement sur les oiseaux migrateurs de la Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs (LCOM) :  Article 6 : il est interdit de déranger, de détruire ou de prendre un nid ou un œuf d'oiseau migrateur.	Non	
2.	Règlement sur les refuges d'oiseaux migrateurs de la Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs (LCOM):  Paragraphe 10(1) : dans un refuge, il est interdit d'exercer une activité nuisible aux oiseaux migrateurs, à leurs œufs, à leurs nids ou à leur habitat, si ce n'est en vertu d'un permis.	Oui	
3.	Loi sur les espèces en péril (LEP)  Article 32(1), 33 et 73 : il est interdit de tuer un individu de l'espèce, de lui nuire, de le harceler. Il est interdit d'endommager ou de détruire la résidence d'un ou de plusieurs individus à moins de détenir un permis à cet effet. Un tel permis est assujetti à des conditions très strictes.	Pourrait être requis si le projet affecte des individus ou leur résidence	
4.	Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (LCEE)		Oui

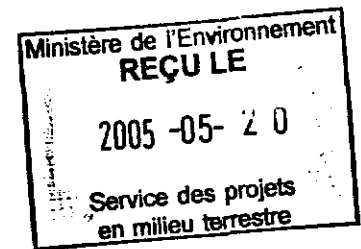
**Autre :**

Registre de la Loi sur les espèces en péril : [www.registrelep.gc.ca](http://www.registrelep.gc.ca)

Description du territoire du ROM de Philipsburg :  
[www.qc.ec.gc.ca/faune/faune/html/rom\\_philipsburg\\_carte.html](http://www.qc.ec.gc.ca/faune/faune/html/rom_philipsburg_carte.html)

Direction générale  
de la santé publique

Québec, le 18 mai 2005




Madame Linda Tapin  
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, boîte 83  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7

Madame,

Suite à votre demande relative à la recevabilité de l'étude d'impact concernant le « Parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu » (3211-05-407), nous vous transmettons nos commentaires qui ont été rédigés en collaboration avec la Direction de santé publique de la Montérégie.

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

MRB/lr

  
Michèle Bélanger  
Direction de la protection  
de la santé publique

Le 13 mai 2005

Madame Michèle Bélanger  
Direction de la Protection de la santé publique  
Ministère de la Santé et des Services sociaux  
1075, chemin Sainte-Foy, 2<sup>e</sup> étage  
Québec G1S 2M1

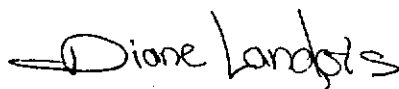
**OBJET : Parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu (3211-05-407)**

Madame,

Nous désirons vous soumettre quelques commentaires concernant la recevabilité de l'étude d'impact citée en rubrique. Tel que précisé dans votre demande, nous formulons nos commentaires d'un point de vue de santé publique.

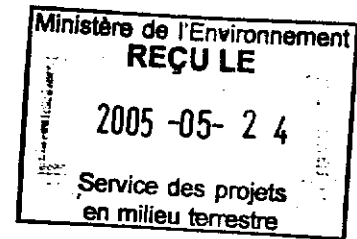
Nous voudrions soulever quelques points concernant la qualité de l'eau, spécifiquement au sujet des eaux souterraines. Dans la section des impacts sur le milieu agricole, il est mentionné que la contamination des eaux souterraines peut affecter les puits servant à l'alimentation des troupeaux. Qu'en est-il des puits servant à alimenter les résidences ? À quelle distance ces puits sont-ils situés par rapport à l'autoroute 35 ? Seront-ils caractérisés avant, pendant et après la construction du tronçon ? Y a-t-il un suivi de ces puits surtout pour les résidences situées à proximité de l'autoroute ?

Espérant le tout conforme à vos attentes, nous vous prions de recevoir, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.



Diane Langlois, M. Sc, chimiste  
Agente de planification  
Santé environnementale

DL/nt



## NOTE

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

DATE : Le 20 mai 2005

OBJET : Parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière  
américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu

V/Réf. : 3211-05-407  
N/Réf. : SCW-209472

---

La présente fait suite à votre note du 27 avril 2005 concernant le projet de parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu. Vous trouverez ci-joint nos commentaires portant sur la recevabilité de l'étude d'impact. Si des informations additionnelles sont requises, vous pouvez contacter M. Jean Morneau, au numéro de téléphone (418) 521-3885 poste 4881

Le chef de service,

Normand Boulianne



## NOTE

DESTINATAIRE : Monsieur Normand Boulianne  
Chef du Service de l'aménagement et des eaux  
souterraines

DATE : Le 19 mai 2005

OBJET : Parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière  
américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu

N/Réf. : SCW-209472

---

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, la Direction des évaluations environnementales nous demande notre avis sur la recevabilité de l'étude d'impact concernant le projet de parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu.

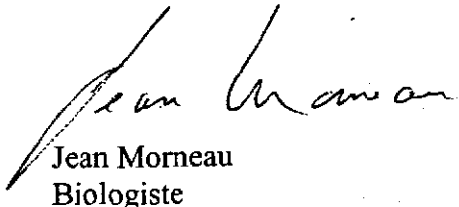
### Commentaires

À la page 241 de l'étude d'impact, en ce qui a trait au régime hydraulique de la rivière aux Brochets, l'initiateur mentionne que « les simulations numériques réalisées montrent que l'implantation du pont aura un impact mineur sur la section d'écoulement et le niveau de la rivière, dans sa portion située en amont du futur ouvrage. Les niveaux d'eau augmenteront de 2 cm, 3 cm et 5 cm, respectivement pour les crues de récurrence de 2, 20 et 100 ans ». De manière à évaluer l'impact réel sur le milieu bâti, l'initiateur devrait réaliser l'inventaire de toutes les constructions situées à l'intérieur de la plaine inondable, en amont du futur pont de la rivière aux Brochets, qui subiront l'influence du rehaussement des niveaux d'eau correspondant aux crues de récurrence de 2, 20 et 100 ans.

À la page 152 de l'étude d'impact, l'initiateur indique que « le segment E-F traverse la rivière aux Brochets et sa plaine inondable de grand courant sur 1 km en début de parcours et se situe, par la suite, entre les limites des plaines inondables de grand et de

...2

faible courant, évitant de ce fait la zone écologique de conservation définie au schéma d'aménagement de la MRC Brome-Missisquoi ». Si l'on réfère à la carte intitulée « Principaux impacts du tracé retenu » en pochette de l'étude d'impact, il appert que la section du tracé situé entre les kilomètres 29 à 31 pourrait faire l'objet d'une généralisation des limites de zones inondables. En substance, dans ce type de configuration des limites des zones inondables, la MRC peut effectuer, sous certaines conditions décrites aux documents joints en annexe, une généralisation des limites des zones inondables pour répondre à un besoin spécifique par le mécanisme de modification du schéma d'aménagement prévu dans la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.



Jean Morneau  
Biologiste

p. j.

Direction de la coordination opérationnelle

**NOTE**

**DESTINATAIRE :** Directrices et directeurs régionaux

**DATE :** Le 18 juillet 2003

**OBJET :** Généralisation des limites de zones inondables  
N/Réf. : SCW-33905

---

Plus de 500 cartes du risque d'inondation ont été produites dans le cadre de l'ancien « Programme de cartographie ». L'expérience prouve que, dans le passé, l'interprétation de ce type de cartographie a engendré quelques problèmes dans certains cas précis. À titre d'exemple, des structures anthropiques de petite taille, mais d'occurrence élevée, tels des fossés dans des espaces en friche ou en culture, ont pu causer des problèmes lorsqu'ils étaient occupés par une crue de récurrence de 20 ans; dans de telles circonstances, la définition d'un patron de lotissement a pu devenir très problématique. Le nouveau « Programme de détermination des cotes de crues de récurrence de 20 ans et de 100 ans » produira lui aussi son lot de cartes à la différence près qu'elles seront transmises à titre indicatif alors que celles de l'ancien programme l'étaient dans un but d'intégration dans les schémas d'aménagement.

Dans le but de définir une ligne de conduite facilement applicable de l'utilisation de ces cartes, et ce, tant pour les directions régionales du Ministère que pour les MRC et municipalités, un comité de travail a été formé de représentants du CEHQ, de la DMM, de la DCO et de la DPEDD. Les membres du comité ont investigué dans leur champ d'expertise respectif les tenants et aboutissants de cette problématique et proposé une ligne de conduite. Cette dernière a été établie de façon à favoriser la prise en charge par le milieu, à réduire les risques d'atteinte à l'intégrité de la plaine inondable et à s'intégrer au processus administratif de gestion des zones inondables prescrit par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) et la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables.



Année de l'Eau 2003

Édifice Marie-Guyart, 29<sup>e</sup> étage  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7

 Ce papier contient 20% de fibres recyclées de postconsommation

Téléphone : (418) 521-3899, poste 4506  
Télécopieur : (418) 643-4747  
Internet : <http://www.menv.gouv.qc.ca>  
Courriel : [michel.vallieres@menv.gouv.qc.ca](mailto:michel.vallieres@menv.gouv.qc.ca)

...2



En substance, les MRC pourront effectuer, sous certaines conditions, une généralisation des limites de zones inondables pour répondre à un besoin spécifique par le mécanisme de modification du schéma d'aménagement prévu dans la LAU. Il est important de noter que le principe de la généralisation tient non pas à une réduction ou à une augmentation des espaces inondables, mais à un adoucissement du tracé des limites de zones inondables.

Le mécanisme et les critères permettant d'évaluer la généralisation proposée des cartes du risque d'inondation sont présentés dans le document ci-joint.

Pour tous renseignements supplémentaires concernant la généralisation des limites de zones inondables, vous pouvez contacter M<sup>me</sup> Paula Bergeron, du Centre d'expertise hydrique du Québec, au (418) 521-3866, poste 7212.

Le directeur



Michel Vallières, ing.

MV/JM/él

p. j.

c. c. M<sup>me</sup> Marlen Carter, sous-ministre adjointe aux opérations régionales

## MANDAT : CARTOGRAPHIE DES ZONES INONDABLES

Jusqu'à maintenant, la publication des cartes du risque d'inondation dans le cadre de l'ancien « Programme de cartographie » de la « Convention entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Québec relativement à la cartographie et à la protection des plaines d'inondation et au développement durable des ressources en eau » se faisait selon les paramètres définis dans cette entente, sans qu'une *généralisation des limites de zones inondables* préalable, ne soit réalisée. Le produit était donc constitué de plans topographiques indiquant l'étendue de tous les espaces inondables lors de crues de récurrence de 20 ans et de 100 ans. À l'échelle 1/10 000, le problème n'était pas aigu, car une certaine rationalisation s'effectuait automatiquement en raison de l'échelle utilisée. Toutefois, lorsque les feuillets ont été produits à l'échelle 1/2 000, le problème s'est amplifié dû au niveau de détail que les plans étaient maintenant en mesure de représenter. C'est ainsi que des structures anthropiques de petite taille mais d'occurrence élevée, tels des fossés dans des espaces en friche ou en culture, ont pu causer des problèmes en zone plane lorsqu'ils étaient empruntés par une crue de récurrence de 20 ans. Une interprétation stricte des limites cartographiques des feuillets à l'échelle 1/2 000 peut, dans certains cas, compromettre la possibilité qu'un plan d'aménagement rationnel soit réalisé.

Le problème est en partie généré par les orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire et par la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables (PPRLPI)* qui demandent l'intégration des cartes de risque dans les schémas d'aménagement des municipalités régionales de comté (MRC) en vertu des dispositions de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. Ainsi, peu importe la délimitation cartographique que prend la zone inondable, il est demandé aux MRC d'inclure intégralement aux schémas d'aménagement les feuillets produits dans le cadre de la *Convention*, et aux municipalités de les transposer directement dans leurs règlements. Depuis, quelques situations litigieuses sont survenues en ce qui a trait à l'application des réglementations municipales intégrant ces feuillets. Ceci a pour effet de compromettre la réalisation de projets d'aménagement qui aurait pu se réaliser avec des impacts environnementaux et hydrauliques acceptables ou encore de générer des délais et irritants pour une clientèle bien intentionnée. Il est probable qu'une *généralisation des limites de zones inondables* aurait pu limiter ce type de problème. Il y a donc lieu de revoir l'approche et de reconsidérer l'inclusion intégrale des cartes produites en ajoutant la possibilité de procéder au préalable à une certaine *généralisation*.

