



Roche Itée, Groupe-conseil
3075, chemin des Quatre-Bourgeois, bur. 300
Québec (Québec) Canada G1W 4Y4
T 418 654-9600 F 418 654-9699

Le 14 octobre 2010

Madame Annick Michaud
Chargée de projet
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : Étude d'impact sur l'environnement pour l'aménagement d'un lien cyclable dans la MRC Robert-Cliche
N/D : 56826-100

Madame,

Veillez trouver ci-dessous les réponses à votre seconde série de questions concernant le mandat mentionné en titre.

1. VARIANTES

QC-1 La carte 2.1.3 présentée à l'annexe 1 présente deux variantes pour la traversée de la rivière des Plantes, une longeant la voie ferrée et l'autre rejoignant la route 173. L'initiateur du projet doit préciser laquelle des deux variantes il a retenue et justifier son choix.

Réponse : Pour l'instant, la variante rejoignant la route 173 est celle privilégiée. Toutefois, suite à la visite du site avec les représentants du MDDEP, du MRNF et du MPO le 29 septembre 2010, la MRC s'engage à faire des démarches auprès du MTQ afin de vérifier la possibilité de réaliser la piste cyclable directement sur le pont ferroviaire de la rivière des Plantes, ce qui mettrait la piste cyclable à l'abri des forces des glaces. En fait, une des raisons pour lesquelles la variante privilégiée était celle qui rejoignait la route 173 était de protéger la passerelle traversant la rivière de la poussée des glaces dans ce secteur (dans ce cas précis, la piste cyclable était du côté est de la voie ferrée, donc en amont hydraulique et n'était pas protégée des glaces). Si la passerelle est sur la voie ferrée, les remblais de celle-ci protégeront la passerelle. Advenant le cas où la réponse du MTQ serait positive, et que dans quelques années, la voie ferrée serait remise en service, la piste cyclable devra être relocalisée selon la variante rejoignant la route 173.

QC-2 L'initiateur du projet doit préciser le tracé qu'il entend choisir au site de la rivière Calway. Le tracé longeant la voie ferrée est à privilégier puisque le boisé assure un excellent passage pour la faune entre celui de la voie ferrée et le massif forestier à l'est de la route 173. Advenant que



l'option retenue pour la piste cyclable soit celle passant par le boisé, l'initiateur du projet doit détailler les mesures d'atténuation qu'il mettra en place afin de limiter une trop grande fragmentation de ce milieu. De plus, lors d'une visite dans la portion sud-est longeant la rivière Calway, de nombreux papillons monarques ainsi que de grands massifs d'asclépiades, sa nourriture essentielle, ont été observés. L'initiateur du projet doit éviter ces massifs lors du choix du tracé considérant que le monarque est une espèce en difficulté et que la présence de l'asclépiade au Québec est en régression. En ce sens, l'initiateur du projet devra faire valider son tracé dans ce secteur, le cas échéant.

Réponse : Récemment, le MTQ a avisé la municipalité et la MRC par lettre que le pont ferroviaire de la rivière Calway serait fermé et démantelé, compte tenu de son état de détérioration et afin d'assurer la sécurité du secteur. Cet élément fortifie le choix initial de la MRC de faire passer la piste cyclable le long de la rivière (à 10 ou 15 m de la rive, afin de protéger le cours d'eau et de respecter la Politique sur la protection des rives, du littoral et des plaines inondables) compte tenu de la force des glaces dans ce secteur. La MRC s'engage à opter pour un tracé sinueux, qui suit essentiellement une ancienne piste de karting présente dans le secteur, le plus possible au niveau du terrain naturel sauf à l'approche du pont de la route 173 afin d'accrocher la passerelle de la piste cyclable au pont de la route 173 qui est en surplomb de la rivière, et à éviter de couper des arbres. La MRC s'engage donc à optimiser le tracé de cette façon, en évitant également le plus possible les massifs d'asclépiades. Une mise en valeur par le biais d'un panneau explicatif pourrait être faite à l'entrée de ce secteur. Ceci permettrait de sensibiliser les utilisateurs à la présence de cette espèce et aux efforts de conservation. De plus, la MRC s'engage à piqueter le futur tracé au terrain avant sa construction et de planifier une visite avec le MDDEP, le MRNF et le MPO afin de valider sa position avant toute intervention. Ajoutons qu'à l'instar du pont de la rivière des Plantes, la MRC s'engage à demander la permission au MTQ de construire une passerelle qui serait mise en place à l'endroit du pont qui sera démantelé sur la voie ferrée, et à ainsi faire cheminer le tracé sur la voie ferrée même sur quelques centaines de mètres dans ce secteur, au lieu d'aller se rattacher au pont de la route 173. Si la réponse était positive, le tracé passerait donc sur la voie ferrée dans ce secteur.

