

ADDENDA 3

Réponses aux questions
et commentaires
du ministère de
l'Environnement du
Québec – 2^e série

Projet d'amélioration de la route 175
à quatre voies divisées du km 84
au km 227 (143 km)

Réserve faunique des Laurentides
et Ville de Saguenay

Étude d'impact sur l'environnement

Déposé au

ministre de l'Environnement du Québec

DÉCEMBRE 2004

Q94065

· **Note au lecteur** ·

Les questions du ministère de l'Environnement soulevées dans ce document ont été reproduites intégralement, conformément à son document.

Référence à citer :

CONSORTIUM GENIVAR - TECSULT. 2004. *Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement du Québec 2^e série - Étude d'impact du projet d'amélioration de la route 175 à 4voies divisées du km 84 au km 227 (143 km) dans la réserve faunique des Laurentides et dans la ville de Saguenay*. Document du Consortium GENIVAR-TECSULT pour le ministère des Transports du Québec et présenté au ministre de l'Environnement du Québec et au ministre des Transports du Canada. 23 p. et annexes.

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Table des matières	iii
Liste des annexes.....	iii
DEMANDES D'INFORMATIONS GÉNÉRALES.....	1
CLIMAT SONORE.....	9
HABITAT DU POISSON	11
GRANDE FAUNE.....	14
PROGRAMME DE SURVEILLANCE ENVIRONNEMENTALE.....	16
PROGRAMME DE SUIVI ENVIRONNEMENTAL	18

LISTE DES ANNEXES

Annexe A	Plan d'action en matière de sécurité sur les sites de travaux routiers
Annexe B	Copie du dépliant « Acquisition d'immeubles à des fins gouvernementales »

DEMANDES D'INFORMATIONS GÉNÉRALES

QC 1 Présenter le tableau complet exposant les données sur le nombre d'accidents survenus sur la route 175 pour l'ensemble des années documentées.

Réponse :

Répartition des accidents et des victimes Axe routier 73/175, km 60 au 217, selon la gravité Années 1997 – 2003

	Accidents					Victimes			
	Mortels	Bl. gr.	Bl. lég.	DMS	Total	Tuées	Bl. gr.	Bl. lég.	Total
km 60 au 84	9	11	75	220	315	11	18	124	153
km 84 au 144	10	40	147	427	624	11	62	269	342
km 144 au 217	15	26	141	418	600	16	45	258	319
Total	34	77	363	1065	1539	38	125	651	814

Bl. gr. pour blessés graves.

Bl. lég. pour blessés légers.

DMS pour dommages matériels seulement. Les accidents de gravité 5 (ayant causé des dommages matériels seulement inférieurs à 1000 \$) n'ont pas été considérés.

Distribution des accidents et des victimes selon l'année Axe routier 73/175 km 60 au km 84

Année	Accidents					Victimes			
	Mortels	Bl. gr.	Bl. lég.	DMS	Total	Tuées	Bl. gr.	Bl. lég.	Total
1997	1	1	10	31	43	1	3	15	19
1998	3	3	7	31	44	5	6	12	23
1999	2	1	6	29	38	2	2	8	12
2000	1	1	13	23	38	1	2	24	27
2001	0	0	10	38	48	0	0	17	17
2002	0	2	14	37	53	0	2	20	22
2003	2	3	15	31	51	2	3	28	33
Total	9	11	75	220	315	11	18	124	153

Bl. gr. pour blessés graves.

Bl. lég. pour blessés légers.

DMS pour dommages matériels seulement. Les accidents de gravité 5 (ayant causé des dommages matériels seulement inférieurs à 1000 \$) n'ont pas été considérés.

Distribution des accidents et des victimes selon l'année
Axe routier 73/175
km 84 au 144

Année	Accidents					Victimes			
	Mortels	Bl. gr.	Bl. lég.	DMS	Total	Tuées	Bl. gr.	Bl. lég.	Total
1997	0	10	13	60	83	0	17	27	44
1998	1	7	18	48	74	1	10	36	47
1999	2	3	17	58	80	2	4	39	45
2000	0	4	21	66	91	0	5	29	34
2001	2	4	16	54	76	3	5	25	33
2002	3	5	34	68	110	3	8	68	79
2003	2	7	28	73	110	2	13	45	60
Total	10	40	147	427	624	11	62	269	342

Bl. gr. pour blessés graves.

Bl. lég. pour blessés légers.

DMS pour dommages matériels seulement. Les accidents de gravité 5 (ayant causé des dommages matériels seulement inférieurs à 1000 \$) n'ont pas été considérés.

Distribution des accidents et des victimes selon l'année
Axe routier 73/175
km 144 au 217

Année	Accidents					Victimes			
	Mortels	Bl. gr.	Bl. lég.	DMS	Total	Tuées	Bl. gr.	Bl. lég.	Total
1997	3	4	24	68	99	3	10	42	55
1998	2	4	19	65	90	2	7	38	47
1999	1	1	11	70	83	1	1	19	21
2000	2	5	30	63	100	2	9	42	53
2001	3	2	13	40	58	3	3	28	34
2002	3	7	23	55	88	3	10	56	69
2003	1	3	21	57	82	2	5	33	40
Total	15	26	141	418	600	16	45	258	319

Bl. gr. pour blessés graves.

Bl. lég. pour blessés légers.

DMS pour dommages matériels seulement. Les accidents de gravité 5 (ayant causé des dommages matériels seulement inférieurs à 1000 \$) n'ont pas été considérés.

QC 2 Compléter votre plan de mesures d'urgence en déposant le plan d'action en matière de sécurité sur les sites de travaux routiers dont il est question à la page 20 du document de réponses aux questions et commentaires du MENV et faire état des différentes situations d'urgence potentielles.

Réponse :

Vous trouverez le plan d'action en matière de sécurité sur les sites de travaux routiers à l'annexe A.

QC 3 Faire état des analyses qui ont porté sur la végétation en bordure de la route et qui ont démontré qu'elle incorpore en partie, les sels de déglacage.

Réponse :

En effet, nous avons recueilli des échantillons dans le cadre du projet d'étude d'impact de la route 175 dans deux transects situés en bordure de la route 175 (km 208,5) et à 2 km à l'ouest (km 210,5). Les coordonnées géographiques des points de départ et de fin du transect situé près de l'emprise de la route 175 sont respectivement en format hdd mm.mmm: a) 48 10,559 71 14,491 et b) 48 10,278 71 14,321. Pour le transect situé à 2 km à l'ouest de la chaussée, les coordonnées de départ et de fin sont a) 48 11,593 71 16,270 et b) 48 11,515 71 16,228.