Afin de définir une ligne de conduite facilement applicable dans l'utilisation des cartes du risque d'inondation, et ce, tant pour les directions régionales du ministère que pour les MRC et municipalités, un groupe de travail a été formé et a analysé les deux propositions suivantes :

- Le Centre d'expertise hydrique du Québec (CEHQ) revoit toutes les cartes d'inondation produites dans le cadre de la Convention<sup>1</sup> et il effectue ce travail de *généralisation des limites de zones inondable* au fur et à mesure de la production des cartes dans le cadre du Programme de détermination des cotes de crues de récurrence de 20 ans et de 100 ans (PDCC). Cette solution représente toutefois des ressources humaines et financières considérables alors que les besoins sont extrêmement sporadiques et issus du milieu.

<sup>1</sup> Selon le *Bilan du programme de cartographie du risque d'inondation* publié en mars 1997, 900 feuillets ont été produits répartis de la façon suivante : 85 à l'échelle de 1/10 000, 79 à l'échelle de 1/15 000 et 736 à l'échelle de 1/200.

- L'orientation gouvernementale générale concernant l'utilisation de ces cartes est précisée afin de permettre aux municipalités d'effectuer cette *généralisation* pour répondre à un besoin spécifique et sous certaines conditions. Cette *généralisation* ne pourrait se faire que par modification d'un schéma d'aménagement, dans le cadre de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*.

### Recommandation

Le groupe de travail est d'avis que la deuxième solution, basée sur la précision des orientations gouvernementales, est celle qui permettra le mieux de répondre aux besoins de la clientèle du ministère, à moindre coût et en assurant la protection du milieu sur les plans environnementaux, hydrauliques et de la sécurité publique.

Comme les problèmes d'application sont limités dans leur nombre et ne se manifestent, de façon générale, que dans les zones d'expansion de milieux bâtis à proximité ou dans des périmètres d'urbanisation, il n'y a pas lieu de revoir tous les feuillets produits antérieurement. Cette solution serait d'ailleurs trop onéreuse et les budgets ne le permettraient pas. Il suffirait plutôt d'autoriser une *généralisation* dans les cas où des problèmes seraient soulevés. La *généralisation* du tracé des lignes de crue de 20 ans et de 100 ans pour les espaces en litige pourrait être proposée par les MRC ou les municipalités qui sont les mieux placées pour proposer une généralisation correspondant à leurs besoins. Par la suite, une modification des tracés apparaissant à la carte de risque d'inondation du schéma de la MRC pourrait être apportée sous réserve d'approbation dans le cadre du processus prévu à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*.

### Mécanisme et critères proposés

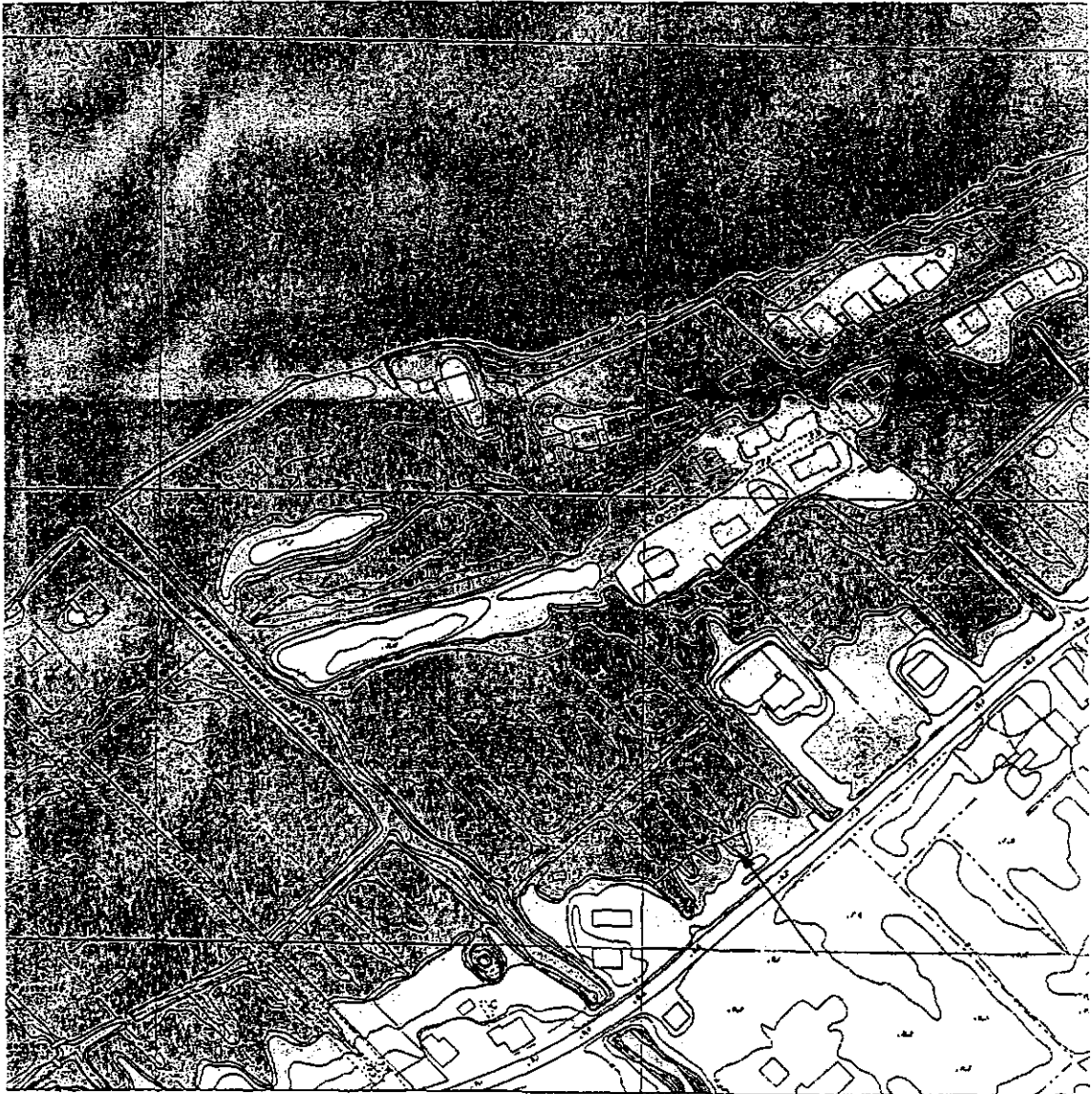
La *généralisation* de la carte du risque d'inondation doit toutefois être encadrée par un mécanisme et des critères pour éviter des abus. En effet, il faut rappeler que les municipalités locales et régionales doivent être considérées comme des intéressées dans ces dossiers puisque leurs revenus sont directement reliés à l'évaluation foncière et que les espaces à proximité des plans d'eau sont régulièrement ceux qui supportent les évaluations les plus élevées. Il apparaît que le mécanisme de modification de schéma de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* devrait encore une fois être mis à contribution pour le contrôle des modifications de cartes incluses au schéma. La responsabilité générale de ce dossier appartient déjà à la Direction générale des opérations régionales.

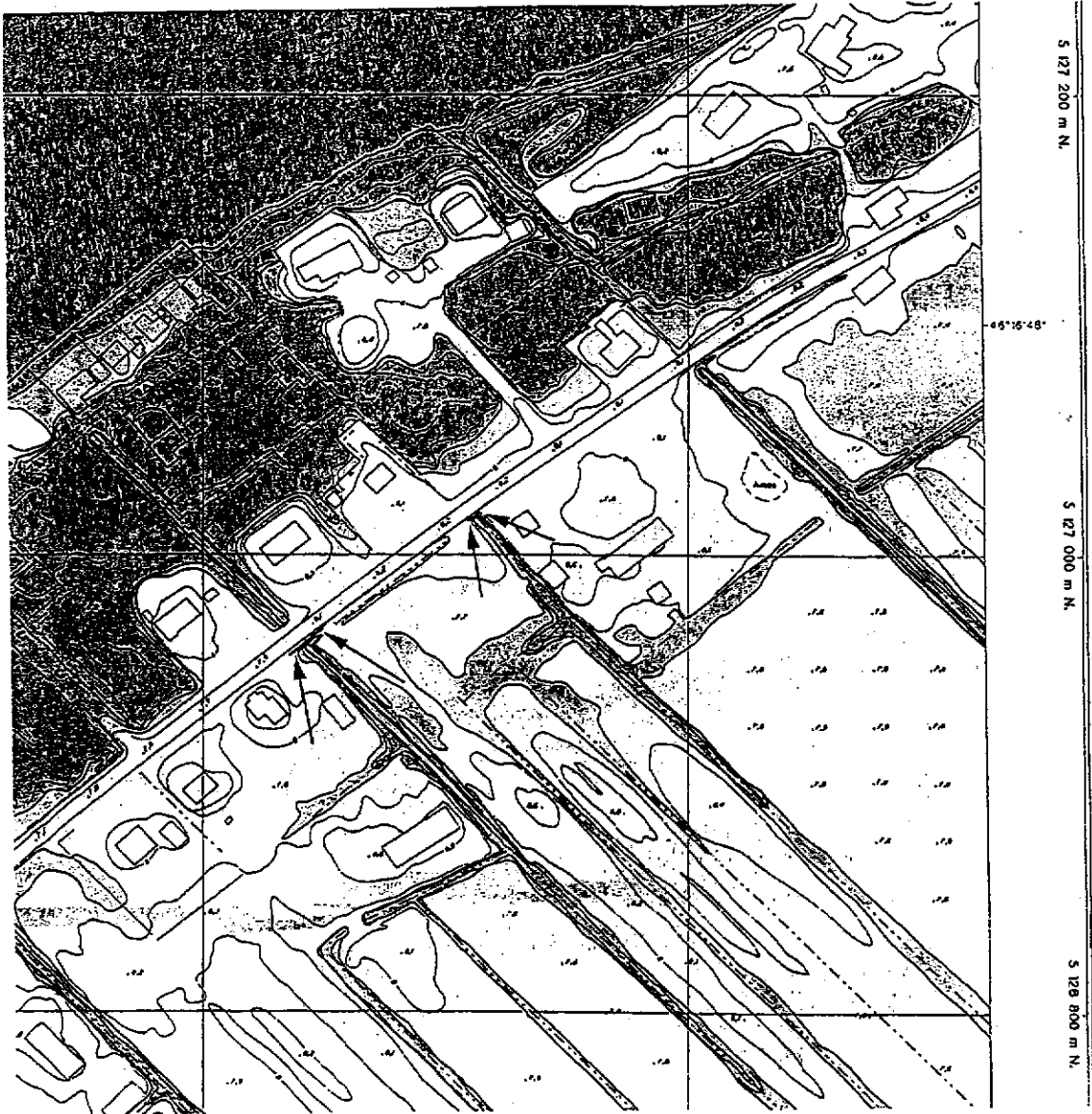
Les directions régionales devraient, avec le support du CEHQ et de la Direction du patrimoine écologique et du développement durable s'il y a lieu, s'assurer de l'acceptabilité de la *généralisation* apportée aux feuillets et formuler, au besoin, une demande d'objection auprès du ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir (MAMSL). Le ministre du MAMSL a la charge d'exprimer, au nom de tout le gouvernement, les commentaires et objections soulevées par une modification de schéma d'aménagement. Avant de formuler ses commentaires sur une *généralisation* de limite de zone inondable, la direction régionale devrait effectuer une évaluation de son acceptabilité sur la base de critères préétablis :

## 1. Aspect général du tracé

Le tracé d'ensemble de la *généralisation* devra d'abord être vérifié. Le principe de la généralisation tient non pas à une réduction ou à une augmentation des espaces inondables, mais à un adoucissement du tracé des limites de zones inondables. Pour être acceptable :

- Le nouveau tracé doit représenter le plus fidèlement possible la limite de zone inondable de grand courant (0-20 ans) et de faible courant (20-100 ans).
- Dans le cas d'une dépression linéaire, la *généralisation* n'est possible que pour les fossés et non pour les cours d'eau. Ainsi, dès qu'un *cours d'eau* est identifié comme tel au sens de la PPRLPI, il n'y a aucune possibilité de modifier son caractère inondable y compris celui des espaces inondés par son refoulement.
- A titre d'exemple, les cas suivants sont acceptables :





- Le cas suivant de modification de la ligne de crue de 20 ans est acceptable seulement lorsque la proportion des superficies exondées (celles hachurées) est supérieure au deux tiers de la superficie totale.



## 2. Acceptabilité hydraulique et environnementale

Si l'aspect général du tracé est conforme aux principes exprimés au point 1, les conséquences de la modification tant sur les plans des impacts hydrauliques qu'environnementaux devront néanmoins être évalués. Soustraire d'une plaine inondable une superficie quelconque peut avoir des impacts immédiats sinon cumulatifs non négligeables. Ainsi, les grilles d'évaluation ci-jointes devraient être appliquées au regard des impacts hydrauliques (Annexe 1) et environnementaux (Annexe 2). Elles permettront d'évaluer la *généralisation* proposée.