2. FAUNE PISCICOLE

QC-3 En réponse au QC-22, l'initiateur du projet mentionne qu'au besoin, une compensation pourrait être suggérée advenant le cas qu'il soit impossible de réaliser les travaux sans relocaliser le ruisseau sans nom 31.

L'initiateur du projet doit prendre en note qu'il doit éviter cette option. Cependant, advenant le cas où il doit maintenir l'option de relocalisation du cours d'eau, une proposition de compensation devra être déposée.

Réponse : La réponse finale à cette question pourra être faite suite à l'arpentage précis et à l'élaboration des plans et devis. Ceci permettra de déterminer la solution finale. Dans l'ordre, les options seront:



- Construire la piste cyclable de 4 m telle que prévue en bordure de la voie ferrée si l'espace le permet et sans affecter le ruisseau;
- Construire la piste cyclable en rétrécissant ponctuellement sa largeur à 3 m si l'espace ne permet que cette largeur sans affecter le ruisseau;
- Construire la piste cyclable sur pilotis (largeur de 4 ou 3 m) selon l'espace disponible;
- En dernier recours, relocaliser le ruisseau, et déterminer la compensation requise.

QC-4 En réponse au QC-28, l'initiateur du projet présente les résultats des pêches électriques réalisées par le ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF) le 6 avril 2010 et précise que le milieu humide au sud de la rivière Calway sera compensé puisqu'il constitue un habitat intéressant.

L'initiateur du projet doit préciser pourquoi il ne présente pas de projet de compensation pour le milieu humide situé à Notre-Dame-de-Pins, où une épinoche à cinq épines a été pêchée. En effet, ce site constitue également un habitat faunique.

Réponse : Les pertes de milieux humides à Notre-Dame-des-Pins ont été estimées à 0,14 ha, qui font partie des pertes globales de 0,31 ha qui seront compensées, tel qu'écrit dans l'étude d'impact au tableau 4.3. Les pertes de cet habitat faunique (habitat du poisson) font partie des pertes calculées au tableau 4.4 de l'étude d'impact comme secteur en friche, et seront compensées également. Ces pertes et compensations ont déjà été considérées dans l'étude d'impact et les réponses aux questions.

QC-5 L'initiateur du projet doit préciser pourquoi le ruisseau Roy et le ruisseau sans nom 19 n'ont pas fait l'objet d'une caractérisation tel que présenté au tableau 2.8 de l'étude d'impact.

Réponse : Génivar (2009) mentionne que ces deux cours d'eau s'apparentent plus à des fossés de drainage, raison pour laquelle ils n'ont pas été caractérisés. Une visite terrain complémentaire a donc été réalisée le 14 octobre 2010.

Ruisseau sans nom #19

Ce cours d'eau prend sa source à un peu moins de 600 m en amont de la route 173. Il s'écoule vers la rivière Chaudière, laquelle il rejoint en empruntant une série de fossés bordant des champs agricoles. Au niveau du site de traversée, situé au droit de l'actuelle voie ferrée, ce ruisseau est large de 1,4 m au niveau des hautes eaux naturelles et le substrat y est essentiellement constitué de galet, de gravier et de sable. Lors de la visite, la zone immergée était large de 0,6 m et la profondeur moyenne était de 0,1 m. Le lit du cours d'eau était essentiellement à nu (65 %) ou recouvert de végétation aquatique (30 %). Quelques branches (5 %) recouvraient aussi le lit. La principale espèce floristique observée lors de la visite fut l'alpiste roseau, lequel dominait sous le niveau normalement atteint par les hautes eaux naturelles. Un talus de quelque 0,6 m borde le cours d'eau sur ses deux rives; celui-ci a une pente plutôt abrupte et est essentiellement



constitué de sable et de gravier. La présence d'une résidence à quelques dizaines de mètres en amont du site de traversée a entraîné quelques modifications au cours d'eau telles la présence d'arbres plantés (épinettes et chênes) et de petits seuils créés suite à la mise en place de pierres de bonnes dimensions. Ces seuils, présents à la fois en aval et en amont du site de traversée, constituent des obstacles à la remontée du poisson.

