
Questions et commentaires

**Projet d'amélioration de la route 175 à quatre voies divisées
du kilomètre 84 au kilomètre 227 (143)
Réserve faunique des Laurentides et Ville de Saguenay
par le ministère des Transports**

Dossier 3211-05-405

Le 15 mars 2004

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	1
Commentaires généraux	1
Questions et commentaires spécifiques	3
1. Mise en contexte du projet	3
1.1 Raison d'être du projet	3
1.2 Solutions de rechange au projet	4
1.3 Aménagements et projets connexes	5
2. Relation avec le milieu d'accueil	5
2.1 Préoccupations générales	5
2.2 Utilisation du territoire par les autochtones	5
3. Description générale du milieu	7
4. Description du projet	7
5. Comparaison des variantes et sélection d'une variante optimale	9
6. Méthode d'évaluation des impacts	9
7. Analyse des impacts	11
7.1 Sélection des composantes analysées et justification du programme d'inventaire	11
7.2 Qualité de l'eau	11
7.3 Hydrographie et hydrologie	13
7.4 Transport sédimentaire	13
7.5 Stabilité des berges et des talus	14
7.6 Végétation terrestre	15
7.7 Milieux humides	15
7.8 Poissons et habitats	16
7.9 Faune terrestre	17
7.10 Espèces floristiques et fauniques à statut particulier	18
7.11 Sécurité des usagers de la route 175	18
7.12 Maintien des accès et des usages	21
7.13 Climat sonore	22
7.14 Paysage	22

8. Programme de surveillance environnementale	23
9. Programme de suivi environnemental	25
10. Plan des mesures d'urgence	26
11. Bilan des impacts	27
Questions et commentaires de précision	29
12. Annexe 1 : Mesures d'atténuation courantes et particulières	32
13. Annexe 2 : Questions et commentaires de la Sépaq	33

INTRODUCTION

Le présent document résulte de la consultation intra et interministérielle. Cet exercice a permis de vérifier si les éléments de la directive et du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9) ont été traités de façon satisfaisante dans la version provisoire de l'étude d'impact sur le projet d'amélioration de la route 175 à quatre voies divisées du km 84 au km 227 (143 kilomètres) déposée le 14 novembre 2003 par le ministère des Transports (MTQ).

Les informations requises pour compléter l'étude sont présentées sous forme de questions et commentaires généraux et spécifiques suivant l'ordre de présentation de l'étude d'impact. Par la suite, le document présente les questions et commentaires de précision.

Les réponses aux questions et commentaires peuvent être présentées dans un document complémentaire à la version provisoire ou incluses dans une version révisée de l'étude d'impact.

COMMENTAIRES GÉNÉRAUX

Nous reconnaissons les efforts de l'initiateur pour décrire la situation actuelle des ressources humaines et fauniques dans les zones d'étude et d'influence du projet d'amélioration de la route 175 à quatre voies divisées. Cela démontre une volonté certaine de reconnaître les valeurs associées à ces ressources. La quantité importante de données et la qualité de la présentation en témoignent.

Cependant, l'étude d'impact ne fournit pas au Ministère toute l'information requise pour permettre l'analyse visant à établir l'acceptabilité environnementale du projet. En ce qui concerne la raison d'être du projet, des éléments d'information supplémentaires sont nécessaires afin de bien comprendre les besoins à l'origine du projet. Quant à l'analyse des solutions de rechange du projet, nous estimons que l'examen de ces dernières et leur comparaison ne sont pas suffisamment documentés. L'initiateur doit compléter cette section de l'étude d'impact en considérant l'éventualité de sa non-réalisation (statu quo) et en effectuant une comparaison selon des critères pertinents du projet d'amélioration de la route à quatre voies divisées et de la solution recommandée par la Coentreprise B.U.C. et dans le Plan stratégique du ministère des Transports.