Dans les cas qui le nécessiteraient, la direction régionale pourrait exiger des inventaires floristiques ou fauniques du requérant. Sur le plan faunique, une consultation de la Société de la faune et des parcs du Québec ou du Ministère qui lui succéderait dans ses responsabilités apparaît incontournable.

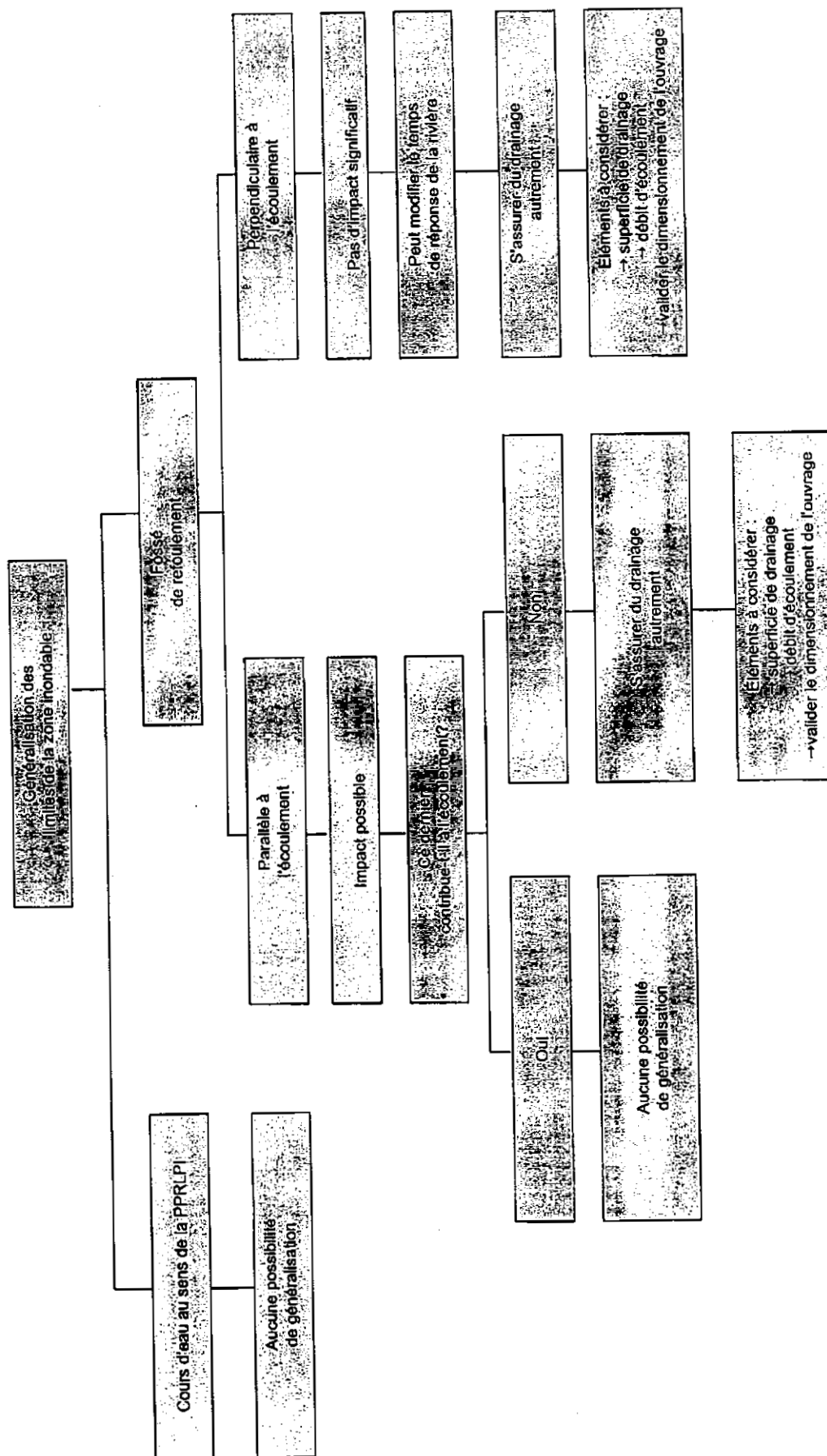
### Conclusion

Les MRC pourraient effectuer une *généralisation des limites de zones inondables* pour répondre à un besoin spécifique par le mécanisme de modification du schéma d'aménagement prévu dans la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU). Tous les ministères concernés par l'aménagement du territoire détiendraient un pouvoir d'objection à cette modification en vertu des dispositions de la LAU. Dans le cas du ministère de l'Environnement, le pouvoir de recommander telle objection serait sous la responsabilité des directions régionales. Celles-ci sont déjà les répondantes auprès du ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir eu égard à l'administration de cette loi. Pour obtenir de l'expertise au besoin, les directions régionales pourront se référer au CEHQ lorsqu'il s'agit des composantes hydrauliques ou à la Direction du patrimoine écologique et du développement durable lorsqu'il s'agit des composantes touchant la biodiversité. La Direction du milieu municipal continue d'offrir son support aux directions régionales quant à l'application générale du mécanisme.

Juillet 2003

# ANNEXE I

## Grille d'évaluation des impacts hydrauliques suite à une généralisation des limites de la zone inondable de grand courant (0 - 20 ans)



Généralisation des limites cartographiées de la zone inondable.					
Matrice d'estimation sommaire de la valeur actuelle pour la biodiversité					
Cette grille d'évaluation ne s'applique pas au cours d'eau naturel					
<b>Éléments bibliques</b>					<b>Points</b>
<i>Inscrites au CDPNQ* ou inventariées in situ</i>					
Floristique	si oui	Aucune possibilité de généralisation			
Faunique	si oui	Aucune possibilité de généralisation			
<b>A</b>					
	Nulla	0,1 à 1 m	1 à 5 m	5 à 20 m	+ de 20 m
Absente	0				
Herbacée	0	3	4	6	7
Arbustive (moins de 3 m de hauteur)	0	4	5	7	8
Arborecente (+ de 3 m de hauteur)	0	4	6	9	10
maximum possible de 25 points					
<sup>1</sup> Il peut y avoir plus d'un critère à la fois					<b>sous-total A:</b>
<sup>2</sup> La bande riveraine commence à la limite du lit mineur					
<b>B</b>					
(ex: reconnu au schéma de la MRC)	0	1	1 à 3	+ de 3	
Absence	0				
Frayère	0	6	8	10	
Sauvagine (reproduction)	0	6	8	10	
Sauvagine (aire de repos ou d'alimentation)	0	6	8	10	
Héronnière	0	6	8	10	
Rat musqué	0	6	8	10	
Autres (identifier)	0	6	8	10	
Habitat faunique potentiel <sup>4</sup>	0	6	8	10	
<sup>3</sup> Il peut y avoir plus d'un critère à la fois					<b>sous-total B:</b>
max de 95 points					<b>Sous-total A+B</b>
<b>C</b>					<b>Points</b>
<b>Occupation du sol dans toute la zone d'étude</b>					
Maïs	0				
Céréales	0,2				
Cultures spécialisées	0,2				
Pâturage	0,3				
Foin	0,3				
Friche	0,5				
<b>Forêt</b>					
Feuille jeune	0,6				
Feuille mature	0,9				
Mixte jeune	0,6				
Mixte mature	0,9				
Résineuse jeune	0,6				
Résineuse mature	0,9				
Régénération naturelle	0,6				
Dénué (sablère, gravière)	0,2				
<b>Milieu humide</b>					
Marais	1				
Marécage	1				
Tourbière	1				
					<b>sous-total C x 100</b>
<b>Calcul final</b>					
Sous-total A+B X 0,66					→
(Sous-total C x 100) x 0,33					→
<b>Grand total</b>					→
*CDPNQ: Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec					
<b>Interprétation des résultats</b>					
Valeur estimée de biodiversité (à titre indicatif seulement)					
1 à 30 points = faible					
31 à 60 points = moyenne					
>60 points = élevée					
<sup>4</sup> Demande un avis faunique de la FAPAQ					



## Notice méthodologique pour utiliser la matrice

### Rappels

Les valeurs sont à titre indicatif

De façon générale, plus le total des points sera élevé, plus la valeur pour la biodiversité actuelle sera élevée.

L'intervalle de répartition des points (du minimum au maximum) peut varier grandement d'une situation à l'autre.

### Comment utiliser la matrice

- 1) Évaluer chacun des critères en indiquant le pointage dans la case encadrée en bout de ligne.
- 2) Faire la somme des pointages inscrits donne une appréciation globale de la valeur du milieu pour la biodiversité.
- 3) L'examen des critères peut se faire sur le terrain. L'utilisation de photographies aériennes du secteur est recommandée pour l'évaluation du pourcentage d'occupation de l'occupation du sol.
- 4) La somme des pourcentages d'occupation du sol (agricole + forêt + milieu humide) doit égaler 1 (100%)
- 5) Exemple de calcul dans une zone d'étude:

#### Agricole (cote x % d'occupation de la zone)

	cote	%	=	
Maïs	0	0,5	=	0
Céréales	0,2	0	=	0
Cultures spécialisées	0,2	0	=	0
Pâturage	0,3	0,1	=	0,03
Foin	0,3	0,05	=	0,015
Friche	0,5	0	=	0

#### Forêt (cote x % d'occupation de la zone)

	cote	%	=	
Feuille jeune	0,6	0,15	=	0,09
Feuille mature	0,9	0,1	=	0,09
Mixte jeune	0,6	0	=	0
Mixte mature	0,9	0	=	0
Résineuse jeune	0,6	0	=	0
Résineuse mature	0,9	0	=	0
Dénudé (sablère, gravière)	0,2	0	=	0

#### Milieus humides (cote x % d'occupation de la zone)

	cote	%	=	
Marais	1	0,1	=	0,1
Marécage	1	0	=	0
Tourbière	1	0	=	0
		<u>1</u>	total	0,325

---

DESTINATAIRE : Linda Tapin, MDDEP

EXPÉDITEUR : Marcel Normandeau, directeur régional

DATE : Le 24 mai, 2005

OBJET : Parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu (3211-05-407)

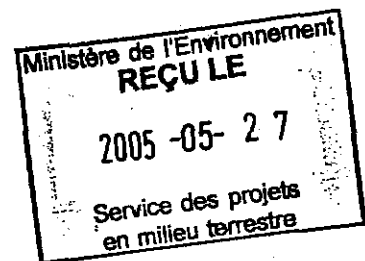
---

Pour faire suite à l'analyse et la vérification du dossier par Bernard Brouillette, agronome et conseiller régional en aménagement, il nous informe que les documents fournis nous semblent incomplets et ne nous permettraient pas de bien évaluer les impacts sur le milieu agricole et sur les exploitations.

Lors de votre prochaine consultation sur l'acceptabilité environnementale du projet nous aurons d'autres commentaires et recommandations à formuler.

  
Marcel Normandeau

MN/BB/cm

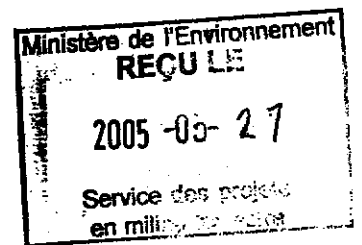


**Agriculture, Pêcheries  
et Alimentation**

**Québec** 

Le 24 mai 2005

Madame Linda Tapin  
Chef de service  
Ministère de l'Environnement  
Édifice Marie-Guyart  
6<sup>e</sup> étage  
675, boulevard René-Lévesque Est  
QUÉBEC (Québec)  
G1R 5V7



**Objet : Parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu (3211-05-407)**

Madame,

Le Ministère de l'agriculture éprouve certaine réserve quant à l'étude d'impacts déposée par le Ministère des Transports. De plus, elle ne tient pas compte des recommandations, des suggestions émises par la population et les associations agricoles lors des consultations publiques et sur certains énoncés et propositions comme mesure d'atténuation.

**La méthodologie :**

Le rapport mentionne qu'une méthodologie particulière a été développée afin de prendre en compte les pertes de superficies engendrées, les inconvénients dus aux travaux et les contraintes réglementaires.