Ruisseau Roy #9

Ce cours d'eau prend sa source à un peu plus de 1,1 km en amont de la route 173, s'écoulant vers la rivière Chaudière en aval. Au niveau du site de traversée, situé au droit de l'actuelle voie ferrée, ce ruisseau est large de 2,1 m au niveau des hautes eaux naturelles et le substrat y est essentiellement constitué de vase et de silt. Lors de la visite, la zone immergée était large de 0,4 m et la profondeur moyenne était de 0,1 m. Les eaux dégageaient alors une forte odeur, phénomène fort probablement associé aux activités agricoles ayant cours tout juste en amont de la route 173. Le lit du cours d'eau était essentiellement recouvert de végétation aquatique (50 %), de matières organiques (10 %) ou à nu (35 %). Quelques branches (5 %) recouvraient aussi le lit. La principale espèce floristique observée lors de la visite fut l'alpiste roseau, lequel dominait sous le niveau normalement atteint par les hautes eaux naturelles. Un talus d'environ 1,8 m borde le cours d'eau sur ses deux rives; celui-ci a une pente plutôt abrupte et est essentiellement constitué de silt.

QC-6 L'initiateur du projet mentionne, en réponse aux QC-23 et QC-24 concernant la conformité des ponceaux, que la voie ferrée appartient au ministère des Transports (MTQ) et que celui-ci n'envisage pas de réaliser d'investissement à court terme ou à moyen terme sur la voie ferrée ni sur les ponceaux. Il précise également que des calculs hydrauliques pourraient être réalisés afin de s'assurer que le passage du poisson soit maintenu.

L'initiateur du projet doit s'engager à réaliser des calculs hydrauliques et déposer le résultat de ceux-ci lors de la demande de certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

L'initiateur du projet doit prendre en note que le prolongement d'un ponceau inadéquat n'est pas une mesure souhaitable et aggraverait la situation. En ce sens, l'initiateur du projet doit s'engager à installer ses ponceaux (ou le prolongement des ponceaux du MTQ qu'il entend réaliser) conformément à la fiche technique du MRNF sur les ponts et ponceaux, à défaut de quoi les nouveaux ponceaux appartenant à l'initiateur du projet pourraient être jugés non conformes.

Réponse : La MRC s'engage à réaliser des calculs hydrauliques pour s'assurer que les ponceaux sous la piste cyclable respectent la fiche technique du MRNF sur les ponts et ponceaux ainsi que les guides du MPO à cet égard, lesquels seront déposés en appui de la demande de certificat d'autorisation. Les ponceaux sous la piste cyclable respecteront donc ces fiches et guides, sous réserve de considérations techniques (entre autres, le diamètre) liées au raccordement du ponceau de la piste cyclable (nouveau ponceau) à celui de la voie ferrée (ponceau existant qui ne sera pas changé).



3. BIODIVERSITÉ

La présence de la bande de végétation le long de la voie ferrée constitue un habitat faunique d'intérêt puisque cette bande constitue pratiquement le seul milieu naturel d'intérêt jusqu'à la rivière Chaudière car le reste du terrain est généralement occupé par de l'activité agricole intensive. Ce milieu constitue donc un corridor faunique qui permet d'assurer la préservation de la biodiversité entre plusieurs petits boisés et habitats riverains de même qu'avec plusieurs plus grands massifs forestiers situés du côté est de la route 173, par les voies de passage constituées des cours d'eau et des ponceaux. Il est donc important de préserver ou de recréer cet habitat pour les sections qui assurent la connectivité entre les îlots de milieu naturel existants et entre les grands massifs forestiers situés à l'est de la route 173. En effet, ces voies sont essentielles afin de permettre le repeuplement par des individus d'espèces qui auraient disparu dans un secteur ou simplement permettre un échange génétique entre différentes populations. De plus, différentes études démontrent que ce type de milieu sert également de refuge aux prédateurs qui contrôlent les populations de petits mammifères qui occasionnent des dommages aux champs et dans les habitations.