Bien que l'analyse des impacts indique que des précautions maximales seront prises pour limiter les effets du projet sur certaines composantes, nous constatons que, en ce qui concerne la définition des mesures de compensation, certains engagements de l'initiateur sont conditionnels aux résultats d'études ultérieures pour la grande faune ou seront présentés à la suite de la définition des critères d'acceptabilité par les gestionnaires concernés par les pertes d'habitats du poisson. Considérant que le projet d'amélioration de la route 175 à quatre voies divisées affectera la ressource poisson en occasionnant la perte d'habitat sur une superficie estimée à 6 ha, l'initiateur doit

présenter les objectifs qu'il prévoit atteindre quant aux mesures requises en guise de compensation de ces pertes d'habitat et présenter des avenues de solution possibles. Également, comme les orignaux posent un problème de sécurité routière important pour les usages de la route 175, l'initiateur doit préciser les mesures de prévention envisagées afin de diminuer les risques d'accident avec la grande faune.

Selon les informations de l'étude d'impact, plusieurs affluents et lacs se situent en périphérie de la route 175, à l'intérieur d'une bande de 500 m de part et d'autre de la route. En effet, quelque 320 lacs et cours d'eau faisant partie des bassins versants des rivières Montmorency, Jacques-Cartier et du lac Kénogami peuvent être affectés par les travaux de réfection de la route 175. Le ministère de l'Environnement fait de la protection des écosystèmes aquatiques un enjeu important. À cet égard, comme ces milieux riches en biodiversité animale et végétale sont fragiles, l'initiateur doit concevoir son projet de façon à assurer minimiser les empiètements et porter une attention particulière à la préservation de la qualité de ces milieux lorsque des interventions y sont réalisées.

Dans l'étude d'impact, il est mentionné à quelques reprises qu'une surveillance environnementale sévère des travaux, lors de la réalisation du projet, s'avère la seule garantie d'une préservation maximale des milieux sensibles qui seront affectés. Nous sommes également de cet avis. La topographie, le climat, l'hydrologie et les nombreuses contraintes environnementales en font un projet qui présente non seulement un défi au niveau technique et de l'ingénierie, mais aussi un défi environnemental de taille puisqu'il serait réalisé en quelques années seulement. Cependant, nous constatons que les méthodes de travail et le programme de surveillance environnementale présentés dans l'étude d'impact ne traduisent pas de façon claire et précise cette volonté. Des propositions détaillées doivent être élaborées par l'initiateur, à la lumière de l'expérience acquise lors de la réalisation de travaux antérieurs sur certains tronçons de la route 175.

Finalement, comme il est demandé dans la directive ministérielle, l'initiateur devra remettre un résumé vulgarisé de son étude d'impact avant le début de la période d'information et de consultation publiques.

QUESTIONS ET COMMENTAIRES SPÉCIFIQUES

1. MISE EN CONTEXTE DU PROJET

1.1 Raison d'être du projet

QC-1: La raison d'être du projet doit expliquer les problèmes ou besoins à l'origine du projet et spécifier les objectifs visés. On doit y retrouver les raisons pour lesquelles l'initiateur croit que le projet présenté constitue la meilleure solution. Il peut s'agir de critères d'ordres politique, économique, social et environnemental. L'initiateur doit également discuter du projet présenté par rapport aux trois objectifs du développement durable, soit le maintien de l'intégrité de l'environnement, l'amélioration de l'équité sociale et l'amélioration de l'efficacité économique et, identifier, le cas échéant, pour les enjeux associés à la raison d'être du projet, en quoi le projet intègre les objectifs du développement durable.

QC-2: À la page 3 de l'étude d'impact, il est indiqué que le ministère des Transports est mis à contribution en ce qui a trait aux engagements pris par le gouvernement concernant l'accord de Kyoto sur les mesures de réduction des gaz à effet de serre. L'initiateur doit préciser quels sont ces engagements et quels sont les moyens qu'il entend prendre pour assurer le respect de ces engagements, globalement et à l'échelle du présent projet.