Le Ministère estime qu'il manque des éléments importants tels que les pertes de superficie en relation avec le type de production (ex : ferme laitière, grandes cultures, ferme bovine, etc.), l'importance de la perte de revenu en rapport avec le revenu total agricole, l'évaluation des inconvénients créés par la perte de superficie, la reconfiguration du drainage souterrain et ses coûts, l'augmentation des coûts d'opérations dues au détour de plusieurs km. Il en est de même pour la non-évaluation des risques d'accidents sur les routes avec les autres usagés dus aux équipements de ferme qui se déplacent à basse vitesse et qui sont de longueur excessive. Ainsi que l'effet de ces pertes sur le respect du RÉA par les entreprises agricoles.

Le Ministère évalue les pertes de toutes les superficies agricoles qu'elles soient actives ou non en agriculture. Les non actives représentent 8% des superficies touchées à la section 7.25.4. Il est précisé que les propriétaires de superficies trop restreintes pour un usage agricole véritable n'ont pas été incluses dans les statistiques qui sont présentées ci-après. Ainsi que des boisés existant qu'ils ont générés ou pas des revenus doivent être considérés comme un actif et comme potentiel de revenus.

Le Ministère demande de revoir au volume 2, tableau 1, la grille de détermination de l'intensité de l'impact qu'il juge inapproprié et basé sur de fausses prémisses. Les différents revenus provenant des fermes diversifiées ne doivent pas être discriminés puisqu'ils sont complémentaires les uns aux autres.

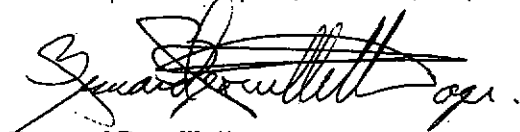
Le Ministère estime que de combiner les deux éléments tels que : plus le détour est long et plus la superficie est importante, plus l'intensité de l'impact augmente est erronée. De plus, on ne devrait pas tenir compte du fait que certains producteurs ont pu acquérir de nouvelles superficies de l'autre côté de l'emprise du tracé, afin de minimiser l'impact du tracé et du détour occasionné, tel que mentionné au point 7.8 volume 2, 3<sup>e</sup> paragraphe.

**Consultation et information du public :**

Les producteurs et l'union des producteurs agricoles présentes ont fait des suggestions par rapport au tracé de l'autoroute. L'étude n'en tient nullement compte et ne fait pas d'analyse comparative des tracés.

En conclusion, les documents fournis nous semblent incomplets et ne nous permettraient pas de bien évaluer les impacts sur le milieu agricole et sur les exploitations.

Je vous prie d'accepter, madame, l'expression de mes sentiments distingués.

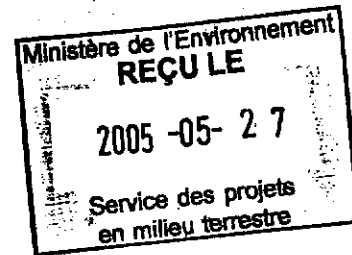


**Bernard Brouillette, agronome**  
MAPAQ – Sainte-Martine

BB/cm

Montréal, le 24 mai 2005

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



**Objet : Parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et  
Saint-Jean-sur-Richelieu  
V/Dossier : 3211-05-407  
N/Dossier : 6705-560-831**

Madame,

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, le ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir a procédé à l'analyse de la recevabilité de l'étude d'impact soumise par l'initiateur du projet mentionné ci-dessus. Veuillez trouver ci-joints nos commentaires eu égard aux préoccupations de notre ministère.

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

Le directeur régional,

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

Robert Sabourin

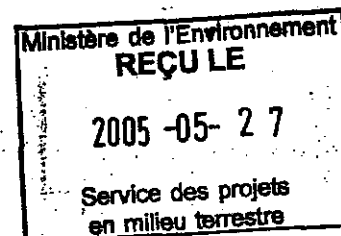
/dl

**DESTINATAIRE :** M. Robert Sabourin

**EXPÉDITEUR :** Raynald Charrier

**DATE :** Le 24 mai 2005

**OBJET :** Parachèvement de l'autoroute 35  
Étude d'impact - Recevabilité  
Référence : 3211-05-407  
N/Dossier : 6705-560-831



### Contexte

La Direction des évaluations environnementales du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) sollicite la collaboration de notre direction régionale sur la recevabilité de l'étude d'impact citée en rubrique.

On nous demande d'indiquer, au meilleur de notre connaissance et selon notre champ de compétence, si tous les éléments requis par la Directive pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement d'un projet de route du ministère des Transports du Québec (MTQ) ont été traités et s'ils l'ont été de façon satisfaisante et valable.

Cette analyse sur la recevabilité du projet porte ainsi sur la qualité de l'étude d'impact et non sur le projet et ses impacts. Notre direction régionale sera ultérieurement consultée sur l'acceptabilité environnementale du projet.

### Commentaires sur la recevabilité de l'étude

Une lecture attentive de l'étude d'impact concernant ce projet a été effectuée. Notre direction régionale s'interroge sur les aspects suivants de cette étude d'impact.

#### a) Point 2.2.1.2 Cadre local - Orientations d'aménagement

À la page 17 de cette étude d'impact, on mentionne que les orientations en matière de transport touchant le corridor de la route 133 sont tirées des schémas d'aménagement révisés de Brome-Missisquoi (2000) et de la MRC du Haut-Richelieu (2002). Il faudrait actualiser cette section en faisant référence plutôt aux dernières orientations en matière de transport introduites dans le schéma d'aménagement et de développement révisé de

remplacement de la MRC de Brome-Missisquoi en date du 21 septembre 2004 et dans le schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC du Haut-Richelieu en date du 23 juin 2004.

b) Point 3.5.3.1 Schémas d'aménagement

Cette section (page 105) devrait également être actualisée en tenant compte des plus récents schémas d'aménagement des MRC de Brome-Missisquoi et du Haut-Richelieu.

c) Point 3.5.4.3 Infrastructures et équipements publics

À la page 117 de cette section, on devrait mentionner si une usine de filtration ou d'épuration des eaux usées ou des prises d'eau potable sont comprises dans la zone d'étude.

d) Point 6 Consultation et information du public

Compte tenu que le parachèvement de l'autoroute 35 facilitera les mouvements des personnes et des marchandises entre Montréal et Boston, on devrait également consulter la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM) pour connaître ses préoccupations face à la réalisation de ce projet dans le cadre de son schéma d'aménagement métropolitain (page 209).

e) Point 7 Analyse des impacts du tracé retenu

Le parachèvement de l'autoroute 35 risque d'influencer l'organisation spatiale du territoire environnant. Ce type de projet est générateur d'urbanisation et la pression au développement s'exerce notamment près des échangeurs. Sans une planification adéquate, il est à prévoir un déplacement de la fonction commerciale établie le long de la route 133 vers les espaces libres à proximité de l'autoroute 35 et la prolifération de pôles commerciaux, industriels ou résidentiels. Il y aurait donc lieu que l'étude développe notamment dans cette section (page 215) certains aspects :

- Ce projet s'intègre-t-il bien aux secteurs urbanisés qu'il côtoie ou traverse?
- Ce projet est-il susceptible de modifier les orientations et axes de développement du milieu bâti de chacune des municipalités concernées?
- Assistera-t-on à un déplacement de certaines fonctions urbaines près des échangeurs?
- Les plans et les règlements d'urbanisme municipaux sont-ils susceptibles d'être grandement affectés par ce projet?
- Le projet est-il susceptible de modifier le périmètre d'urbanisation et les grandes affectations du sol au niveau local?
- Le projet a-t-il des impacts sur les services d'utilité publique municipaux actuels et projetés (aqueduc et égouts)?
- Les nouveaux lieux d'expansion urbaine seront-ils susceptibles d'être aisément desservis par les services d'utilité publique?
- Le projet est-il susceptible d'entraîner des coûts financiers directs et indirects aux municipalités concernées à court, moyen ou long terme?

f) Point 7.2 Évaluation des impacts environnementaux

On devrait indiquer dans cette section (page 218) pour l'activité *Disposition des matériaux de remblais* les lieux où seront disposés ces matériaux et les tracés projetés pour se rendre à ces lieux.

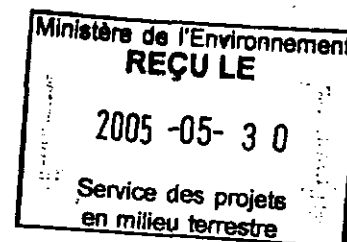
- La circulation de ces camions sera-t-elle à proximité de lieux habités?



Raynald Charrier  
Conseiller aux opérations régionales



Saint-Jean-sur-Richelieu, le 24 mai 2005



Madame Linda Tapin  
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, boul. René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et  
Saint-Jean-sur-Richelieu (3211-05-407)**

Madame,

En réponse à votre lettre du 27 avril 2005 demandant à notre ministère de commenter les documents déposés en mars 2005 par Transports Québec pour son projet mentionné en rubrique, nous en avons pris connaissance. Après analyse, nous considérons que l'étude d'impact est incomplète à plusieurs égards et par conséquent irrecevable.

Vous trouverez ci-joint le rapport d'analyse de recevabilité préparé par madame Dominique Gauthier, responsable des projets d'évaluation environnementale à notre Direction régionale de la sécurité civile pour la Montérégie que vous pouvez rejoindre au 450-346-3411 ou par courriel à l'adresse électronique suivante : [dominique.gauthier@msp.gouv.qc.ca](mailto:dominique.gauthier@msp.gouv.qc.ca).

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

Éric Houde  
Directeur régional

ÉH/dg

p.j.

c.c. Monsieur Hugues Daveluy, conseiller à la DRSC 05-16  
Monsieur Bernard Dubois, directeur des opérations territoriales de la sécurité civile  
Madame Francine Belleau, coordonnatrice des PÉEIE à la DOTSC  
Madame Dominique Gauthier, conseillère en sécurité civile à la DRSC 05-16  
Madame Julie Lavallée, conseillère en sécurité civile à la DRSC 05-16

**Projet de parachèvement de l'autoroute 35  
entre la frontière américaine et  
Saint-Jean-sur-Richelieu**

Dossier 3211-05-407  
de la Direction des évaluations environnementales  
du ministère du Développement durable,  
de l'Environnement et des Parcs



**Rapport d'analyse  
sur la recevabilité de l'étude d'impact**

Préparé par Mme Dominique Gauthier  
conseillère en sécurité civile  
à la Direction régionale de la sécurité civile  
de la Montérégie et de l'Estrie

**Ministère de la Sécurité publique**

**Saint-Jean-sur-Richelieu**

**Le 24 mai 2005**

Pour l'émission de cet avis, nous appuyons nos commentaires à partir de la *Directive pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement d'un projet de route*, Environnement Québec, mise à jour 2002 pour adresser certaines questions au promoteur, le ministère des Transports, en se référant aux volumes 1 et 2 et les annexes produits GÉNIVAR Groupe Conseil inc., mars 2005.

## **DESCRIPTION DES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET**

### **Terminologie et échéancier**

À la page 180, Volume 1, le promoteur nous informe que « les résultats de l'étude géotechnique qui sera réalisée avant l'avant-projet définitif devraient permettre de valider cette hypothèse » affirmant que « les conditions de sol semblent trop marginales » pour la construction de fondations

**Question 1** Par rapport à la présente étude d'impact, à quoi correspondent « l'avant projet définitif » et le « projet définitif »?

**Question 2** Est-ce que le promoteur peut déterminer à quelle étape de l'étude d'impact, il sera en mesure de déposer les informations relatives aux plans de mesures d'urgence qu'il prévoit réaliser ultérieurement?

**Question 3-4** Est-ce que le promoteur peut définir le terme « événement majeur » que l'on retrouve en titre du « logigramme » en annexe 16, Volume 2? Est-ce que cela correspond à la définition d'un « sinistre majeur » telle que l'on retrouve dans la Loi sur la sécurité civile? Si non, est-ce possible d'apporter quelques exemples permettant d'illustrer l'application de ce modèle de gestion d'accident?

### **« Nuisances particulières »**

À la page 222, Volume 1, l'étude associe notamment le dynamitage à une des « nuisances particulières » potentielles encore à identifier.

**Question 4** À part le dynamitage, qu'elles sont les autres « nuisances particulières » auxquelles le promoteur se réfère?

### **Calendrier**

**Question 5** Durant quelles périodes de l'année se feront la construction des tronçons, et notamment la construction des 8 ponts?

## **ANALYSE DES IMPACTS DU PROJET**

### **Identification des zones sensibles et population à mobilité réduite**

**Question 6** Outre une école et une dizaine d'industries dans le secteur d'Iberville, est-ce que le promoteur peut identifier et cartographier d'autres éléments de la zone sensible (ex. centre de personnes âgées, garderies, nombre d'industries, cliniques médicales, CLSC...)?