QC-7 Il est donc important de préserver cette bande de végétation le plus intégralement possible, particulièrement du côté sud-ouest de la voie ferrée où elle est pratiquement continue. L'initiateur du projet doit fournir un plan d'ensemble localisant les milieux boisés et les milieux naturels les plus riches au plan de la biodiversité qu'il entend protéger, ainsi que les corridors de végétation naturelle qui les relient. Pour les tronçons où cela s'avère impossible, l'initiateur du projet doit élaborer un plan détaillé illustrant clairement les milieux boisés qu'il entend recréer le long de la piste cyclable. Il est également recommandé de recréer au centre de cette bande une dépression qui conservera l'humidité nécessaire à la survie de plusieurs espèces.

Réponse : Tel que mentionné dans l'étude d'impact, tous les talus de la future piste cyclable seront végétalisés, soit avec un ensemencement, soit avec des espèces indigènes. À court et moyen termes, la végétation qui était localisée sur les talus de la voie ferrée sera rétablie sur le talus de la piste cyclable. Il ne s'agira donc en fait que d'un déplacement du corridor actuel sur quelques mètres, lequel, au final, demeurera un corridor unifié comme le corridor actuel. Nous tenons également à rappeler que la présence de cette végétation dans l'emprise de la voie ferrée est purement conjecturale et liée à la cessation des activités de transport ferroviaire et de l'entretien systématique de l'emprise de la voie ferrée qui est normalement fait sur une voie ferrée en exploitation pour respecter les critères sévères de visibilité et de sécurité. En ce qui a trait à la dépression à créer, nous rappelons également, tel que mentionné dans l'étude d'impact, que partout où un fossé existe actuellement dans l'emprise de la voie ferrée, ce fossé sera déplacé en pied de talus de la piste cyclable pour en assurer un drainage efficace.

À titre indicatif, pour la coupe type selon un remblai de 2 à 2,5 m de hauteur, le talus revégétalisé fait 4 m de largeur environ alors que pour celle montrant un remblai de 3 à 4 m, le talus revégétalisé fait environ 8 m. Au global, les nouvelles superficies de talus de piste cyclable devraient équivaloir les superficies actuelles de talus de la voie ferrée. Le promoteur ne peut ajouter de superficie à l'extérieur du talus de la piste cyclable car ce dernier, s'il dépasse l'emprise de la voie ferrée, se situe en zone agricole permanente. Il serait très difficile d'obtenir l'autorisation de la CPTAQ pour utiliser à des fins autres



qu'agricoles (ici à des fins d'ajouter de la végétation) des terres cultivées présentant un très bon potentiel pour l'agriculture.

QC-8 Afin de favoriser la recolonisation par la faune des habitats nouvellement créés, l'initiateur du projet doit préciser s'il est possible d'aménager la piste cyclable par tronçons, avec des travaux échelonnés sur au moins deux ans. L'initiateur du projet doit déposer, dès que possible, un échéancier de réalisation selon les différentes phases, tel que demandé au QC-19.

Réponse : L'échéancier du projet n'est pas encore arrêté et dépendra entre autres des subventions obtenues et des campagnes de levées de fond qui seront menées bientôt. Dès qu'un échéancier sera disponible, il sera déposé au MDDEP. L'échéancier déposé dans l'étude d'impact est considéré très optimiste, et constituait en fait une hypothèse afin d'évaluer les impacts maximaux qui pourraient résulter des travaux. Dans les faits, il est fort probable que les travaux s'effectuent plutôt sur deux ans, voire trois. Par ailleurs, il est évident que la piste cyclable sera construite graduellement, et que la végétalisation des talus sera aussi faite graduellement, ce qui permettra le rétablissement, aussi graduel, de la bande végétale le long du tracé.

QC-9 L'initiateur du projet doit évaluer la possibilité d'éviter le déboisement du milieu humide qui se trouve directement au sud de la rue Martel, en parallèle de cette rue. L'initiateur du projet doit évaluer la possibilité de passer plutôt par la rue Martel.