QC-3: Bien qu'on comprenne, à la lecture de cette section de l'étude d'impact, que les enjeux associés à la raison d'être du projet sont l'amélioration de la sécurité routière sur certaines sections de la route et la réduction du temps de déplacement, l'information fournie est nettement insuffisante pour comprendre l'importance de ces enjeux. Les informations requises pour compléter le contexte actuel du projet sont les suivantes :

- L'initiateur doit indiquer les orientations prises dans le cadre du « Plan stratégique d'intervention 2000-2010 du gouvernement du Québec relatif aux routes 175 et 169 dans la Réserve faunique des Laurentides », rendu public en juin 1999;
- Les prévisions concernant la croissance ou la décroissance de la population du Saguenay-Lac-Saint-Jean d'ici 20 ans;
- La circulation actuelle et projetée dans le territoire à l'étude, en ce qui concerne le transport de personnes et des marchandises (transport automobile, par autocar, transports ferroviaire et maritime);
- Dans l'étude d'impact, l'évolution projetée du débit journalier moyen annuel (DJMA) est illustrée à la figure 1.3 (p. 10), l'initiateur doit indiquer à quelle section de la route s'applique cette figure;
- L'initiateur doit indiquer la capacité et les niveaux de service actuels et fournir le taux d'accroissement pour la période 1999-2003;

- En ce qui concerne l'évaluation des niveaux de service sur la route 175, l'initiateur doit justifier l'application d'un taux d'accroissement du DJMA de la période 1986-1996 pour les projections futures, alors qu'on se dirige vers une stagnation et une diminution de la population à plus ou moins brève échéance;
- Au tableau 1.4, intitulé : Niveaux de service en fonction des débits projetés (p. 11), l'initiateur doit fournir la liste des niveaux de service A à F ainsi que leurs définitions;
- Dans la mise en contexte du projet, l'initiateur doit traiter des préoccupations des différents groupes de citoyens par rapport à la situation d'insécurité sur la route 175;
- À la page 1 de l'étude d'impact, il est indiqué que la route à quatre voies divisées réduira les risques d'accident. L'initiateur doit exposer clairement les avantages de cette infrastructure (meilleure visibilité, diminution des collisions frontales, etc.);
- Dans l'hypothèse où les données sur le nombre d'accidents survenus en 2002 et 2003 est disponible, l'initiateur doit les fournir;
- Peut-t-on expliquer les facteurs entraînant la baisse de 26 % du nombre d'accidents entre les deux périodes dont il est question à la section 1.6.1.1 alors que les débits moyens ont augmenté de 5 à 6 %? Est-ce que les travaux d'amélioration réalisés pourraient être responsables de cette baisse?
- Dans le tableau 1.9 (p. 17), il est indiqué que 16 accidents sont survenus au km 166 lors des travaux de construction en 1993. Serait-il possible de documenter les causes de ces accidents afin de permettre d'identifier des mesures préventives efficaces?

1.2 Solutions de rechange au projet

QC-4: Selon les conclusions de deux études commandées par le MTQ (Le Groupe L.C.L. inc., 1991 et Coentreprise B.U.C., 1999), le réaménagement de la route 175 à quatre voies divisées, dans la réserve faunique des Laurentides, ne serait pas justifié. Ces études recommandent plutôt un plan d'intervention qui consiste en la construction de voies de dépassement, la correction de courbes et le réaménagement d'intersections à différents endroits dans la réserve.

À la lumière de ces recommandations nous estimons que l'examen des solutions de rechange et leur comparaison ne sont pas suffisamment documentés. L'initiateur doit compléter cette section de l'étude d'impact en effectuant une comparaison des solutions suivantes selon des critères pertinents :

- Le projet d'amélioration de la route à quatre voies divisées;
- La réfection de la route présentée comme recommandation de l'étude de B.U.C décrite au tableau 1.10 de l'étude d'impact (p. 19). L'initiateur doit expliquer en quoi consiste la mise aux normes de la route (page 20), les caractéristiques et les raisons

de la mise aux normes, la valeur ajoutée à la route par la mise aux normes et l'estimation des coûts. L'initiateur doit également localiser les zones problématiques sur un support cartographique et préciser, pour ces zones, la nature des interventions ponctuelles requises visant à corriger les courbes sous-standards et à aménager des voies auxiliaires;

- La non-réalisation du projet (le statu quo).