### **Identification des zones d'inondation par embâcle**

À la page 241, du Volume 1, l'étude indique qu'après « vérification faite auprès du ministère de la Sécurité civile /sic/ » « qu'aucune problématique particulière d'embâcle n'est répertoriée dans le secteur prévu pour la construction du futur pont » de la rivière aux Brochets mais que « certains résidents du secteur ont mentionné que les embâcles auraient déjà eu lieu dans le tronçon de la rivière à l'étude. »

De plus, à la page 242, Volume 1, l'étude apporte les résultats de « modélisation hydrodynamique » pour la Rivière-aux-Brochets, secteur de la Baie Missisquoi, qui dénote que la construction de remblai n'augmentera pas le risque de formation d'embâcle et que l'impact « n'est pas significatif. »

**Question 7** Est-ce que le promoteur a identifié d'autres cours d'eau où les travaux peuvent avoir des impacts sur les conditions d'écoulement des glaces et susceptibles d'avoir des conséquences relatives à des inondations par embâcle sur des propriétés riveraines? Si oui, peut-on cartographier ces autres zones à risques d'inondation en tenant compte de l'élément résidentiel et autres biens à risques?

#### **Identification des matières dangereuses**

À la page 223, Volume 1, l'étude nous apprend qu'il y aura des mesures pour « confiner les matières résiduelles dangereuses dans des contenants étanches identifiés, puis les transporter [...] »

**Question 8** Quelles sont les matières dangereuses qui seront temporairement entreposées? Où seront-elles entreposées?

#### **Localisation puits d'eau potable**

**Question 9** Est-ce qu'il y a des puits d'eau potable ou des prises d'eau susceptibles d'être touchées par les travaux de construction? Si oui, peut-on cartographier ces éléments à risque d'impacts et comment se fera l'alerte aux citoyens, s'il y a lieu?

#### **Localisation des zones d'impact de dynamitage**

**Question 10** Pour le dynamitage, est-ce qu'il y a des résidences ou industries situées à 50 mètres et moins des limites des travaux de construction? Le promoteur peut-il identifier par ailleurs les regards d'égouts, pluvial et sanitaire, à proximité des 50 mètres et moins, s'il y a lieu et cartographier ces données?

#### **Identification de phénomène météorologique extrême**

**Question 11** Le promoteur peut-il cartographier les zones de formation de brouillard sur le long du tracé, s'il y a lieu?

### **PLAN DE MESURES D'URGENCE ET MESURES DE SÉCURITÉ**

« L'étude présente un plan des mesures d'urgence [...] les mécanismes de transmission de l'alerte. Il décrit clairement le lien avec les autorités municipales et, le cas échéant, son articulation avec le plan des municipalités concernées. », Réf. p. 20 de la directive

La production des plans d'urgence reste à préciser. De plus, plusieurs éléments demeurent à clarifier pour comprendre l'applicabilité des plans de mesures d'urgence à produire et ce, en tenant compte des conséquences potentielles sur la population et pour une identification des interventions et des mesures d'alerte harmonisées et en lien avec les autorités municipale de sécurité civile.

#### **Plan d'urgence lors de la construction et mesures spécifiques aux « incidents » à venir**

À la page 200, Volume 1, l'étude signale qu'il reste à « prévoir un plan de mesures d'urgence pour la période(s) /sic/ des travaux : faire état des dangers ainsi que des mesures de protection et des interventions prévues en cas d'incident; fournir les coordonnées des responsables et des personnes à aviser sur les chantiers à l'extérieur. »

**Question 12** À quel type « d'incident » ou quel scénario va s'appliquer ce plan d'urgence?

**Question 13** Dans le cadre du projet, va-t-il y avoir des plans d'urgence reliés aux « nuisances particulières » autres que celui rattaché au dynamitage?

(Référence pour les mesures de prévention : « Intoxications au monoxyde de carbone associés aux travaux à l'explosifs en milieu habité » Rapport du Comité MSSS-MENV de juin 2001)

**Question 14** Les plans d'urgence pour la phase de construction reliés à la gestion « d'incident » et des « nuisances particulières », vont-ils être en lien avec les autorités municipales de sécurité civile et ce, de quelle manière se fera cette harmonisation des plans?

### **Plan d'urgence à venir en cas de déversement accidentel**

À la page 222, Volume 1, le promoteur souligne pour la phase des travaux qu'il aura à « prévoir l'élaboration et l'application en cas de déversement accidentel de contaminants. »

**Question 15** Quels sont les contaminants?

**Question 16** Est-ce que le promoteur peut déposer le plan d'urgence particulier pour intervenir en cas de déversement des contaminants dans le cadre de l'étude d'impact en cours?

### **Mesures de confinement spécifique aux matières résiduelles dangereuses**

**Question 17** Est-ce que le promoteur prévoit produire des plans d'urgence particuliers pour la gestion des risques relatifs à l'entreposage et ce, dans le cadre de l'étude?

### **Embâcle**

**Question 18** Compte tenu que des travaux de construction seront exécutés pendant les périodes de dégel, quelles seront les mesures mises en place pour alerter les autorités locales des risques d'inondation, surtout ceux par embâcle?

### **Érosion des berges et « sol argileux à faible capacité portante » (p. 114, Volume 1)**

**Question 19** Quel plan d'urgence le promoteur sera en mesure d'appliquer en cas de mouvements de sol lors de la phase d'exploitation de l'autoroute?

### **Plan national de sécurité civile et « logigramme »**

Dans le Volume 2 de son rapport, l'étude présente à l'annexe 14, un diagramme de la procédure d'intervention pour la mise en place du *Plan nationale de sécurité civile* et au chapitre 3, p. 5, annexe 16 un « logigramme des procédés de réalisation » pour la mise en place du plan régional de sécurité civile pour la gestion d'un « événement majeur ».

**Question 20** À quelle phase du projet s'appliqueront les annexes 14 et 16 du Volume 2 : par exemples aux conséquences reliées au dynamitage lors de la construction ou au transport des matières dangereuses, de mouvements de sol, de carambolage etc. lors de la construction ou lors de l'exploitation du tracé? Pouvez-vous préciser.

### **PROPOSITION**

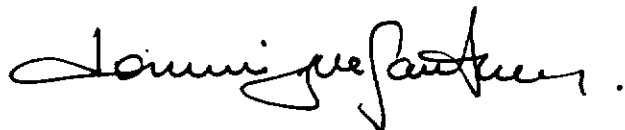
Dans le cadre de l'étude d'impact, il est demandé que le promoteur dépose les plans d'urgence prévus en considérant les conséquences potentielles sur la population à proximité du tracé.

Pour la clarté des informations relatives à la gestion des mesures d'urgence, il est proposé de faire un tableau résumant les plans qui seront applicables pour la phase de construction et lors de la phase d'exploitation de l'autoroute. Pour chacune des phases, il s'agirait d'établir la liste des différents plans de mesures d'urgence à produire, de préciser leur date de dépôt dans le cadre du projet et d'identifier à quel type de risque on se réfère.

Enfin pour illustrer le lien avec les autorités extérieures de sécurité civile, il est proposé de joindre les différents schémas d'alerte qui seront mis en place en spécifiant le lien avec les organisations municipales de sécurité civile et les responsables des gazoducs.

### **CONCLUSION**

Nous ne pouvons, en ce qui a trait aux items reliés à notre mandat, qualifier la version actuelle de l'étude d'impact de recevable. À cette étape, l'inclusion des réponses aux préoccupations énoncées dans cet avis par le promoteur pourrait modifier ce dernier.



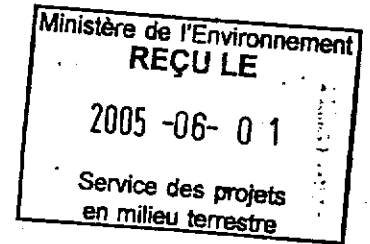
**Références:**

***Directive pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement d'un projet de route,***  
Direction des évaluations environnementales, Environnement Québec, juillet 1997, mise à  
jour 2002, 22p.

***Étude d'impact sur l'environnement , Volume 1,*** Transport Québec-GENIVAR, mars 2005,  
337p.

***Étude d'impact sur l'environnement , Volume 2,*** Transport Québec-GENIVAR, mars 2005,  
16 annexes et liste des cartes.

## NOTE



DESTINATAIRE : Madame Linda Tapin, chef  
Service des projets en milieu terrestre

DATE : Le 1<sup>er</sup> juin 2005

OBJET : Avis de recevabilité pour le « volet bruit » de l'étude  
d'impact du parachèvement de l'autoroute 35 entre la  
frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu  
V/Réf. : 3211-05-407

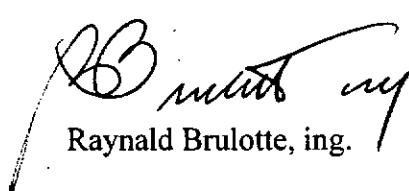
---

Comme suite à votre demande, vous trouverez ci-joint l'avis de l'ingénieur  
Jean-Pierre Lefebvre qui a procédé à l'analyse du dossier cité en objet.

Prenez note que j'appuie les commentaires de M. Lefebvre.

Le chef du Service  
de la qualité de l'atmosphère,

RB/pr



Raynald Brulotte, ing.

p.j.

## EXPERTISE TECHNIQUE

**DESTINATAIRE :** Monsieur Raynald Brulotte, ing.  
Chef du Service de la qualité de l'atmosphère

**DATE :** Le 26 mai 2005

**OBJET :** Avis de recevabilité pour le « volet bruit » de l'étude  
d'impact du parachèvement de l'autoroute 35 entre la  
frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu

---

## INTRODUCTION

Les limites préconisées par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP), relativement aux niveaux sonores en provenance d'un chantier de construction, sont définies dans une des politiques sectorielles du Ministère sur le bruit communautaire au Québec. De plus, la Direction des évaluations environnementales a préparé un document intitulé « Directive pour le parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu par le ministère des Transports n° 3211-05-07 » en date de mai 2002. L'initiateur du projet y trouve la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact à réaliser.

Conformément à la pratique administrative poursuivie par le MDDEP lors de l'analyse d'un projets routiers, les seuils de bruit ambiant dans les secteurs résidentiels, définis comme les maximums à chercher à respecter sont respectivement de :  $L_{Aeq}$  de 55 dB(A) le jour, 50 dB(A) le soir et 45 dB(A) la nuit, sinon le bruit ambiant actuel quand celui-ci ne dépasse pas sur 24 heures 55 dB(A). Enfin, l'application des critères de la *Politique sur le bruit routier* du ministère des Transports (MTQ) est aussi prise en considération.

## COMMANDE REÇUE

Le 27 avril dernier, madame Linda Tapin, chef du Service des projets en milieu terrestre à la Direction des évaluations environnementales demandait une analyse sur la recevabilité du projet de parachèvement de l'autoroute 35 (A-35), soit la partie comprise entre la frontière américaine jusqu'à Saint-Jean-sur-Richelieu. On nous demandait de vérifier « si tous les éléments requis par la directive ont été traités (aspect quantitatif) et s'ils l'ont été de façon satisfaisante et valable (aspect qualitatif) ». »

...2



À cette fin, nous avons reçu les deux volumes de l'*Étude d'impact sur l'environnement Parachèvement de l'A-35 entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu* préparés par GÉNIVAR groupe conseil inc. (mars 2005). L'étude a été faite pour le compte de la Direction de l'ouest de la Montérégie du ministère des Transports. Pour sa part, l'étude d'impact sonore a été réalisée par DÉCIBEL consultants inc. mandaté par GÉNIVAR et ayant comme mandat une étude d'impact sonore pour les zones sensibles au bruit où l'utilisation du sol est résidentielle, institutionnelle ou récréative. Un total de 17 points de référence a fait l'objet de mesures du bruit en novembre 2003. Selon les auteurs de l'étude sonore « *À l'exception du point 12, la principale source de bruit à chacun des points provenait de la circulation routière.* »

### **CARACTÉRISTIQUE DU PROJET**

Il s'agit d'un nouveau parcours d'environ 38 kilomètres qui a été divisé aux fins de l'étude acoustique en cinq secteurs, soit les suivants :

- Iberville;
- Saint-Alexandre;
- Saint-Sébastien;
- Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River; et,
- Saint-Armand.

L'ensemble de la zone d'étude, dans chacun de ces secteurs, comprend un dénombrement des résidences pour lesquelles le niveau de perturbation sonore est déjà affecté par le trafic même sans la réalisation du prolongement de l'A-35 (Volume 2, tableaux 8 à 12). Un second dénombrement a aussi été effectué afin d'établir l'impact sonore à la suite du parachèvement de l'autoroute, en 2011 et 2021. Les courbes isophones 55, 60 et 65 dB(A) ont donc été produites pour ces deux années (vol. 2, figures 16 à 32).