Les échantillons étaient composés de trois essences (bouleau à papier, érable à épis et sapin baumier). Pour les feuillus, nous avons sélectionné 10 tiges (1 par 50 m) sur laquelle des feuilles, des ramilles et une portion de la tige ont été récoltés pour obtenir 10 répliquats pour chaque partie et essence. Pour le sapin, nous avons séparé les aiguilles produites en 2002 de celles produites en 2001 et échantillonné le rameau. Les échantillons ont été séchés et puis analysés à l'Université Laval au département d'agriculture pour déterminer la concentration de Na⁺ dans les feuilles, les ramilles et les tiges.

Les comparaisons statistiques avec des tests de Student montrent qu'il n'y a pas de différence statistique pour les feuilles et les ramilles de bouleau à papier entre les échantillons provenant de l'emprise et ceux du transect situé 2 km à l'ouest de cette dernière. Par contre, les tiges de bouleau à papier situées près de l'emprise contiennent plus de Na⁺ que celles situées à 2 km.

Pour l'érable à épis, il n'y avait pas de différences statistiques dans la concentration de Na⁺ pour les feuilles. Par contre, les ramilles contenaient plus de Na⁺ dans le transect situé à 2 km que dans celui situé à proximité de l'emprise. Pour les tiges, c'est le même constat que le

bouleau à papier, c'est-à-dire une teneur plus élevée près de l'emprise que 2 km à l'ouest. Pour le sapin baumier, il n'y avait pas de différences pour les aiguilles. Par contre, les ramilles prélevées à proximité de l'emprise sont plus salées que celles à 2 km de distance.

En conclusion, l'accumulation de Na⁺ est perceptible dans les tiges et non pas dans les feuilles, les aiguilles ou les ramilles.

QC 4 **Préciser les intentions quant à la réalisation de sites d'observation ou de belvédères le long du nouveau tracé. Selon notre jugement et à l'instar des commentaires reçus du directeur de la réserve faunique des Laurentides (Sépaq), nous sommes d'avis que la réalisation de ces sites relève du mandat du MTQ car ils doivent être considérés comme des mesures d'atténuation associées aux impacts sur l'aspect visuel de la reconstruction de la route 175.**

Réponse :

Le MTQ se propose d'aménager des belvédères sans service permettant le stationnement des automobiles et des camions. Les 2 endroits seront choisis en fonction des critères suivants :

- la localisation environ à mi-chemin entre Stoneham et l'Étape et entre l'intersection de la route 169 et Laterrière;
- les occasions que présente le réaménagement obligatoire des corridors abandonnés de route et des zones perturbées par les opérations de chantiers;
- la présence d'un panorama intéressant;
- la sécurité d'accès aux belvédères;
- la possibilité d'aménager à chaque endroit un site pour la chaussée direction Nord et un site pour la chaussée direction Sud.

QC 5 **Préciser les interventions prévues à l'intérieur des limites du parc national de la Jacques-Cartier.**

Réponse :

Aucune intervention n'est prévue dans le parc national de la Jacques-Cartier.

QC 6 **Présenter une analyse exhaustive de la variante optimale retenue (variante 3) dans le secteur des lacs à Régis et à Noël (km 90,8 au km 94) qui est exposée dans la réponse à la question n° 76, p. 79 du document de réponses aux questions et commentaires du MENV et qui diffère de celle privilégiée dans l'étude d'impact.**

Réponse :

La variante retenue (variante 3) est un compromis entre la variante 1 (quatre voies à l'ouest du lac à Régis) et la variante 2 (quatre voies dans le corridor actuel). Elle implique la construction d'une chaussée de deux voies en direction sud dans un nouveau corridor de contournement à l'ouest du lac à Régis, ainsi que la conversion de la chaussée actuelle en un deux voies en direction nord. La chaussée existante sera ainsi conservée dans son intégralité, hormis son marquage et un réaménagement sécuritaire de ses accès, notamment ceux de l'accueil Mercier, de la « Résidence Mercier » ainsi que du « Chalet Mercier ». Le ponton entre les lacs à Noël et à Régis sera par le fait même conservé, ce qui n'implique aucun empiètement supplémentaire dans le cours d'eau, préservant ainsi les aménagements aquatiques existants et la frayère à omble de fontaine située en aval.

*Puisque la chaussée actuelle sera entièrement récupérée, la superficie de déboisement requise pour le contournement à l'ouest du lac à Régis sera réduite de moitié (125 000 m² au lieu de 250 000 m² dans le cas de la variante 1). Cette variante 3 entraîne des pertes de milieux humides de superficie inférieure à la variante 1 (i.e **moins de 3 000 m²**), pertes qui sont associées à l'empiètement de la future chaussée ouest dans un marécage situé à l'extrémité sud du secteur analysé (près du km 91). Le profil géométrique de la chaussée actuelle ne sera pas remis aux normes du Ministère selon ce scénario, puisqu'elle sera conservée intégralement et convertie en une chaussée à deux voies en direction nord. Des voies de demi-tours seront aménagées de façon sécuritaire aux extrémités de ce tronçon (**km 91 et 94**) pour assurer une liaison permanente des deux chaussées. Enfin, bien que l'éloignement complet de la route 175 des infrastructures d'accueil du camp Mercier aurait pu constituer un avantage supplémentaire en termes de rehaussement du potentiel récréotouristique (variante 1), la variante 3 procure des avantages environnementaux certains ainsi que des économies significatives puisque le coût des travaux est de **quelques millions \$ inférieur** à celui des autres variantes étudiées.*

QC 7 Plusieurs impacts associés à la variante 1 retenue dans le secteur des lacs Sept-Îles et Horatio-Walker préoccupent les responsables de la Sépaq du fait qu'elle rapproche la nouvelle route de l'Auberge Le Relais. La Sépaq demande d'évaluer la possibilité de déménager l'Auberge Le Relais sur un autre site.

Réponse :

Le déplacement de l'auberge semble une solution économique et règle plusieurs autres problèmes.