L'initiateur doit indiquer et indiquer les raisons pour lesquelles les solutions de rechange n'ont pas été retenues.

QC-5: L'initiateur doit exposer les arguments et hypothèses soutenant l'affirmation, à la page 19, à l'effet que malgré la réalisation des correctifs suggérés dans les conclusions de l'étude B.U.C. « [...] qu'un niveau de service inadéquat sera atteint vers 2018 et que la mise en place d'une route à quatre voies séparées sera alors requise pour assurer des conditions de circulation acceptables »;

1.3 Aménagements et projets connexes

QC-6: L'initiateur doit présenter les caractéristiques principales des projets réalisés et prévus entre les km 60 et 84 et expliquer davantage en quoi la non-réalisation du projet d'amélioration de la route 175 entre les km 84 et 227 affecterait la sécurité sur les autres tronçons situés entre Québec et le km 84.

2. RELATION AVEC LE MILIEU D'ACCEUIL

2.1 Préoccupations générales

QC-7: Les détenteurs de terrains de piégeage enregistrés n'ont pas été rencontrés en leur qualité d'usagers de la réserve faunique possédant des immeubles et exploitant des ressources fauniques et pouvant être affectés par les améliorations projetées. L'initiateur doit indiquer s'il prévoit rencontrer ces utilisateurs afin de connaître leurs préoccupations.

QC-8: Dans le cadre du processus de consultation (page 21), l'initiateur a-t-il rencontré les intervenants de la sécurité publique, de l'environnement et de la santé afin de s'entendre sur les interventions d'urgence à prévoir dans ce corridor pour réduire les risques pour la santé et l'environnement découlant d'un accident? Si non, compte-t-il le faire afin que ces préoccupations soient définies dans l'étude?

2.2 Utilisation du territoire par les autochtones

QC-9: À la section 2 de l'étude d'impact, qui traite des relations avec le milieu d'accueil, les renseignements concernant les préoccupations relatives aux autochtones ne sont

pas complets. En premier lieu, le Conseil des Montagnais du lac Saint-Jean et le Conseil tribal Mamuitun n'apparaissent pas dans la liste des organismes rencontrés dans le cadre de l'étude d'impact (tableau 2.1 p. 23, 24 et 25), Or, ce projet touche directement une partie du territoire revendiqué par le Conseil des Montagnais du Lac-Saint-Jean (Innus de Mashteuiatsh). Nous sommes d'avis qu'une telle consultation auprès de ces intervenants devrait être réalisée afin d'établir, pour la zone d'influence du projet, l'état de référence de l'utilisation et de l'exploitation que les Innus de Mashteuiatsh font des ressources fauniques et les préoccupations plus larges du Conseil tribal Mamuitun.

QC-10: Selon les informations obtenues de la Direction des affaires autochtones du ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs (anciennement la Société de la faune et des parcs du Québec), il appert que les membres de la communauté innue de Mashteuiatsh, tout comme ceux de la nation huronne-wendate, exercent des activités de chasse à des fins alimentaires, rituelles ou sociales dans la zone d'étude de ce projet. L'initiateur doit indiquer si la zone d'étude comprend des réserves de castors ou des lots de piégeage exploités par ces communautés autochtones.

QC-11: En ce qui concerne la chasse à l'orignal, l'initiateur doit faire part de l'entente conclue entre le gouvernement du Québec et les Hurons-Wendate qui leur octroie, à la fin de la période habituelle de chasse, le droit exclusif de chasse à l'orignal dans la réserve faunique des Laurentides. À cet égard, l'initiateur doit indiquer les zones de chasse visées, les activités de chasse effectuées (le nombre de chasseurs et la récolte autochtone).