Toutes les évaluations des niveaux de bruit ont été réalisées à partir de l'échelle de degré de perturbation appliquée par le MTQ. Celle-ci détermine une classification de l'impact sonore qualifiée de : faible – moyen – fort, à partir de la mesure du  $L_{eqA}(24h)$ . Cette classification ne correspond pas aux seuils de bruits ambiants que cherche à faire respecter le MDDEP dans les cas des milieux résidentiels. Qui plus est, les résultats obtenus pour trois des quatre points de mesures sont déjà un niveau de 55 dB(A) (tableau 2 de l'étude DÉCIBEL). Selon les auteurs, au pire l'impact de l'augmentation du climat sonore sera moyen pour les résidents localisés le long de la route. À la frontière, le tracé retenu de l'A-35 correspond exactement à celui de la R-133.

La forme retenue pour juger de la pertinence de mesures d'atténuation permanente est la grille d'évaluation de l'impact sonore du MTQ (DÉCIBEL, p. 71). Il n'y a donc pas de valeurs numériques projetées du climat sonore d'identifiées à chacun des sites affectés.

Un tableau récapitulatif sur le bilan des impacts, au moment de la mise en service de l'A-35 (volume 1, Tableau 7.45 fin), présente les résultats de ce qui est attendu comme perturbation sonore pour les secteurs affectés. Les auteurs indiquent ainsi que certaines habitations vont connaître une diminution du bruit alors que pour d'autres, il y aura une augmentation estimée de l'ordre de un, à plus de deux décibels équivalents « A ».

- **Climat sonore original**

L'étude d'impact de DÉCIBEL établi le climat sonore existant à partir de 17 points de mesure (chapitre 8.1). Au moins quatre relevés ont eu une durée de 24 heures. Les «  $L_{eqA,24h}$  » mesurés en bordure du tronçon déjà ouvert à Iberville de l'A-35 ainsi que dans le tracé conservé de la R-133 à Saint-Armand sont déjà respectivement de l'ordre de 61,8, 65,3 et 63,6 dB(A). D'autres résidences localisées sur les routes qui croisent son tracé sont également soumises à un  $L_{eq,1h}$  qui dépasse les 60 dB(A).

Les résultats des autres points de mesure réfèrent à un climat sonore typique d'un milieu banlieusard ou bien rural. Des tests d'une durée de 15 minutes ou d'une heure ont eu lieu pour l'évaluation de ces cas.

- **Phase construction**

Selon les auteurs « *la prédiction des niveaux sonores perçus (pendant les travaux) aux résidences ne peut pas être déterminée.* » mais un programme de contrôle du bruit est prévu aux endroits où les résidences sont situées à moins de 150 mètres du chantier (volume 1, page 305-6). Les seuils de bruit maximum recommandés par le MTQ pour les chantiers sont les suivants :  $L_{10}$  diurnes de 75 dB(A) et, nocturnes : le seuil sonore ambiant sans travaux + 5dB(A). Une liste des mesures d'atténuations exigées de l'entrepreneur pour *la protection de la qualité de vie des riverains* est identifiée (volume I, 7.2.2). La conformité aux limites de bruit provenant d'un chantier de construction préconisées par le MDDEP, le «  $L_{Aeq,12h}$  » des lignes directrices, n'est pas traitée dans l'étude.

Aucune référence n'a été localisée dans l'étude en regard à l'impact sonore attendu pour l'exploitation de carrières et sablières ou bien des usines de béton bitumineux. Vraisemblablement que les établissements qui seront mis à contribution ont un caractère permanent et n'ont pas à faire l'objet d'aménagements particulier en relation avec le parachèvement.

- **Phase exploitation**

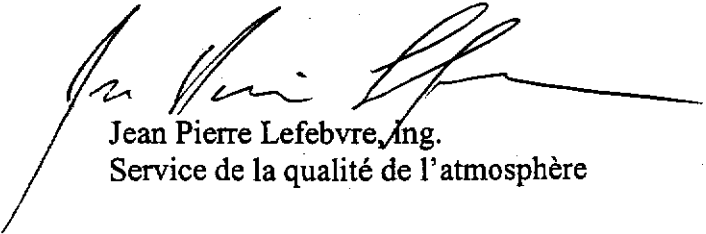
L'étude d'impact de GÉNIVAR reprend la conclusion de l'étude DÉCIBEL à l'effet que « *Le nouveau tronçon entraînera une réduction*

*importante de la circulation routière sur la R-133 améliorant ainsi le climat sonore pour les résidences localisées en bordure de celle-ci, notamment dans le municipalités de Saint-Armand, Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River, Saint-Sébastien, Henryville, Sabrevois et Iberville . »* Donc, aucune mesure d'atténuation n'est associée au volet climat sonore. Elle écarte d'ailleurs la réalisation du seul ouvrage acoustique proposé par DÉCIBEL pour atténuer le bruit pour une résidence du chemin Archambault (à Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River) actuellement isolé de toute voie routière. On invoque le faible trafic journalier moyen en été prévu en 2011 et 2021 ainsi que le niveau sonore projeté à cette résidence par l'A-35 [entre 55 à 60 dB(A)].

## CONCLUSION

La cartographie du climat sonore futur, le  $Leq_{A,24h}$ , a été réalisée (volume II, annexe 13) mais non l'indice nocturne et les pointes de bruit. Les perturbations sonores projetées sont présentées en terme de nombre de résidences affectées par un ordre de grandeur qualifié « acceptable, faible, moyen ou fort (selon la classification MTQ) ». Plusieurs habitations sont déjà affectées par un climat sonore perturbé dû à la circulation, particulièrement à Saint-Armand (DÉCIBEL pp 78-81). Aussi, la résidence du chemin Archambault devrait subir un impact supplémentaire d'au moins 10 dB(A). Les objectifs poursuivis par le MDDEP ont donc été ignorés dans cette étude. Le promoteur écarte d'emblée toute mesure d'atténuation alors que les niveaux actuels sont supérieurs à 60 dB(A) soit le seuil où aucune augmentation ne devrait être permise.

- Nous concluons à la non-recevabilité de l'étude d'impact en ce qui concerne l'évaluation des nuisances, car les limites préconisées de bruit ambiant que s'est donné le MDDEP [55 dB(A)  $Leq_{12h}$  le jour, de: 50 dB(A)  $LA_{eq,3h}$  en soirée et de 45 dB(A)  $Leq_{9h}$  durant la nuit] n'ont pas été abordées ni pendant la phase construction, ni après ouverture de l'A-35;
- Le promoteur doit identifier les moyens qui s'offrent à lui pour se conformer, dans la mesure du possible, à demeurer sous les seuils préconisés pendant les travaux. Un devis spécifique applicable à l'adjudicataire à cet effet pendant la durée de la construction est donc à inclure afin que soit contrôlé les impacts sonores attendus;
- Nous recommandons que pour toutes les résidences affectées, l'étude soit complétée par un tableau identifiant tous les seuils des niveaux sonores jour/soir et nuit, actuels comme projetés, afin de bien quantifier les impacts des zones touchées et traiter de la pertinence d'intervenir sur le bruit attendu.

  
Jean Pierre Lefebvre, Ing.  
Service de la qualité de l'atmosphère

JPL/pr

Direction de la coordination

Le 7 juin 2005



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

Madame,

Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) a transmis, en date du 27 avril 2005, au ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF), l'étude d'impact concernant le parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu pour avis.

Vous trouverez, ci-joint, un document qui regroupe les commentaires du MRNF. Ceux-ci traitent des aspects forestiers et dans une moindre mesure des aspects fauniques.

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

Le directeur,



Mario Gosselin

p. j.

## DIRECTION DE LA COORDINATION

### ÉTUDE D'IMPACT – PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 35 ENTRE LA FRONTIÈRE AMÉRICAINE ET SAINT-JEAN-SUR-RICHELIEU

#### Commentaires du ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF)

---

#### 1. COMMENTAIRES RELATIFS AU SECTEUR FORESTIER

##### Recevabilité du projet

Les forêts présentes dans la zone d'étude du projet étant essentiellement privées, aucune directive forestière particulière n'émane du ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF).

Cependant, l'étude concernée apparaît conforme à la directive du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) tant au point de vue de sa structure que de la qualité du contenu en général. Les données sont généralement satisfaisantes et valables et elles permettront au MRNF, le cas échéant, d'émettre un avis judicieux lors de l'étape de l'examen de l'acceptabilité environnementale du projet.

En effet, les descriptions des affectations territoriales et de la végétation forestière de la zone d'étude sont bien documentées. On peut le remarquer dans le volume 1 de l'étude d'impact, au point 3.4.1 (Végétation), pages 68 à 83 ainsi que dans le volume 2 à l'annexe 5.1 et sur la carte 1 :20 000 insérée à la fin du volume 2 intitulée « *Inventaire des milieux naturels et humains* ». De plus, les impacts (volume 1, point 7.2.4.1, pages 242 à 250) et les mesures d'atténuation relatives au déboisement prévu (volume 1, page 224) sont bien décrits (voir aussi la carte 1 : 40 000 insérée à la fin du volume 2 et intitulée « *Principaux impacts du tracé retenu* »).

Le MRNF est en accord avec la dizaine de mesures d'atténuation proposées relativement à la perte de boisés pour la variante de tracé retenue, notamment : limiter au minimum le déboisement; baliser correctement les superficies à déboiser et protéger les arbres situés à l'extérieur de ces limites.

##### Écosystèmes forestiers exceptionnels (EFE)

Il faut préciser que plusieurs EFE de même qu'un projet de réserve écologique sont présents dans la portion sud de la zone d'étude. En effet, on dénombre, dans la zone d'étude, pas moins de sept EFE couvrant au total 418 hectares et cinq projets d'EFE qui pourraient éventuellement couvrir plus de 200 hectares s'ils étaient reconnus. Les numéros, la situation et la description sommaire de ces EFE apparaissent sur la carte à l'annexe 1 de l'étude d'impact. Les sept EFE reconnus sont identifiés par les numéros 40, 101, 603, 1015, 1021, 756 et 1157, alors que les projets d'EFE portent les numéros 52, 60, 601, 602 et 757 (veuillez noter que la localisation et les superficies de ces cinq projets sont approximatives).

Seul le projet d'EFE numéro 52 de type rare-refuge (érablière argentée à frêne rouge) longeant la réserve écologique de la rivière aux brochets (voir description au point 3.5.4.4 à la page 119 du volume 1 de l'étude d'impact) est situé en bordure de la variante de tracé retenue. Dans les zones concernées, il y a lieu de limiter le déboisement à la largeur de l'emprise et des accotements et de limiter la circulation de la machinerie au strict nécessaire.

Cependant, le MRNF ne dispose pas d'information sur tous les EFE qui pourraient exister au sein de la zone d'étude. Toute intervention éventuelle en dehors du tracé projeté de la route devra donc être effectuée avec la plus grande prudence.

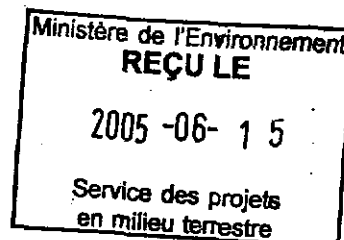
## **2. COMMENTAIRES RELATIFS AU SECTEUR FAUNIQUE**

De façon générale, tous les éléments requis par la directive ont été traités de façon satisfaisante et valable sur le plan faunique.

Toutefois, en ce qui concerne le point 3.4.2.1 de la méthodologie, il y a lieu de préciser que les inventaires auditifs pour les anoues ont été effectués en dehors des périodes de chant de la rainette faux-grillon. Dans le cas où des inventaires des milieux humides susceptibles d'être affectés lors de la construction ne seraient pas réalisés avant les travaux, le MRNF recommande que ceux-ci soient exécutés en dehors des périodes d'activités biologiques et que dans chacun des cas, les mêmes précautions soient prises que si on y avait répertorié la rainette faux-grillon de l'ouest.

Pour des informations complémentaires relatives aux aspects fauniques, il faut contacter M. Pierre Bilodeau de la Direction de l'aménagement de la faune du MRNF de la région de Montréal, Laval et Montérégie au numéro (450) 928-7607, poste 270.

Le 3 juin 2005



DESTINATAIRE : M<sup>me</sup> Linda Tapin  
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 13 juin 2005

OBJET : Avis relatif à la recevabilité du projet de « Parachèvement  
de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et Saint-  
Jean-sur-Richelieu »  
V/R : 3211-05-407 - N/R : 209093 - 5145-04-18 [R(c)-209]

La présente fait suite à votre demande d'analyse du 27 avril 2005 sur la recevabilité de l'étude d'impact du projet susmentionné.