QC 8 Selon les commentaires reçus de la Sépaq, il appert qu'une solution satisfaisante pour un accès sécuritaire entre l'accueil Mercier et la résidence Mercier (logement du personnel) n'a pas encore été soumise. Le MTQ doit faire état de l'avancement de cet aspect.

Réponse :

Ces accès sont à l'étude et lorsque les plans et devis seront plus avancés nous serons en mesure de préciser une solution qui devrait satisfaire les partis impliqués.

QC 9 Le commentaire formulé dans le document de questions et commentaires du MENV (section questions et commentaires de précision spécifique à la p. 191 de l'étude d'impact), à l'effet que le MTQ fournisse des informations supplémentaires concernant les règles et procédures d'usage du MTQ pour procéder à l'acquisition et à l'expropriation des propriétés privées localisées dans l'emprise de la nouvelle route, a comme objectif d'informer les citoyens lors de la période de consultation et d'information du public. Les grandes lignes de ces procédures d'acquisition et d'expropriation auraient avantage à être fournies.

Réponse :

Les renseignements relatifs à la procédure d'acquisition se trouvent sur le site internet du MTQ à l'adresse suivante :

http://www1.mtq.gouv.qc.ca/fr/services/activites_immobilieres.asp

Pour compléter, cette information, vous trouverez à l'annexe B une copie du dépliant « Acquisition d'immeubles à des fins gouvernementales ».

QC 10 Faire état des potentiels d'exploitation minière autres que les bancs d'emprunt le long du tracé de la nouvelle infrastructure routière.

Réponse :

Au niveau géologique, la zone à l'étude est caractérisée par des lithologies présentant un faible potentiel au niveau des minéraux économiques (Au, Ni, Cu, etc.). La prospection dans le secteur y est d'ailleurs assez limitée et il n'y a pas d'indice connu qui sera aliéné par le projet.

En ce qui regarde les minéraux industriels, le potentiel se situe au niveau de la pierre de taille ou de granulats concassés (carrière). Pour la pierre de taille, il n'y a aucune exploitation active dans la zone à l'étude et l'étendue des massifs fait en sorte qu'une zone potentielle ne peut, par la seule construction de la route 175 à 4 voies, être entièrement aliénée. Finalement, le potentiel pour les granulats concassés est quasi infini puisque l'ensemble du territoire de la réserve faunique des Laurentides présente un bon potentiel à cet égard. Donc, le projet ne risque pas d'aliéner des sites particuliers. D'ailleurs, la seule carrière en exploitation, dans la zone à l'étude, a été exploitée pour le compte du ministère des Transports (MTQ).

QC 11 Examiner pour les secteurs où des empiètements importants sont prévus dans certains plans d'eau tels que les lacs Jacques-Cartier, Sept-îles et Horatio-Walker la possibilité de privilégier un concept différent de tracé proposé de chaussées divisées, qui serait plus avantageux pour l'environnement pour ces secteurs sensibles.

Réponse :

Lac Jacques-Cartier : Aucune autre solution viable pour éliminer les courbes sauf un tunnel dont les coûts sont prohibitifs. Lac Sept-Îles : le nouveau tracé touche peu au lac. Lac Horatio-Walker : Tous les autres tracés impliquent des coûts supplémentaires importants pour leur réalisation et le déplacement de plusieurs pylônes électriques en plus de considérations techniques et environnementales.

QC 12

Tenir compte des commentaires suivants concernant les caractéristiques des batardeaux émanant d'un spécialiste consulté au Centre d'expertise hydrique du Québec. « D'une part, la récurrence de 20 ans est adéquate pour une durée de travaux de 1 an ou moins. La règle généralement acceptée est de compter une récurrence de 20 ans pour chaque année que durent les travaux (e.g. des travaux s'étalant sur 2 ans requerraient un batardeau conçu avec un débit de récurrence 40 ans). D'autre part, l'utilisation d'un débit hivernal pour le calcul de la récurrence 20 ans offre cependant moins de sécurité, l'hiver étant une période typiquement d'étiage. Il faudrait à tout le moins assortir une telle mesure d'un engagement ferme que la période des travaux demeurera confortablement comprise à l'intérieur de la période d'étiage hivernal pour éviter tout risque de prolongement des travaux à l'approche de la crue printanière. À défaut de pouvoir fournir une telle assurance, le calcul du débit de conception 20 ans du batardeau devrait inclure la période printanière ».

Réponse :

La conception des ouvrages temporaires est la responsabilité de l'entrepreneur. L'article 15.2.4.3.1 du Cahier des charges et devis généraux (CCDG) du MTQ prescrit que le batardeau doit être construit à la hauteur nécessaire pour retenir les hautes eaux sans précision de la période de retour. D'après les expériences vécues au MTQ, les batardeaux sont construits à une hauteur correspondant à une période de retour de 2 ans plus une revanche (hauteur supplémentaire) variant de 300 mm à 600 mm.

Si on prend l'exemple du pont de la rivière Pikauba au kilomètre 149 de la route 175 dont l'aménagement des batardeaux pour la construction des culées s'est effectué au cours de l'été 2004, l'élévation du niveau d'eau pour une période de retour de 2 ans correspond à 3,74 m alors qu'elle se situe à 4,66 m (920 mm de plus) pour une période de retour de 25 ans. À 600 mm de plus que la période de 2 ans, nous obtenons environ le niveau d'une période de retour de 10 ans.

Le 10 septembre 2004, le chantier du pont de la rivière Pikauba a subi de fortes pluies, correspondant d'après l'information obtenue, à une période de retour d'environ 50 ans. Bien entendu les batardeaux en place dans le cours d'eau ont été inondés mais ce qui est important de retenir c'est qu'ils sont restés en place. Compte tenu que les batardeaux sont généralement constitués de pierres, les cas d'effondrement au Québec sont très rares et ceux connus correspondent à des débits exceptionnels.

Pour terminer, il faut considérer l'impact économique qui se rattache à la conception des ouvrages temporaires ainsi que les impacts environnementaux que l'on cherche toujours à minimiser relativement aux pertes nettes de l'habitat du poisson.

Rappelons également que le plan d'action prescrit au devis «Protection de l'environnement» prévoit une surveillance météo de la part de l'entrepreneur qui lui permet d'anticiper les impacts pouvant être causés par les conditions climatiques. Les mesures à prendre dans un pareil cas sont notamment de retirer toute machinerie et tout équipement du site de façon à ce que l'inondation ne cause aucun dommage à l'environnement.