QC-12: Selon l'étude d'impact, le Conseil de la nation Huronne-Wendate aurait manifesté le désir d'être consulté et informé sur les méthodes d'inventaires qui seront utilisées (p. 26). De quelle façon l'initiateur entend-il transmettre à cette communauté l'information sur les méthodes et les résultats des inventaires à réaliser ultérieurement?

QC-13: Considérant que les renseignements concernant les intérêts et les préoccupations des communautés autochtones touchées ne sont pas complets, nous estimons que l'identification et l'évaluation de l'importance des impacts ne sont pas satisfaisantes. Le bilan des impacts par rapport à cet aspect devra être complété à la lumière des renseignements complémentaires recueillis.

QC-14: Selon les spécialistes du Secrétariat aux affaires autochtones, la mise en place d'un processus structuré de consultation permettrait aux représentants des communautés autochtones touchés d'exprimer leurs opinions et inquiétudes et de participer activement à l'intégration de leurs préoccupations quant aux activités qu'ils exercent, à des fins alimentaires, rituelles ou sociales, dans la zone couverte par l'étude. L'initiateur doit indiquer s'il compte privilégier ce moyen et, dans l'affirmative, expliquer les étapes et les méthodes pour sa mise en œuvre.

3. DESCRIPTION GÉNÉRALE DU MILIEU

QC-15: Les spécialistes de la faune du ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs (MRNFP) estiment que la description des conditions climatiques du territoire, présentée à la page 33 de l'étude d'impact, n'est pas suffisamment détaillée par l'initiateur, si on prend en considération que, du km 84 au km 227, l'altitude, les précipitations, la température et les durées de gel au sol sont différentes. Selon l'étude d'impact, l'accumulation totale annuelle de pluie est d'environ 948,3 mm. Cette valeur représente probablement une moyenne pour l'ensemble de la route 175. En effet, selon les résultats des stations météo du lac Jacques-Cartier et de la Forêt Montmorency, il appert que les parties centrale et sud de la réserve reçoivent des précipitations totales annuelles bien supérieures, qui varient plutôt entre 1 400 et 1 500 mm.

En plus des types de sols et des niveaux de pentes, les paramètres climatiques sont d'une grande importance pour mieux définir la sensibilité de certains tronçons aux phénomènes d'érosion hydrique. Ainsi, pour ajuster les mesures d'atténuation lorsque l'on suggère une stabilisation des sols par des techniques végétales, l'initiateur devrait mieux définir la durée de période sans gel, et la détailler pour tout le corridor à l'étude.

4. DESCRIPTION DU PROJET

La description du projet présenté à la section 4 de l'étude d'impact est trop sommaire. Bien que nous concevions que certaines informations ne seront disponibles que lors de l'étape de réalisation des plans et devis, nous estimons que l'initiateur doit présenter les informations suivantes dès cette étape :

QC-16: Dans la mise en contexte du projet (p. 1), il est indiqué que le ministère des Transports a procédé à la réalisation de plusieurs études et à la mise en œuvre d'interventions ponctuelles qui ont permis d'améliorer la sécurité sur différents tronçons de la route 175. Par la suite, le paragraphe détaille les études réalisées mais, par contre, il ne précise pas la nature des interventions ponctuelles subséquentes. L'initiateur doit localiser l'ensemble des interventions réalisées ces dernières années et indiquer quels types de travaux d'amélioration ont été effectués (redressements de courbes, aménagement de voies auxiliaires, etc.).

QC-17: Dans la section 4.4.3.3 (p. 83), l'initiateur énumère les éléments qui devront être pris en considération lors de déplacements de pylônes, référant aux éléments techniques. Cette section devrait également préciser la longueur des tronçons de ligne qui seront déplacés et les éléments environnementaux qui seront pris en considération dans l'éventualité où des pylônes seraient déplacés.