Compte tenu de l'ampleur de ce projet et de ses impacts sur divers aspects relevant du champ de compétence de la Direction du développement durable, du patrimoine écologique et des parcs, notre avis a été préparé selon trois composantes dont les détails sont présentés en annexe, soit l'annexe A « Les espèces floristiques menacées ou vulnérables », l'annexe B « Les milieux humides » et l'annexe C « Les éléments naturels du paysage ».

Les inventaires effectués et les observations rapportées par le promoteur relativement aux trois composantes visées sont satisfaisants et généralement bien décrits, entre autres, dans le chapitre 7 de l'étude d'impact qui présente le « Bilan des impacts et des mesures d'atténuation particulières » (volume 1, tableau 7.45). Par ailleurs, l'essentiel du volume 2 de l'étude d'impact fournit un complément d'information sur les espèces menacées ou vulnérables et les milieux humides aux annexes 5.1, 5.3, 5.5 et 9 qui traitent de la méthodologie et des résultats d'inventaires, en plus du choix d'échangeurs basé, entre autres, sur les espèces floristiques à statut précaire. Enfin, ce volume renseigne, aux annexes 8 et 9, sur la sensibilité des unités de paysage affectées et autres aspects s'y référant.

...2

Le promoteur identifie des impacts d'importance majeure, moyenne ou mineure pour les trois thématiques (volume 1, pages 215 à 220, 242 à 250, 256 à 258, 291 à 293, 309, 315 ainsi que volume 2 à l'annexe 5.1 et la carte des principaux impacts du tracé retenu). Nous considérons ces informations discutables étant donné que suite à notre analyse, il nous apparaît requis d'apporter des améliorations à l'étude déposée, en précisant certains aspects à l'égard des diverses composantes, tel qu'indiqué dans notre analyse annexée.

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

Le directeur,



Léopold Gaudreau

LG/oo  
p. j. (3)



## ANNEXE A

Avis relatif à la recevabilité du projet de « Parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu »  
(V/R : 3211-05-407 - N/R : 209093 - 5145-04-18 [R(c)-209])

### **« LES ESPÈCES FLORISTIQUES MENACÉES OU VULNÉRABLES »**

Les plantes vasculaires menacées ou vulnérables constituent certes une problématique dans le présent dossier.

En effet, le promoteur rapporte que selon l'ensemble des renseignements recueillis, 18 plantes d'intérêt, une vulnérable, l'ail des bois (*Allium tricoccum*) et 17 susceptibles d'être désignées, dont le jonc acuminé (*Juncus acuminatus*) connu d'une seule occurrence actuellement au Québec ont été recensées dans la zone d'étude et à proximité (volume 1, pages 76 à 83 et volume 2, annexe 5.3).

Du traitement des espèces floristiques menacées ou vulnérables dans l'étude, nous avons retenu les points saillants ci-après.

#### **a) Sources d'information considérées**

L'étude d'impact présente et considère, à notre satisfaction, l'information existante sur les plantes vasculaires menacées ou vulnérables, à savoir les données consignées au CDPNQ. Ont également été pris en compte, les cartes écoforestières numériques dont les données proviennent du troisième programme d'inventaire forestier du MRNFP et les résultats d'une recherche sur l'habitat des espèces menacées ou vulnérables dans la littérature qui ont servi de base à la réalisation des inventaires (pages 71, 72, 76, 77 et 83).

#### **b) Données répertoriées au CDPNQ dans l'aire d'étude**

Les renseignements consignés au CDPNQ sont rapportés adéquatement. Il en ressort que la majorité des espèces floristiques menacées ou vulnérables répertoriées pour la zone d'étude, dont les deux espèces citées plus haut, se concentrent dans la région de

Saint-Alexandre—Saint-Armand (entre les points kilométrages 11 et 38). Globalement, aucune des 17 plantes signalées n'est représentée dans le secteur de Saint-Jean-sur-Richelieu, ni entre les points kilométrages 12 et 29 (volume 1, pages 77, 78, 80 et volume 2, carte de l'inventaire des milieux naturels).

### *c) Méthode d'inventaire*

Le promoteur a, avec raison, effectué des inventaires dans des secteurs ciblés de la zone d'étude, notamment dans celui de Saint-Armand où la couche géologique dolomitique favorise particulièrement le développement d'une flore calcicole, une caractéristique propice à la présence de plantes menacées ou vulnérables. Nous acceptons la méthodologie.

Dans un premier temps, tous les habitats potentiels ont été présélectionnés principalement suite aux informations issues des différentes sources susmentionnées. Les groupements végétaux croisant le tracé autoroutier ainsi que ceux situés à moins de 50 m de part et d'autre de l'emprise ont été pris en compte. En outre, seuls les secteurs de tous les ouvrages projetés (tracé de référence de la MTQ et les échangeurs) ont été couverts par les inventaires.

L'exploration de tous les endroits présentant un certain potentiel pour les espèces floristiques menacées ou vulnérables a été réalisée en deux temps. D'une part, deux inventaires distinctifs, à des périodes propices et visant particulièrement les secteurs couverts par les bretelles d'accès et certains échangeurs tels ceux de Saint-Alexandre et de Saint-Armand, ont été réalisés en 2003, soit les 9 et 10 mai pour les espèces printanières et les 18, 19 et 27 juillet pour les espèces estivales. D'autre part, l'inventaire du tracé autoroutier proprement dit a été effectué antérieurement (2002). Les données ont été incorporées dans l'analyse des groupements végétaux et dans le calcul d'une valeur écologique de ces derniers (volume 1, pages 71 à 72, 76 et 77 et volume 2, annexe 5.1).

Cette valeur écologique a été attribuée en prenant en compte la présence quantitative (nombre) des espèces menacées ou vulnérables et le statut (désignée ou susceptible d'être désignée). Cette approche nous apparaît discutable, puisqu'elle ne prend pas en compte l'importance de l'espèce (rang de priorité pour la conservation) ni la valeur de la population en cause (cote de qualité de l'occurrence) (volume 2, annexe 5.1).

#### *d) Résultats des inventaires*

Les résultats des inventaires sont présentés de façon détaillée aux pages 76 à 83 du volume 1 et à l'annexe 5.3 du volume 2. Nous déplorons toutefois que la valeur des occurrences n'ait pas été précisée et que la valeur des milieux affectés n'ait pas été présentée de façon plus explicite sur les cartes. Nous aurions apprécié obtenir l'information brute associée à chaque occurrence (relevé de terrain avec abondance des espèces d'intérêt) ainsi que le nom de la (des) personne (s) ayant réalisé les inventaires. Cette information devra nous être transmise. Les faits saillants se résument comme suit :

- La majorité des 17 plantes d'intérêt se retrouvent dans le secteur de Saint-Armand (entre les points kilométrages 28 et 36). Toutes les occurrences de l'ail des bois ont été localisées au nord de Saint-Armand, dans une cédrière et une frênaie. Quant aux colonies de jonc acuminé, elles sont situées directement dans l'échangeur prévu pour desservir la municipalité de Saint-Alexandre (volume 1, page 257). On retrouve les détails dans le tableau 3.13 et aux pages 76 à 83 en fonction de l'habitat. L'annexe 5.1 fait état de la présence des espèces menacées ou vulnérables dans les 51 groupements végétaux croisant le tracé retenu, tandis que l'annexe 5.3 fournit, en plus, les informations sur leur localisation (volume 2).

#### *e) Impacts du projet et mesures*

Les impacts appréhendés du projet sur les espèces floristiques menacées ou vulnérables sont consignés dans la section 7.2.4 (volume 1, pages 247 et 256 à 258). Nous avons retenu les éléments ci-après :

- Sur les 140 occurrences de 17 espèces observées le long du tracé de l'autoroute projetée, environ 55 seraient touchées par le projet.
- L'ail des bois et le jonc acuminé. L'impact sur l'ail des bois est jugé faible. Deux occurrences sont situées à près de 10 m de l'emprise de l'autoroute, tandis que les autres sont à plus de 60 m (km 31 à 38). Les cinq colonies (une occurrence) de jonc sont par contre situées directement à l'emplacement prévu d'un échangeur (km 11). Cependant, l'impact est aussi jugé mineur dû aux mesures d'atténuation proposées (transplantation) et des perturbations qualifiées de temporaires (volume 2, page 309).

- Les autres espèces végétales susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables. Importante et définitive destruction de 55 occurrences de onze espèces localisées dans l'emprise de l'autoroute (entre les points kilométrages 31 à 38). L'impact est qualifié de majeur, mais aucune mesure d'atténuation n'est prévue (volume 2, pages 258 et 309).
- Les autres espèces végétales susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables. Importante et définitive destruction de 55 occurrences de onze espèces localisées dans l'emprise de l'autoroute (entre les points kilométrages 31 à 38). L'impact est qualifié de majeur, mais aucune mesure d'atténuation n'est prévue (volume 2, pages 258 et 309).

À notre avis, l'impact sur les espèces floristiques menacés ou vulnérables est plus important. Nous ne considérons pas que la transplantation, une mesure de dernier recours, que nous ne privilégions pas, permette de qualifier l'impact de mineur. Le succès n'est pas assuré et du point de vue de la conservation, il y a là une perte de valeur de la population ainsi maintenue, d'autant plus qu'il s'agit du seul emplacement connu (cas du jonc acuminé). Dans le cas de l'ail des bois, si les populations sont bel et bien hors de l'emprise, nous ne comprenons pas trop bien la pertinence d'effectuer des transplantations. Pour le jonc, y a-t-il un positionnement alternatif pour l'échangeur envisagé? Si des mesures de transplantation étaient maintenues, un suivi rigoureux devrait être envisagé (protocole, 5 ans minimum, etc.).

Par ailleurs, seul le jonc acuminé (unique emplacement) et l'ail des bois (désigné) ont été considérés dignes de mesures d'atténuation. Nous ne partageons pas cet avis. Un grand nombre d'occurrences de plusieurs espèces susceptibles d'être désignées sont affectées. Cela ne peut se faire sans proposition d'atténuation et même de compensation en retour, comme l'acquisition de terrains de grande valeur écologique dans le secteur de Saint-Armand. D'autre part, la valeur de certaines espèces aurait dû être prise en compte. C'est le cas du *Carex atherodes* et de *Phytolacca americana*, deux espèces de rang S1 (moins de 5 occurrences au Québec). Quel est l'impact des travaux anticipés sur ces plantes? Une autre espèce S1, le *Carex annectens*, croît au même endroit que le jonc, et mérite donc considération, sans compter la plus value du site qui n'est pas soulignée. Les boisés abritant plusieurs espèces auraient dû faire l'objet aussi d'une plus grande préoccupation. Dans quelle mesure ceux-ci seront-ils touchés?

## CONCLUSION

Les espèces floristiques menacées ou vulnérables ont été traitées en détail et de façon satisfaisante dans l'étude d'impact. Cependant, l'évaluation des impacts et les propositions de mesure sont à notre avis déficientes.

Notre avis de recevabilité est conditionnel à la réponse aux questions et aux demandes de bonification indiquées ainsi qu'à la transmission de l'information demandée, ce qui devrait en retour nous permettre de mieux juger le projet à l'étape de l'acceptabilité.

On'Ekanda Mwarabu Okoko et Gildo Lavoie

13 juin 2005

C:\okoko\AvisÉE2005\recevabilité\05)Recev(n)\_209AnnexeA(EMV)(13juin)F.doc

**Avis relatif à la recevabilité du projet de « Parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu »**

(V/R : 3211-05-407 - N/R : 209093 - 5145-04-18 [R(c)-209])

### **« LES MILIEUX HUMIDES » (sections 3.3 et 3.4)**

#### **a) Description du milieu physique et du milieu biologique**

Pour le traitement des volets physique et biologique de l'étude d'impact de l'autoroute 35, le document présente une description générale du site à l'étude. La section 3.3 compile plusieurs informations existantes sur les composantes du milieu susceptibles d'être affectées par l'implantation du projet. On y trouve des informations très générales sur la physiographie, les dépôts meubles, etc.. Alors que des analyses très développées traitent de la climatologie et la qualité de l'air, de l'hydrologie, la section 3.4 présente une description des groupements végétaux selon trois secteurs en donnant des indications sur le substrat et le pourcentage de recouvrement.