Réponse : Cette possibilité a déjà été regardée dans le cadre de l'étude d'impact. En fait, la piste cyclable ne peut traverser la rue Martel que dans le secteur de la voie ferrée, afin de respecter les normes de visibilité à l'arrêt, qui s'avèrent contraignantes compte tenu de la présence de l'intersection à l'est et du pont à l'ouest. Considérant ce point obligé, ceci amènerait l'obligation de faire circuler les cyclistes en bordure de la rue Martel entre la voie ferrée et la limite du lot abritant la station de pompage, seul endroit où la poursuite de la piste vers le futur parc municipal pourrait se faire. La largeur de la rue Martel ne permet pas l'implantation de cette piste en bordure. De plus, la proximité du pont, dont le profil entraîne une certaine perte de visibilité à cet endroit, rendrait la situation non sécuritaire. Soulignons que ce tronçon de la piste cyclable, situé entre le parc municipal actuel et le parc municipal projeté, et à proximité du centre-ville de Saint-Joseph, sera probablement l'un des plus fréquentés de l'ensemble du parcours, en particulier par les jeunes familles, et qu'aucune concession quant à la sécurité des usagers ne devrait être faite. Pour cette raison, le promoteur juge hautement préférable de maintenir le trajet proposé. La piste cyclable sera localisée juste à la limite du milieu humide, et n'en affectera que quelques mètres de largeur à sa bordure. Il n'y aura donc pas de fragmentation d'habitat.

QC-10 L'initiateur du projet doit discuter de la possibilité d'éviter la canalisation d'environ 300 mètres qui sera réalisée au tronçon 3 (chaînage 15+750) et évaluer la possibilité de passer la piste cyclable par la route 173.

Réponse : En fait, que l'on localise la piste sur le talus de la voie ferrée ou sur le talus de la route, le résultat sera le même (canalisation nécessaire), compte tenu de la localisation du fossé entouré de deux hauts talus et de l'espace entre la route et la voie ferrée. Il est



préférable, question sécurité, de localiser la piste adossée à la voie ferrée pour la distancer de la circulation routière. Il y aura donc perte d'une partie du fossé, qui ne constitue pas un habitat pour le poisson. Le lien avec le ruisseau sera maintenu via un prolongement du ponceau.

QC-11 Une visite de terrain a permis d'observer beaucoup de vignes des rivages et d'aulnes rugueux dans un secteur marécageux aux abords du ruisseau sans nom 14. L'initiateur du projet doit discuter pourquoi ce milieu n'a pas été considéré comme un milieu humide et doit le caractériser, le cas échéant.

Réponse : Une visite complémentaire a été réalisée le 14 octobre afin de caractériser ce secteur. Effectivement, immédiatement en amont du site de traversée, situé au droit de l'actuelle voie ferrée, ce cours d'eau est bordé par un marécage arbustif riverain dominé par l'aulne rugueux, deux espèces de saules et le concombre grimpant. Ce marécage, d'une largeur maximale de 80 m, est entièrement compris sous la ligne naturelle des hautes eaux du ruisseau 14; il y est donc intégré et possède par le fait même un lien hydrologique de surface avec ce cours d'eau. Une délimitation de ce milieu humide a été réalisée à l'aide d'images aériennes et sa superficie totale a ainsi été estimée à 0,9 ha. La piste cyclable affectera celui-ci sur une superficie d'environ 370 m², laquelle sera ajoutée aux superficies de milieux humides à compenser, pour un total qui sera donc de 3470 m².

4. PROJETS DE COMPENSATION

QC-12 En réponse au QC-32, l'initiateur du projet mentionne qu'une partie du projet de compensation des milieux humides (soit 1,1 ha sur 0,31 ha) sera réalisée sur le site du parc municipal à Saint-Joseph-de-Beauce. Il fait référence à la figure 3.2 où l'on observe deux aménagements, soit un marais et un étang. Cependant, dans le texte, l'initiateur du projet mentionne : « Il s'agira d'un marais, qui pourra être utilisé notamment pour la sauvagine ainsi que par les poissons au printemps. Considérant que le fond de l'étang sera [...] ». L'initiateur du projet doit clarifier la concordance entre le texte et la figure 3.2 et préciser la nature de la mesure de compensation qui sera réalisée dans le parc municipal. Il doit également préciser comment il entend assurer l'approvisionnement en eau des aménagements prévus dans le parc municipal.