QC 13 **Présenter une coupe type plus détaillée pour chaque technique de stabilisation proposée. Cela donnerait l'occasion aux spécialistes du MENV de fournir des commentaires préliminaires et permettrait peut-être de faciliter ainsi la procédure subséquente d'analyse des plans et devis finaux.**

Réponse :

Nous vous invitons à consulter les coupes types de l'annexe 1 du rapport principal de l'étude d'impact sur l'environnement. Lorsque les plans et devis préliminaires seront disponibles, nous pourrions échanger sur les méthodes de stabilisation projetées.

CLIMAT SONORE

QC 14 **Élaborer un programme de surveillance du climat sonore durant la période de construction pour les résidences dans le secteur nord du tracé, sur le territoire de la Ville de Saguenay et dans le secteur de la réserve faunique des Laurentides. Ce programme doit inclure les niveaux de bruit à respecter et comprendre des relevés sonores aux zones sensibles (bâtiments à vocation résidentielle, récréative et institutionnelle) les plus susceptibles d'être affectées par le bruit du chantier. Ces relevés doivent prévoir des mesures du niveau initial de bruit et des mesures de la contribution sonore du chantier.**

Le programme doit également prévoir des mesures d'atténuation à mettre en place si la situation l'exige et des mécanismes pour informer les citoyens et villégiateurs demeurant à proximité du chantier du déroulement des activités.

Réponse :

L'utilisation d'équipements lourds lors des travaux de construction routière et les méthodes de construction retenues pour la réalisation de ces travaux, contribueront inévitablement à augmenter ponctuellement le niveau sonore dans les zones dites « habitées » du projet de construction de la route 175 à quatre voies divisées dans la réserve faunique des Laurentides et ville de Saguenay.

Toutefois, considérant qu'aucune donnée n'est encore disponible concernant les types de travaux par phase, ainsi que le type et le nombre de machinerie utilisée, il n'est pas possible de déterminer précisément les niveaux de bruit qui pourraient être atteints lors de ces travaux.

Il en est de même pour les mesures d'atténuation spécifiques. Tant qu'aucune donnée sur l'ampleur des travaux n'est disponible, il est difficile de déterminer précisément les mesures d'atténuation ponctuelles nécessaires ainsi que leur efficacité. C'est pourquoi les recommandations qui suivent sont présentées de façon générale, mais devront nécessairement respecter les clauses des devis spécifiques qui seront rédigées pour l'occasion.

Donc, et de façon plus générale, pour les travaux de construction de la route 175 à quatre voies divisées, le MTQ devra prendre les moyens nécessaires pour réduire l'impact sonore pour les secteurs sensibles qui seront affectés par ces derniers. Dans les faits, les secteurs qui seront visés par cette approche sont les endroits où il existe présentement des équipements (chalets et résidences) situés à proximité (moins de 300 mètres) de la nouvelle route, et bien entendu, en fonction des périodes d'utilisation de ces équipements.

Pour ces situations spécifiques, l'impact sonore généré par le chantier de construction devra être contenu à l'intérieur des limites suivantes :

Période	Niveau sonore $L_{10\%}$ maximal
(jour) 7 h à 19 h	75 dBA <u>ou</u> le bruit ambiant sans travaux plus 5 dBA si supérieur à 75 dBA
19 h à 7 h	Bruit ambiant sans travaux plus 5 dBA

où

$L_{10\%}$ signifie que pendant 10 % du temps d'échantillonnage, les niveaux sonores excèdent le seuil spécifié. Le temps d'échantillonnage est de 30 minutes.

et

Bruit ambiant sans travaux, représenté par un L_{eq} (niveau équivalent), est le niveau sonore mesuré sur une période minimale de 24 heures (Leq_{24h}) et au moins à 2 reprises, durant 2 jours non consécutifs avant le début des travaux de construction. Le bruit ambiant doit être évalué pour la période de jour (7 h à 19 h), et pour le reste de la journée (soir et nuit) (19 h à 7 h).

Les niveaux sonores tolérables représentent les limites à ne pas dépasser et ils sont mesurés à 5 mètres du bâtiment à protéger (chalets et résidences).

L'appareil de mesure utilisé est un sonomètre intégrateur classe 1, conforme à la norme ANSI 5.1.4 – 1983 (R 1990) « Specification for sound level meters ». Les méthodes et conditions de mesure devront être conformes à celles spécifiées au document « Measurement of Highway-Related Noise », mai 1996, du FHWA (FHWA-PD-96-046).

Afin de respecter les limites sonores établies, des mesures d'atténuation devront être intégrées lors de la préparation des travaux et mises en place lorsque nécessaire. Sans être limitatives, les mesures suivantes devront être envisagées :

- *utilisation d'équipements de construction générant un bruit réduit; il peut s'agir entre autres, de marteaux pneumatiques à faible émission sonore, d'ajout de silencieux ou de compresseurs électriques d'alimentation d'air;*
- *les équipements munis d'alarme de recul devront être équipés d'une alarme à intensité variable qui s'ajuste selon le bruit ambiant;*
- *des écrans temporaires ou mobiles devront être installés près des équipements les plus bruyants;*
- *l'organisation du chantier et l'ordonnancement des travaux devront être réalisés en ayant comme objectif de réduire l'impact sonore durant la nuit (le cas échéant).*
- *les résidents seront informés des moyens pour communiquer avec le Ministère (ou le concessionnaire) au sujet du chantier (accès 24 h /7 jours).*

D'autres mesures d'atténuation sonore pourront s'ajouter avec la progression du chantier et l'identification de nouveaux besoins.

HABITAT DU POISSON

QC 15 Fournir les pertes d'habitat du poisson calculées pour les secteurs d'eaux peu profondes (herbiers aquatiques) et les marais, communiquant directement avec des cours d'eau ou des lacs et le détails des calculs.