QC-18: À la section 4.4.5 (p. 84), il est mentionné, concernant le calendrier des réalisations, qu'environ 45 chantiers seront mis en opération entre 2005 et 2009. L'initiateur doit fournir des informations plus précises sur la répartition des chantiers et leurs échéanciers, à savoir : comment s'assurera-t-il qu'ils seront répartis de façon à assurer la fluidité de la circulation et la sécurité des usagers? Quels moyens seront pris

afin de bien informer les usagers de la route des travaux en cours et à venir et des ralentissements de la circulation? L'initiateur doit également préciser s'il y aura des travaux en permanence l'été et l'hiver, le jour et la nuit. L'initiateur devra également préciser comment les chantiers seront répartis en fonction des contraintes environnementales.

QC-19: Selon l'étude d'impact, plusieurs coupes de roc sont prévues. Est-il possible d'identifier l'ensemble des zones de dynamitage, de décrire l'importance de ces opérations et de préciser les lignes directrices qui seront respectées pour la protection de l'environnement. De plus, l'initiateur doit préciser la gestion des déblais en indiquant les critères de sélection pour les aires d'entreposage temporaires et permanentes, le cas échéant.

QC-20: À la page 71, il est mentionné qu'entre les km 84 et 144, 19,5 kilomètres de la chaussée existante seront récupérés et qu'entre les km 144 et 227, il y aura récupération de 53,2 kilomètres. Nous comprenons donc que 72,7 kilomètres des 143 kilomètres de la chaussée seront récupérés alors que 70,3 kilomètres ne seront pas réutilisés pour la route à quatre voies divisées. Pouvez-vous préciser quelles sections de ces 70,3 kilomètres seront travaillées pour les restaurer et quelles sections seront conservées comme route?

QC-21: L'étude d'impact présente une carte (p. 81) sur laquelle sont localisées les carrières et sablières déjà présentes dans la zone d'étude. Il serait pertinent d'identifier parmi ces dernières celles qui pourraient être utilisées pour le projet et, finalement, les nouvelles aires pour lesquelles le MTQ entend demander des baux d'exploitation de substances minérales de surface.

QC-22: À la section 4.4.3.5 (p. 83), il est rapporté que la localisation de zones de virement sera définie à l'étape de préparation des plans et devis, de concert avec les différents intervenants du milieu. L'initiateur doit préciser quels intervenants seront consultés et quels critères seront utilisés pour le choix final quant à la localisation de ces zones?

QC-23: À la section 4.4.3.6 de l'étude d'impact (p. 84), il est mentionné que des sites potentiels pour l'implantation de belvédères ont été retenus. Cette liste peut-elle nous être présentée? L'initiateur doit indiquer quel sont les critères permettant de retenir certains sites plutôt que d'autres.

QC-24: Afin de mieux analyser le tracé actuel et les différentes variantes des emprises, la présentation du projet pourrait-elle être complétée avec les photos aériennes? L'initiateur a déjà présenté ce document photographique lors de la visite sur le terrain qui a eu lieu le 26 septembre 2002.

QC-25: À la page 84 de l'étude d'impact, l'initiateur indique que le coût global du projet est de 550 M \$. Si ce coût a été revu à la hausse récemment, l'initiateur doit divulguer le nouvel estimé des coûts.

5. COMPARAISON DES VARIANTES ET SÉLECTION D'UNE VARIANTE OPTIMALE

QC-26: L'initiateur retient des variantes qui prévoient des empiètements importants dans certains plans d'eau tels que les lacs Jacques-Cartier, Sept-îles et Horatio-Walker en avançant que des contraintes locales telles que la présence de roc et de pylônes d'Hydro-Québec ne permettent pas de retenir les autres variantes. L'initiateur devrait expliquer pourquoi, dans le contexte où il a revu le tracé sur 143 km et qu'une grande partie de la chaussée actuelle (70,3 km) ne sera pas réutilisée pour le projet, il ne présente pas de variantes qui sortiraient complètement de l'emprise actuelle pour ces secteurs en les contournant afin d'éviter d'importantes interventions dans les plans d'eau.