Réponse : Le premier aménagement est un marais et il aura une superficie de l'ordre de 1100 m². Actuellement, il y a à cet endroit un fossé qui est en fait déjà un marais. L'aménagement consistera à agrandir le fossé ou marais existant afin d'en augmenter la superficie, le tout en minimisant les dommages temporaires au marais existant. Comme l'approvisionnement en eau vient actuellement des fossés du secteur (en plus de l'inondation printanière de la rivière Chaudière), l'approvisionnement futur se fera de la même façon.

Le second aménagement est un étang d'une superficie de l'ordre de 2300 m². Actuellement, ce site est gazonné. L'aménagement visera à creuser le sol jusqu'à l'atteinte minimale du niveau du fossé auquel il sera relié afin d'assurer le passage du poisson entre les deux. L'approvisionnement en eau se fera surtout lors de l'inondation



printanière par la rivière Chaudière, mais la présence d'eau sera maintenue par la nappe phréatique qui devrait être à faible distance sous le niveau du sol. Quelques puits d'observation seront aménagés lors des études menant aux plans et devis afin de vérifier le niveau de la nappe et la perméabilité du sol. Un tel type d'aménagement a déjà été réalisé par le passé et a fait ses preuves. Rappelons que l'objectif principal est d'obtenir un étang où l'eau se maintient suffisamment longtemps pour permettre aux espèces de poisson printanières de le coloniser et de leur permettre de compléter leur cycle vital suite au retrait des eaux d'inondation de la rivière Chaudière, ce qui n'est pas le cas dans ce secteur.

QC-13 Le QC-32 demande à l'initiateur du projet de mentionner les critères qui seront utilisés afin d'analyser le succès de la revégétalisation pour les projets de compensation pour la perte de milieux humides. L'initiateur du projet doit préciser ces critères.

Réponse : Usuellement, le suivi comprend le comptage des plants ayant survécu ou l'évaluation de la superficie végétalisée qui se maintient, ainsi que l'évaluation de leur état de santé (en dépérissement ou non).

QC-14 En ce qui concerne la durée du suivi, l'initiateur du projet propose que le suivi s'effectue sur deux ans. L'initiateur du projet doit plutôt s'engager à effectuer un suivi sur une période minimale de cinq ans.

Réponse : Le promoteur s'engage à réaliser un suivi sur une période minimale de 5 ans. Toutefois, un rapport annuel de suivi sera réalisé et comportera une section faisant état de la nécessité de poursuivre le suivi selon les résultats obtenus.

5. COMMENTAIRES

QC-15 L'initiateur du projet n'est pas en mesure de fournir l'ensemble des renseignements demandés pour les questions numéros 13, 15, 16 (aires d'entreposage) et 19.

L'initiateur du projet doit s'engager à déposer l'information manquante au plus tard lors du dépôt de la demande de certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement qui suivra l'adoption du décret gouvernemental, le cas échéant.

Réponse : Nous prenons bonne note de ces commentaires.

QC-16 La réponse au QC-31 porte à confusion. En effet, le tableau de la page 13 visant à évaluer la valeur écologique des milieux humides est inutilement complexe. Une évaluation de cette nature devrait s'appuyer sur une caractérisation détaillée qui n'est pas présentée dans la réponse. De plus, l'initiateur du projet doit préciser pourquoi il accorde un point au critère espèces menacées et vulnérables pour le MH3 alors qu'il n'y en a pas. Finalement, le choix des critères porte au questionnement (aucun point accordé à la superficie), leur pondération n'est pas justifiée et nous apparaît de surcroît inutile dans le contexte.



Réponse : Nous prenons bonne note de ces commentaires. En ce qui concerne le point accordé au MH3, c'est simplement que la pondération est de 1 à 3 (ne comporte donc pas de 0), donc la pondération la plus basse a été accordée. Une pondération de 0 n'aurait toutefois rien changé à la valeur globale.

Espérant le tout à votre satisfaction, veuillez agréer, Madame, nos salutations les meilleures.

Jacqueline Roy, M.Sc., PMP
Directrice de projet

c.c. : Gilbert Caron, Directeur général, MRC Robert-Cliche

p.j. : 2 CD