- **Évaluer la pertinence de procéder à une nouvelle estimation des pertes d'habitats du poisson en raison des éléments suivants :**
 - **L'évaluation des pertes d'habitat probables, soit celles qui sont causées par les apports, le transport et le dépôt de sédiments qui proviennent des chantiers de construction et qui entraînent au site même, des travaux, et en aval dans les cours d'eau et dans les lacs, la détérioration, la destruction ou la perturbation de l'habitat du poisson. L'approche utilisée dans le cadre de cette évaluation devrait faire l'objet d'une validation auprès de Faune Québec Le suivi du transport sédimentaire permettra d'en évaluer non seulement l'ampleur mais aussi les répercussions sur la faune aquatique.**

QC 15
(suite)

- **Vous indiquez que les pertes d'habitat du poisson associées aux traversées de cours sont conservatrices car elles ont été calculées en fonction de la largeur de l'emprise qui est de l'ordre de 80 m, incluant les deux chaussées, alors que la largeur de chacune des deux chaussées est de 10 m. En conséquence vous mentionnez que les pertes d'habitat seront revues à la baisse lors de la préparation des plans et devis. Selon les commentaires de Faune Québec, il appert que l'observation associée aux chantiers antérieurs a montré que la longueur des ponceaux est rarement de deux fois 10 mètres et souvent supérieure à la largeur de l'emprise qui est de 80 mètres en moyenne. D'après ces spécialistes il n'y aurait pas de surestimation de ces pertes, au contraire, il pourrait y avoir une sous-estimation due à la sinuosité des cours d'eau, au fait qu'ils ne sont pas toujours perpendiculaires à l'emprise et qu'un alignement est souvent nécessaire à l'extérieur de l'emprise.**
- **L'évaluation du potentiel de gain d'habitat à l'endroit des tronçons de route abandonnés qui seront restaurés.**
 - **La version la plus à jour du concept de compensation pour les pertes d'habitats du poisson, en tenant compte des échanges les plus récents ayant eu lieu entre les partenaires concernés.**
 - **La superficie d'habitat du poisson résultant de la mesure compensation prévue par le MTQ à l'émissaire du lac Daran qui pourra être utilisée pour compenser les pertes d'habitat identifiées pour le projet visant les km 84-227.**

Réponse :

Les pertes d'habitat du poisson ont été calculées avec un système d'information géographique (MapInfo 2000) à partir des données numériques provenant de la carte topographique disponible à l'échelle du 1 :20 000. Les calculs tiennent donc compte de la sinuosité des cours d'eau ou du fait que plusieurs traversent la route en diagonale. Les gains potentiels d'habitat du poisson dans les corridors qui seront abandonnés ont été pris en considération dans les calculs.

Les zones d'eau peu profonde et les marais sont toujours en lien avec une rivière ou un lac. Leurs superficies ont été déterminées sur la base d'une photo-interprétation des photographies aériennes disponibles à l'échelle du 1 :15 000. Sur une carte topographique, les zones d'eau

peu profonde s'apparentent plutôt au milieu aquatique. Les pertes (ou les gains) pour ce type de milieu humide ont donc été par défaut intégrées dans les calculs de pertes d'habitat du poisson présentées à l'annexe 6 de l'étude d'impact. Elles représentent une superficie de milieux humides évaluée à 1,39 ha (tableau 7.9, page 121 de l'EIE).

Il en est autrement des marais (perte évaluée à 6,67 ha, voir le tableau 7.9 de la page 121 de l'EIE) qui ont pu être parfois assimilés au milieu terrestre à partir de la carte topographique. Dans la Réserve faunique des Laurentides (RFL), où domine largement l'omble de fontaine, seuls les « eaux peu profondes » sont utilisées par les poissons. Les « marais » sont un type de milieu humide fréquenté par certaines espèces de poisson, principalement pour se reproduire au printemps. Or, aucune espèce de poissons présente dans la RFL n'utilise ce milieu pour se reproduire au printemps (éperlan arc-en-ciel, ménés de lac et à nageoire rouge, meuniers noir et rouge, mullets perlé et à cornes, naseux des rapides). Les gains en superficie de marais sont possibles par endroits dans les limites des corridors routiers qui seront abandonnés. Ces superficies n'ont pas été mesurées jusqu'à maintenant.

Compte tenu des propos précédents, nous maintenons donc l'évaluation des pertes nettes d'habitat du poisson à près de 6 hectares telle que présentée dans l'étude d'impact sur l'environnement à l'annexe 6. Ces pertes devraient être revues légèrement à la baisse en se fiant aux derniers développements à ce sujet.

En effet, la visite systématique des 78 cours d'eau localisés entre les kilomètres 190 et 227 à l'automne 2004, a permis de constater que seulement 22 de ceux-ci ont été reconnus comme habitat du poisson alors que nos évaluations préliminaires de pertes avaient été établies en supposant que plus de la moitié des 300 cours d'eau traversés par la route seraient reconnus comme un habitat du poisson.

Par ailleurs, dans le cadre du présent projet, le MTQ entend prendre des mesures de surveillance rigoureuses lors des travaux de construction et souhaite s'en assurer en mettant à l'oeuvre une équipe dédiée à la surveillance environnementale.

De plus, les expériences vécues au cours des dernières années ont permis de bonifier le devis « Protection de l'environnement » en application depuis 1998, par l'ajout de clauses contractuelles qui prescrivent de façon claire et précise les mesures de contrôle de l'érosion à appliquer sur le chantier par les entrepreneurs.

En conséquence, le MTQ se gouverne de façon à ce qu'il n'y ait aucune perte temporaire d'habitat du poisson causée par les travaux. Évaluer des pertes anticipées obligerait le MTQ à les compenser à l'avance et rendrait inutile l'exercice de surveillance environnementale.

Pour garantir le tout, le MTQ élabore présentement un programme de suivi de la qualité de l'habitat du poisson (régime sédimentaire et sels de voirie). Ce suivi permettra d'établir un état

de référence dans les lacs énumérés dans l'addenda 2 et dans certains cours d'eau dont le choix sera fait en collaboration avec les partenaires (ministère de l'Environnement (MENV), ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs (MRNFP) et Pêches et Océans Canada (MPO). Par la suite, le suivi se poursuivra au cours de l'opération des chantiers et quelques années après. Il permettra de valider les méthodes de contrôle de l'érosion et de travail utilisées par le MTQ et de mesurer l'impact réel des sels de voirie sur le milieu hydrique.

Pour ce qui est de la dernière partie de la question, le programme de compensation de l'habitat du poisson de l'émissaire du lac Daran vers le lac Tourangeau a permis aux autorités du ministère des Pêches et des Océans du Canada et du ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs du Québec de reconnaître environ 4 000 m² d'habitat du poisson comme réserve de compensation sur 11 000 m² de restauration par le MTQ. Pour les travaux de la route 175 du secteur de la rivière Pikauba (2004-2005), 800 m² de cette réserve ont été utilisés. Il demeure donc un solde de 3200 m² qui est disponible pour le projet global de la route 175 entre les kilomètres 84 et 227.