QC-27: Les tableaux comparatifs utilisés pour la comparaison des variantes de certains secteurs de la route 175 ne permettent pas d'apprécier, pour certains critères de comparaison utilisés, la performance relative de chacune des variantes. Par exemple, le critère environnemental relatif aux pertes de milieux humides dans le secteur du lac à Régis : seules les variantes 1 et 2 présentent une quantification de ces pertes et ce critère n'est pas évalué pour la variante 3. La présentation de l'information selon une technique ordinale serait préférable. Il s'agit alors de comparer qualitativement ou quantitativement les variantes pour chaque critère retenu en indiquant clairement ce qui les distingue l'une par rapport aux autres et en donnant l'ordre d'importance de chaque variante pour chaque critère.

Par la suite, l'initiateur pourrait présenter une synthèse de la comparaison des variantes d'aménagement pour chaque secteur sur les plans technique, économique et environnemental et identifier la variante de moindre impact, soit celle qui s'insère le mieux dans le milieu d'accueil. Les motifs liés au choix de la variante retenue doivent être expliqués afin de comprendre en quoi elle se distingue nettement des autres.

QC-28: Pour certains secteurs, l'initiateur doit présenter les informations suivantes :

Secteur des lacs à Régis et à Noël (km 90,8 au km 94)

Selon l'initiateur, la Société des établissements de plein air du Québec (Sépaq) s'est montrée en faveur de la variante 1 qui propose un contournement à l'ouest du lac à Régis (p. 51). La position de cet organisme quant au choix de cette variante doit être exposée clairement dans l'étude d'impact. Par exemple, quelle est sa position par rapport à la rétrocession de la route actuelle et de la responsabilité de l'entretien de ce chemin?

Secteur du lac Jacques-Cartier (km 139 au km 144)

La variante retenue prévoit un remblayage important d'une superficie de 35 000 m² dans la baie du lac Jacques-Cartier, à la hauteur des kilomètres 140 et 141. Lors de l'analyse environnementale de ce projet, l'évaluation se fera à la lumière des orientations majeures de la Politique nationale de l'eau, rendue publique le

26 novembre 2002, notamment de l'orientation 3 visant la protection des écosystèmes aquatiques. La politique reconnaît l'importance des écosystèmes aquatiques et riverains ainsi que les milieux humides tels les marais, marécages et tourbières pour leur richesse écologique, leur biodiversité ou encore pour leur fonction d'épuration. La protection de ces milieux doit donc être prise en considération par l'initiateur lors de la conception, la réalisation et l'exploitation du projet.

Considérant l'importance de cet impact, l'initiateur doit faire la preuve qu'une diminution de l'empiètement n'est pas possible et que l'optimisation du tracé est maximale.

6. MÉTHODE D'ÉVALUATION DES IMPACTS

QC-29: La méthode utilisée pour évaluer les impacts a pris en considération trois (3) critères qui nous apparaissent comme étant fondamentaux dans une méthode d'évaluation de l'importance des impacts. Ces critères : intensité de la perturbation, durée et étendue permettent en effet de quantifier ou de qualifier la force de l'impact, et de le situer dans le temps et dans l'espace. Cependant, les aspects suivants nous semblent susceptibles de nuire à la transparence de la méthode utilisée :