Bien que l'annexe 5.1 fasse état de plusieurs peuplements forestiers reconnus pour occuper des milieux humides, la description du milieu humide comme tel ne fait état d'aucune information sur la valeur écologique, l'importance de la biodiversité et les contraintes posées par les zones humides. Ils ont pourtant une grande valeur dans le milieu récepteur, particulièrement à l'embouchure de la rivière aux Brochets et à l'est de la Baie Missisquoi. C'est un milieu reconnu pour sa haute valeur écologique. Ainsi, l'étude d'impact doit présenter un inventaire spécifique et une caractérisation des milieux humides pour la zone écologique de conservation de la Baie Missisquoi. Par ailleurs, plusieurs aires protégées en milieux humides sont situées près de la zone du projet. Il faudrait connaître les impacts potentiels du projet sur le maintien de l'intégrité des processus écologiques associés à ces aires protégées. Avec les routes suivent souvent les espèces envahissantes de la flore (phragmites). Il faudrait avoir un portrait des impacts possibles des espèces envahissantes sur les aires protégées dans une perspective de maintien de l'intégrité écologique des sites.

#### **b) Sélection des variantes**

L'analyse comparative des variantes du tracé présente une évaluation en longueur des espaces jugés sensibles qui sont traversés par les segments proposés sans égard à

leur valeur écologique. Cette évaluation nous apparaît nettement insuffisante. Les espaces d'intérêt écologique ou de conservation incluent les milieux humides et les milieux terrestres. La compilation des résultats devrait tenir compte, comme pour la zone agricole, de la valeur écologique ou du potentiel de diversité biologique en fonction de l'agencement spatial (la mosaïque) des écosystèmes. Elle doit permettre de faire une distinction entre les écosystèmes forestiers, les écosystèmes riverains et les milieux humides.

À son tour, la caractérisation des milieux humides doit distinguer les marais, marécages, tourbières, étangs comme des milieux naturels ayant des valeurs spécifiques et des attributs spécifiques. Seul un portrait détaillé permettra de mieux évaluer le respect des principes environnementaux précisés dans la directive tels que le remblayage et le dynamitage en milieu aquatique, et le respect de l'objectif d'aucune perte nette d'habitat en milieu naturel.

### *c) Bilan des impacts*

Les impacts sur les milieux humides ne sont décrits qu'en termes qualitatifs généraux ou en fonction de superficies perdues. Cette évaluation des impacts est insuffisante au regard de la grande valeur des écosystèmes de la Baie Missisquoi. Ainsi, le bilan des impacts présenté au tableau 7.45 doit tenir compte de la valeur intrinsèque de chaque milieu humide. Nous souhaitons que les pertes d'habitats prévues dans certains milieux humides soient évaluées en termes de valeur écologique et de contribution à la biodiversité des écosystèmes et au regard des fonctions biologiques et hydrologiques qui pourraient être affectées par le projet.

## CONCLUSION

Compte tenu de la situation d'urgence et des pressions exercées sur les milieux humides, particulièrement en Montérégie, tenant compte de la grande visibilité du dossier environnemental relatif à la Baie Missisquoi, tenant compte de la valeur pour la conservation de la biodiversité des milieux humides et de la présence d'aires protégées, nous sommes d'avis que l'étude d'impact ne serait recevable que si elle présenterait la sélection des variantes de tracé et l'évaluation des impacts basée sur une caractérisation adéquate et rigoureuse des milieux humides de la Baie Missisquoi.

Martin Joly

13 juin 2005

C:\okoko\AvisÉE2005\recevabilité\05)Recev\_209AnnexeB(MH)(13juin)F.doc

**Avis relatif à la recevabilité du projet de « Parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu »**

**(V/R : 3211-05-407 - N/R : 209093 - 5145-04-18 [R(c)-209])**

**«LES ÉLÉMENTS NATUERLS DU PAYSAGE » (section 3.5.8)**

**a) *Méthodologie***

L'approche classique utilisée par le ministère des Transports permet d'identifier les principales unités de paysages du territoire à l'étude. Le Ministère y présente sommairement le caractère visuel des unités, les éléments tels que les zones de concentration d'observateurs, les principaux attraits visuels et les points de vue significatifs (figure 3.16).

Le caractère général est évoqué dans le nom de chaque unité et la description sommaire qui suit donne un bon aperçu de l'organisation spatiale du paysage de l'ensemble de la zone d'étude. Ces observations sont essentiellement constituées à partir d'un inventaire visuel et ne semblent pas profiter pleinement de la connaissance cartographique existante. Nous sommes étonnés qu'il n'y ait aucune délimitation de champ ou du bassin visuel. Aucune carte n'indique clairement le relief de chaque unité ou la présence des boisés.

**b) *Description des unités de paysage***

La description des unités de paysage identifiées nous apparaît trop réductrice. Il est essentiel de procéder à un inventaire cartographique plus détaillé présentant le relief, l'hydrologie, les boisés, les bâtiments et les bâtiments patrimoniaux, les attraits particuliers (croix de chemin, pont couvert, éléments naturels, etc.) et les points de discordance (zone industrielle, affichage, etc.). Chaque unité doit faire l'objet d'une présentation cartographique pour préciser l'impact des variantes du projet de parachèvement de l'A-35 sur le caractère des unités paysagères.

Cet inventaire détaillé est d'autant plus important qu'il devrait influencer les paramètres de conception esthétique de l'autoroute, de l'intégration de l'emprise et des ouvrages d'art dans la trame paysagère de chaque unité.



### *c) Études visuelles et simulations*

Il serait pertinent, pour mieux saisir l'ampleur du bassin visuel affecté par le projet de procéder à sa délimitation. En précisant les limites des bassins visuels de chaque unité de paysage, on préciserait l'étendue du domaine perceptible visuellement. Plusieurs technologies géomatiques aisément accessibles existent. Des travaux de recherche récents ont développé des applications très pertinentes. À cet effet, le travail de caractérisation des paysages de l'autoroute 15 de la Direction régionale des Laurentides du ministère des Transports constitue un bel exemple.

La construction d'un projet d'infrastructure de cette importance amène un impact à long terme. Elle est constituée d'ouvrages d'art (ponts, échangeurs, etc.) et elle s'inscrit dans une emprise importante qui traverse plusieurs types de milieux. Le design de ces ouvrages et l'implantation du tracé de l'autoroute sont déterminants dans l'acceptation par la population de la nouvelle infrastructure.

Nous croyons qu'il est nécessaire qu'un plan d'ensemble ou des principales composantes du projet soit représenté à une échelle appropriée. Le recours à des perspectives et à des simulations visuelles donnerait un meilleur aperçu de la qualité des interventions prévues par le ministère des Transports. Ces illustrations, si elles font la preuve de la qualité du travail design et de la réussite de son insertion dans le milieu, risquent même de favoriser l'acceptation sociale du projet.

Les simulations visuelles-type donneraient beaucoup de précisions sur la caractérisation des vues des unités de paysage.

### *d) Analyse de la sensibilité des unités de paysage*

Nous comprenons les critères d'évaluation choisis pour évaluer la sensibilité des paysages de chaque unité. Ils gagneraient cependant à être mieux définis. Qu'entend-on par l'harmonie du paysage? Pour qui? De plus, le paysage n'est pas uniquement visuel. Il est le résultat de valorisations collectives du territoire, de nos manières de l'aménager et de l'occuper. Sur le site à l'étude, quels sont les paysages ou les éléments qui sont valorisés par les citoyens? Les paysages agricoles de grandes cultures, les paysages agroforestiers ou les milieux naturels comme les milieux humides?

Ainsi, en l'absence d'inventaires détaillés et de critères mieux définis, l'analyse présentée à l'annexe 8 nous apparaît anecdotique. Comment peut-on discuter des jugements de valeur qui y sont présentés? Sont-ils le résultat de la perception d'un seul professionnel ou d'un groupe de citoyens? Quels sont les éléments valorisés par la population résidente ou de passage qui mériteraient d'être préservés, de faire

l'objet de mesures de mitigation? Où ces éléments ou ces ensembles valorisés sont-ils sur le territoire? Il nous apparaît impossible d'évaluer convenablement chaque critère ainsi que le niveau de sensibilité sans tomber dans l'arbitraire.

*e) Analyse des impacts sur les paysages*

Plusieurs enjeux environnementaux ou critères de localisation participent à la qualité des paysages. Cependant, dans la description et la justification des tracés et des variantes proposés, on ne prend pas en compte la dimension paysage. Nous croyons que le caractère des unités de paysage et leur sensibilité devraient être au cœur même du design des variantes proposées.

Quant à l'analyse des impacts du tracé retenu, nous considérons qu'il est difficile, voire impossible, de les évaluer convenablement sans simulation visuelle des interventions. Les unités de paysage dont l'impact est décrit au point 7.2.5.9 devraient minimalement faire l'objet d'une analyse plus exhaustive. Les analyses présentées ici sont nettement insuffisantes.

*f) Programme de surveillance et de suivi des impacts*

Dans la perspective où l'on souhaite évaluer la réussite de l'intégration de l'autoroute 35 aux paysages du Haut-Richelieu et de Brome-Missisquoi et son acceptation par la population, aucune mesure valable n'est proposée dans le programme de surveillance. De ce point de vue, les aménagements paysagés proposés afin de minimiser les impacts visuels anticipés sont insuffisants. Connaissant l'appréciation générale du programme de Gestion écologique de la végétation dans les emprises du ministère des Transports, nous croyons qu'il est essentiel d'intégrer cette nouvelle approche dès la conception des nouveaux projets d'autoroute. Les critères de suivi environnemental développés dans ce projet-pilote au cours des cinq dernières années devraient être intégrés au présent programme de surveillance. À notre avis, le programme de suivi, les indicateurs ainsi que le protocole de prise de données doivent être présentés et détaillés afin d'assurer une évaluation convenable des impacts et d'assurer la mise en œuvre des correctifs nécessaires.

*g) Recevabilité quant à la préoccupation paysage*

Bien que la section 3 sur la description du milieu récepteur traite de la question paysagère et présente une caractérisation sommaire des paysages traversés par la nouvelle infrastructure, l'évaluation des impacts nous apparaît insuffisamment

documentée. L'étude présente trop sommairement la sensibilité des paysages et se limite à une analyse essentiellement visuelle. Le traitement adéquat de l'évaluation des impacts sur les paysages appelle la prise en compte de dimensions territoriales, écologiques et culturelles qui dépassent l'aspect visuel.

En actualisant sa méthode de caractérisation des paysages, le ministère des Transports doit dépasser la stricte dimension visuelle afin de prendre en compte les relations écologiques qui caractérisent les paysages et d'identifier les composantes territoriales qui sont valorisées par la population. Une étude de caractérisation détaillée permettrait de préciser l'impact des variantes de tracés proposés, voire même d'éclairer les critères de design du projet afin de mettre en valeur les paysages de la nouvelle autoroute 35.

## CONCLUSION

Vu l'opportunité de mise en valeur du territoire que constitue ce projet de parachèvement de l'autoroute 35, nous croyons que la question de la caractérisation des paysages mérite une attention particulière. Nous jugeons que la recevabilité de l'évaluation des impacts du projet sur les paysages du Haut-Richelieu et de Brome-Missisquoi doit être conditionnelle à la réalisation d'une étude de caractérisation des paysages plus étoffée qui tient compte des points soulevés dans cet avis de recevabilité.

Cette étude préciserait notamment le caractère spécifique des unités de paysage traversé basée sur une meilleure représentation cartographique où serait précisé le bassin visuel du tracé proposé. Par la suite, nous croyons qu'il est important de présenter une nouvelle analyse de sensibilité qui prenne en compte la perception des citoyens à l'aide de simulations visuelles.

Martin Joly  
13 juin 2005

C:\okoko\AvisÉE2005\recevabilité\05)Recev(c)\_209AnnexeC(PAY)(13juin)F.doc

Québec, le 16 juin 2005

**NOTE DE SERVICE**

**À:** Linda Tapin  
DEE

**DE:** Richard Leduc  
DSEE-SAVEX-Air

SAVEX-4541

**OBJET: Autoroute 35**

1. J'ai bien reçu les documents relatifs au dossier pré cité, et je vous en remercie.
2. L'étude de modélisation a été effectuée de manière conforme et les résultats sont acceptables. Les résultats sont valables en autant que les hypothèses d'émission sont représentatives des conditions anticipées. Veuillez aussi noter qu'il n'est pas de notre responsabilité de valider les émissions (MOBILE).
3. Si vous avez des questions, n'hésitez pas à me contacter.

*Richard Leduc*

Richard Leduc, Ph.D.

SAE545/521203283  
cc/Y. Grimard

tél: 418-571-3337/521-3820 p 4798  
FAX: 418-646-8483  
richard.leduc@menv.gouv.qc.ca

Édifice M-Guyart, 7e étage  
675, René-Lévesque Est  
Québec, QC, G1R 5V7