GRANDE FAUNE

QC 16 Préciser l'ensemble des mesures d'atténuation pour réduire le nombre d'accidents attribuables à la grande faune.

- **Préciser les huit secteurs d'intervention identifiés sur la route 175, les niveaux de priorité et les échéanciers prévus pour la mise en place des mesures d'atténuation.**

Réponse :

L'identification des secteurs d'intervention pour la grande faune apparaît à la section 9 «Fiches techniques» du rapport «Analyse globale de la problématique de la grande faune et la route 175». Ce rapport vous a été déposé en 18 copies au cours des derniers jours.

Nous avons distingué les secteurs d'intervention en considérant le nombre de collisions observées ainsi que les périodes de l'année où ces dernières sont survenues. Tel que mentionné, nous avons ainsi délimité huit secteurs d'intervention le long de la route 175 entre les km 84 et 227. Ceux-ci ont été regroupés en quatre classes selon un ordre décroissant de priorité pour la réalisation d'interventions destinées à réduire le nombre de collisions avec la grande faune.

Ainsi, le secteur situé entre les km 191 et 214 appartient à la première classe, soit celle jugée prioritaire parce que les collisions y ont été les plus fréquentes au fil des années, et cela, peu importe la saison. Le km 208 est d'ailleurs particulièrement problématique en automne. C'est d'ailleurs dans ce secteur où l'habitat est de très bonne qualité et que la chaussée actuelle longe des cours d'eau.

Deux secteurs sont classés de priorité 2. Il s'agit du tronçon des km 176 à 191 et celui entre les km 84 et 109. Dans le premier cas, le secteur est caractérisé par un nombre élevé de collisions/km en été et moyen en automne. Le deuxième secteur est également caractérisé par un nombre élevé de collisions/km en été et moyen en automne, mais d'un degré de moindre importance que le précédent. La problématique de ce dernier secteur semble particulièrement notable à l'été.

En troisième priorité, se trouvent deux secteurs situés respectivement entre les km 110 et 116 et entre les km 139 et 145 (figure 10). Le premier secteur est caractérisé par un nombre moyen de collisions/km en été. De plus, il est associé au plus grand nombre de collisions/km causées par le chevreuil et par l'ours noir, espèces dont les populations sont également en croissance au Québec. Ces collisions ont été spécifiquement enregistrées aux km 110 et 116. Le deuxième secteur est localisé entre les km 139 et 145 et certaines collisions impliquant un caribou ont été enregistrées de 1991 à 2001.

Enfin, les trois autres secteurs d'interventions sont de priorité 4 et ils présentent un faible nombre de collisions/km. Il s'agit précisément des tronçons suivants : km 117 à 138, km 146 à 175 et km 215 à 227.

Le MTQ entend intervenir dès le début des travaux de construction de la route 175 à 4 voies divisées dans le secteur de priorité 1, soit du km 191 au km 214 et l'avancement de la réalisation des plans et devis permettra de prendre une décision pour le secteur de priorité 2 des km 84 au km 109.

De plus, les activités suivantes font partie des interventions générales prévues par le MTQ. Certaines sont la continuité d'interventions déjà entreprises depuis 1996 :

- communication pour informer les usagers (relations avec les médias, napperons dans les restaurants, affiches dans les commerces);
- suivi de la signalisation existante;
- ajout de panneaux « Risque élevé » pour le caribou (km 117 au km 127 et km 139 au km 144);
- éliminer toutes les mares salines au cours des travaux de construction;
- activités de suivi, d'analyses et de recherches;
- recommandations au niveau de la gestion de la chasse.

QC 17 La mise en place du programme de surveillance pour tous les travaux qui seront réalisés doit être précisée avec les éléments suivants :

- **Indiquer les ressources spécifiques formant les équipes de spécialistes de l'environnement. Le MTQ entend-il engager une ou plusieurs firmes de consultants pour effectuer la surveillance?**
- **Le programme de surveillance sera-t-il coordonné et encadré par le MTQ?**
- **Fournir un schéma type des communications en cas de constats de problèmes environnementaux lors de la construction.**
- **Préciser les attentes du MTQ en matière de collaboration avec ses partenaires en environnement autant avant que pendant les travaux. Une entente de partenariat pourrait-elle être envisagée, portant sur une délégation de certaines responsabilités lors de l'exécution de la surveillance environnementale?**
- **Préciser le pouvoir du surveillant ou de l'un de ses représentant pour sanctionner l'entrepreneur en cas de non-respect des mesures environnementales ainsi que le mécanisme d'action permettant d'appliquer les sanctions.**

Les éléments suivants devraient être intégrés au devis spécial environnement :

Indiquer dans le devis qu'une grande importance doit être apportée à la conception des mesures de contrôle des sédiments proposées et également à la surveillance, de leur mise en place, de leur comportement et de leur entretien. Ces mesures de contrôle, qui selon nos spécialistes constituent effectivement un ensemble de bonnes pratiques de gestion des eaux de ruissellement, doivent faire l'objet d'une surveillance particulière. En effet, étant donné leur caractère local, ce sont des ouvrages modestes, dont les capacités peuvent être rapidement dépassées. Ils doivent par conséquent être répartis en divers points d'apports mineurs, ce qui augmente par contre le nombre d'ouvrages à implanter et à contrôler. De plus, la viabilité de ces mesures est grandement tributaire de l'entretien qui en est fait.

- QC 17
(suite)
- **La description des mesures d'atténuation courantes et particulières identifiées dans l'étude d'impact.**
 - **Des dessins et photos illustrant les fossés de crête.**
 - **Les concepts type pour les mesures de stabilisation végétale.**
 - **L'identification des cours d'eau ou le passage à gué sera interdit et les techniques ou les méthodes de travail pour les traversées.**
 - **L'engagement du MTQ de fournir aux entrepreneurs quotidiennement, les prévisions météorologiques pour prévoir au besoin, le renforcement des mesures lors d'évènements de pluviosité importants.**

Réponse :

La section 8 de l'étude d'impact sur l'environnement présente le programme de surveillance du MTQ lors des travaux de construction. Lors du dépôt de l'addenda 2, le devis spécial « Protection de l'environnement » a été déposé.

Le MTQ prépare actuellement les documents administratifs qui lui permettront de coordonner et d'encadrer son projet de création d'une équipe de surveillance environnementale des travaux de construction de la route 175 à 4 voies divisées. Dès que ces documents seront disponibles, ils vous seront transmis, et ce, avant la première demande d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

Le schéma de communication précisera que les problèmes environnementaux qui ne relèvent pas de « Urgence environnement » transiteront de l'équipe du chantier vers les spécialistes en environnement du MTQ, avec copie conforme aux partenaires provinciaux et fédéraux impliqués dans le projet au point de vue de l'environnement. Le MTQ demandera l'assistance de ses partenaires lorsque requis.

Le MTQ s'attend à ce que ses partenaires qui détiennent l'autorité relative à la législation environnementale continuent à donner leur support quant aux suivis des opérations de chantier. La collaboration établie au cours des dernières années entre les différents ministères impliqués lors du suivi des chantiers permet d'atteindre les objectifs de protection de l'environnement lors des travaux du MTQ et ce, à la satisfaction de tous. Le MTQ, est ouvert à toute proposition de ses partenaires relativement à du support visant la surveillance sur les chantiers.

Pour ce qui est des éléments que vous souhaitez retrouver dans le devis « Protection de l'environnement », il est indiqué que certains se retrouveront plutôt sur les plans de construction, comme les fossés de crête, ou dans un autre devis spécial plus approprié comme par exemple les travaux de stabilisation végétale qui sont habituellement précisés dans le devis spécial « Aménagements paysagers » alors que la clause de pénalité à l'entrepreneur advenant le non-respect des mesures environnementales se retrouvent effectivement dans le devis « Protection de l'environnement ».

PROGRAMME DE SUIVI ENVIRONNEMENTAL

QC 18 **Le programme de suivi environnemental doit être complété avec les renseignements suivants :**

Puits d'eau potable

- **Fournir le programme de suivi environnemental type des puits d'eau potable. Celui-ci doit inclure la liste des paramètres qui seront analysés et les critères environnementaux à respecter.**

Réponse :

L'inventaire et le programme de suivi seront disponibles d'ici quelques jours. Il vous seront transmis aussitôt.

QC 18 **Qualité de l'eau et habitats fauniques / sels de déglacage et abrasifs**
(suite)

- **La liste des zones vulnérables aux sels de voiries mentionnée dans le plan d'action pour la gestion des sels de voirie spécifique à la route 175 (Annexe D de l'Addenda 2 p. 10).**
- **La liste des lacs ou cours d'eau qui feront l'objet d'un suivi.**
- **Les effets ou paramètres mesurés permettant de suivre la qualité de l'eau et les habitats fauniques.**
- **Le nombre d'études de suivi prévues (état de référence et nombre d'années de suivi) et les modalités concernant la production des rapports.**

Réponse :

Voir la réponse à la question 15.

**QC 18
(suite)**

Végétation terrestre

- **Les effets ou paramètres mesurés permettant de suivre la problématique de colonisation des plantes opportunistes.**
- **Le nombre d'études de suivi prévues (état de référence et nombre d'années de suivi) et les modalités concernant la production des rapports.**

Réponse :

L'apparition et/ou la progression de plantes envahissantes comme le roseau commun sera surveillée tout au long de la réalisation des travaux. Cette surveillance se prolongera pendant quelques années après ceux-ci. En effet, ces espèces se disséminent souvent de façon végétative, soit par un transport de fragments de rhizomes par de la machinerie qui a transité entre un site envahi vers des sites vierges, soit par la mise en place de terre végétale prélevée dans un site-source contaminé.

L'équipe de surveillance environnementale sera formée pour reconnaître les espèces non-indigènes avant que leur densité n'atteigne des proportions préoccupantes. Les méthodes traditionnelles d'éradication pourront être appliquées à ce moment afin de contrer l'expansion de ces petites colonies.

**QC 18
(suite)**

Milieux humides

- **Les effets ou paramètres mesurés permettant de s'assurer du maintien des liens hydrauliques et de suivre la problématique de l'envahissement par les plantes envahissantes.**
- **La méthode à suivre pour la prise en compte des espèces floristiques et fauniques à statut particulier présentes dans les milieux humides compris dans l'emprise de la route.**
- **Les effets ou paramètres mesurés permettant de suivre les mesures prévues pour compenser les pertes de milieux humides.**
- **Le nombre d'études de suivi prévues (état de référence et nombre d'années de suivi) et les modalités concernant la production des rapports.**

Réponse :

Les milieux humides se trouvant dans l'emprise projetée et susceptibles d'abriter des espèces floristiques à statut particulier ont été visités et aucun spécimen n'a été trouvé (Consortium GENIVAR-TECSULT 2003 - Étude d'impact). Par conséquent, aucune mesure de suivi n'est envisagée dans les milieux humides pour les espèces floristiques à statut particulier.

Pour la Salamandre à deux lignes et les autres espèces associées aux habitats de ruisseaux et de cours d'eau, les mesures mises en place pour la préservation de l'habitat de l'omble de fontaine serviront également à protéger et à maintenir les habitats propices à ces espèces. Aucune mesure de suivi n'est donc proposée pour ce groupe. Concernant les espèces aviaires à statut particulier, aucun spécimen n'a été observé lors des inventaires printaniers (Grive de Bicknell) ou encore lors des inventaires exhaustifs des oiseaux de proie (Faucon pèlerin, Aigle royal, Pygargue à tête blanche, Hibou des marais), de la sauvagine (Garrot d'Islande, Petit Blongios et Râle jaune) et des oiseaux forestiers réalisés dans le cadre du projet Pikauba dans des milieux humides beaucoup plus développés et situés à proximité de ceux qui seront affectés par le projet d'amélioration de la route.

Leur présence est donc très improbable, même si théoriquement des habitats propices, soit de chasse pour les rapaces et d'alimentation pour le Petit Blongios et le Râle jaune s'y trouvent. De plus, les milieux humides affectés ne le seront, pour la plupart, que partiellement, laissant ainsi aux oiseaux à statut particulier des possibilités de fréquentation des portions non affectées de ces milieux. Par conséquent, aucune mesure d'atténuation n'est prévue en raison de l'absence d'observations récentes des espèces cibles en dépit des efforts de recherche, de l'absence de sites de nidification à proximité pour les rapaces et les faibles superficies d'habitats humides affectés par rapport aux superficies présentes dans la RFL.

Pour les micromammifères à statut particulier (Campagnol-lemming de Cooper, Campagnol des rochers, Musaraigne pygmée) qui risquent de fréquenter les milieux humides, des inventaires exhaustifs (50 transects de 100 m avec 11 pièges-fosses et 11 pièges à capture vivante) en 2004 dans le cadre d'un projet sur la Côte-Nord ont démontré que ces espèces fréquentaient assidûment d'autres habitats tels que les forêts résineuses et les sites avec falaise. Ainsi, pour le campagnol des rochers, 8 captures (18 transects) ont été réalisées dans des forêts et des falaises, comparativement à 5 captures pour 50 transects réalisées dans des marais, des marécages ou des tourbières. Pour la musaraigne pygmée, 4 captures dans les forêts et dans les falaises (18 transects) versus 6 captures dans les marais, les marécages et les tourbières (50 transects). Pour le Campagnol-lemming de Cooper, aucune mention ne figure à la liste du CDPNQ pour la zone d'étude. Par conséquent, nous ne croyons pas nécessaire ni justifié la mise en oeuvre d'un programme de suivi dans les milieux humides pour ces espèces.

QC 18
(suite)

Grande faune

- **Les effets ou paramètres mesurés permettant de suivre les mesures prévues pour réduire le nombre d'accident attribuables à la grande faune.**
- **Le nombre d'études de suivi prévues (état de référence et nombre d'années de suivi) et les modalités concernant la production des rapports.**

Réponse :

Le MTQ agit sur la problématique des collisions avec la grande faune sur les routes 169 et 175 depuis 1996. Il entend poursuivre le suivi de la problématique aussi longtemps qu'il sera gestionnaire de ces infrastructures.

Les éléments sujets à un suivi sont ceux énumérés en réponse à la QC 16.

QC 18
(suite)

Habitat du poisson

- **Les effets ou paramètres mesurés permettant de suivre les mesures de compensation de l'habitat du poisson.**
- **Le nombre d'études de suivi prévues (état de référence et nombre d'années de suivi) et les modalités concernant la production des rapports.**

Réponse :

Le programme de suivi sur l'habitat du poisson sera élaboré sur les bases du « Concept de programme de compensation de l'habitat du poisson » de février 2004, joint en annexe lors du dépôt de l'addenda 2 de l'étude d'impact sur l'environnement. Le MTQ procède présentement à des analyses sur le terrain pour présenter un nouveau site de compensation compte tenu que le lac à Jack n'est plus disponible pour ce genre d'intervention. Un rapport à cet effet sera présenté d'ici la fin de l'année 2004.

Ce programme pourra être activé dès qu'un accord sera donné par le MPO, le MRNFP et le MENV.

**QC 18
(suite)**

Retombées économiques régionales

- **Les effets ou paramètres mesurés permettant de suivre les mesures de compensation de l'habitat du poisson.**
- **Le nombre d'études de suivi prévues (état de référence et nombre d'années de suivi) et les modalités concernant la production des rapports.**

Réponse :

L'importance monétaire et stratégique des marchés publics exige l'établissement d'un minimum d'orientations générales communes pour garantir que la passation des marchés s'effectue de manière rationnelle et transparente, tout en favorisant l'atteinte des grands objectifs de l'État.

La politique sur les marchés publics qui vise les marchés d'approvisionnement, les marchés de services et les marchés portant sur les travaux de construction, s'applique à toutes les administrations publiques, dont notamment le MTQ.

Les grandes orientations gouvernementales en matière d'adjudication de contrats ainsi que les règles édictées par le Conseil du trésor applicables aux contrats des ministères et des organismes du gouvernement, prévoient que ceux-ci mettront en compétition le plus large bassin possible de fournisseurs afin d'obtenir, aux meilleures conditions, des biens et des services de qualité. En conséquence, la réglementation en cette matière prévoit des appels d'offres obligatoires pour tout contrat supérieur à 25 000 \$. Exception faite des contrats d'ingénierie, les ministères et les organismes ne peuvent inclure de clauses visant à avantager des fournisseurs locaux.

Malgré cela, les contrats adjugés pour des travaux de réfection de l'axe routier 73/175, au cours des dernières années, l'ont été majoritairement à des entreprises du Saguenay—Lac-Saint-Jean, soit 37,4 millions \$ sur un total de 43,4 millions \$, notamment pour les secteurs des Uries, de Stoneham, de Pikauba et de Tourangeau. Il n'y a que pour le secteur de l'ancienne barrière sud que le contrat a été adjugé à une entreprise de la région Chaudière-Appalaches. Ceci démontre bien la capacité des entrepreneurs et des sous-traitants régionaux à s'avérer concurrentiels.

Quant aux contrats de services professionnels, avec l'application de la réglementation, une vingtaine de firmes des régions de la Capitale-Nationale et du Saguenay—Lac-Saint-Jean se sont partagées les 26 mandats qui ont été accordés depuis le début de l'année 2004. Ce qui fait en sorte que la totalité des firmes de génie routier du Saguenay travaillent présentement sur le projet de l'axe routier 73/175.

Bien que la construction de l'axe routier entraînera inévitablement d'intéressantes retombées économiques régionales, il reste que c'est dans la finalité du projet, une infrastructure routière des mieux adaptées, que la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean retirera le plus d'effets positifs sur son économie. C'est pourquoi, le MTQ n'a pas l'intention d'exercer de suivi concernant les retombées régionales de cet outil de développement.

Commentaire supplémentaire du MENV transmis au MTQ le 16 novembre 2004 relativement à la QC 91 de l'addenda 2.

Réponse :

Le deuxième paragraphe de la QC 91 se lit comme suit :

« Le projet actuel ne change en rien ce plan qui continuera à s'appliquer même si la chaussée est doublée »

Il aurait plutôt dû se lire comme suit :

Le projet actuel permettra au MTQ de continuer à appliquer le plan d'urgence. Toutefois le doublement de la chaussée améliorera le temps d'intervention des équipes de secours et permettra d'éliminer les fermetures de route sur de longues périodes puisque la circulation dans les deux directions pourra être déviée sur l'une des deux chaussées.

ANNEXE A

Plan d'action en matière de sécurité sur les sites de travaux routiers 2004

ANNEXE B

Copie du dépliant « Acquisition d'immeubles à des fins gouvernementales »