- La définition du critère « intensité » fait référence au degré de perturbation causée par le projet et à la valeur de la composante. L'utilisation d'un même critère pour désigner deux concepts différents n'est pas souhaitable. En effet, cette façon de faire ne permet pas de distinguer quel importance relative possède chaque concept (valeur et intensité). Bien que les éléments utilisés pour procéder au jugement de valeur de ce critère font référence au degré de perturbation causée par le projet et à la valeur de la composante, les classes de valeur distinguées pour pondérer l'intensité se rapportent uniquement au degré de perturbation, aucune classe de valeur ne portant sur le critère de la valeur de la composante. La valeur de la composante qui relève du système de valeurs des communautés concernées devrait faire l'objet d'une évaluation distincte.
- De plus, les définitions des valeurs possibles du critère intensité réfèrent à des concepts retrouvés dans les classes de valeur de l'étendue. Par exemple, pour déterminer les classes moyenne et forte, on tient compte de la modification de l'abondance ou de la répartition générale de la composante touchée dans la zone d'étude. Il s'ensuit une certaine redondance entre les deux critères. Il est important d'établir une distinction entre le concept d'intensité (la force avec laquelle on affecte une composante) et celui d'étendue (dimension spatiale de l'impact).
- Pour le critère de la durée, trois classes sont définies : longue, moyenne et courte. La durée est courte lorsqu'une perturbation est ressentie pendant la période de construction seulement. Pour le présent projet où la période de construction se déroulera sur plusieurs années, cette définition risque de minimiser l'importance d'un impact. En effet, pour certaines composantes sensibles biophysique et humaine, nous croyons que la durée de la période de construction aurait dû être

évaluée comme étant longue. Par exemple, pour les poissons et leurs habitats, lorsque nous considérons la sensibilité de ces composantes et la proximité des travaux, nous estimons que la durée de l'impact aurait dû être déterminée comme longue.

Considérant que les informations données dans l'étude d'impact sur l'importance de l'impact sont présentées de façon détaillée lors de la description de chaque impact potentiel, nous estimons que l'initiateur n'est pas tenu de reprendre l'exercice.

7. ANALYSE DES IMPACTS

QC-30: L'initiateur doit préciser de quelle façon les « suivis environnementaux tirés des projets routiers antérieurs » ont été pris en considération lors de l'évaluation des impacts et de l'efficacité réelle de certaines mesures d'atténuation. L'initiateur doit préciser également les projets routiers, antérieurs et récents, dans ce territoire ainsi que les paramètres qui ont été pris en considération, notamment pour évaluer l'efficacité de certaines mesures d'atténuation.

Les problèmes environnementaux ainsi que les résultats positifs des chantiers (km 84, de l'Étape, du lac Tourangeau et des Uries) réalisés par le MTQ ces trois dernières années devraient faire l'objet de cette analyse et de ces précisions.

7.1 Sélection des composantes analysées et justification du programme d'inventaire

QC-31: Les spécialistes de la faune du MRNFP indiquent qu'en plus de l'analyse des impacts sur les espèces à statut particulier pour les animaux à fourrure, les micromammifères et l'herpétofaune, il aurait été intéressant que l'étude d'impact comprenne également l'analyse des impacts sur ces espèces fauniques en général.

7.2 Qualité de l'eau

QC-32: L'initiateur mentionne que, dans une large mesure, la qualité de l'eau de la rivière Pikauba reflète celle des eaux des autres cours d'eau de la zone d'étude colonisée par l'omble de fontaine (p.103). L'initiateur doit présenter une caractérisation de la qualité de l'eau de la rivière Pikauba et expliquer comment les résultats de cette caractérisation reflètent ceux des eaux des autres cours d'eau de la zone d'étude (tableau 7.1).

QC-33: L'initiateur a qualifié de mineure l'importance des modifications de la qualité de l'eau prévues lors de la phase de construction. À la lumière des enseignements tirés des visites de chantier effectuées par les spécialistes de la faune du MRNFP et du MENV, il appert que les modifications physiques à la qualité de l'eau s'avèreraient plus importantes. Afin de nous permettre de porter un jugement sur cet impact, l'initiateur

doit utiliser et présenter les informations recueillies lors de la surveillance environnementale effectuée sur des projets réalisés dans la réserve faunique des Laurentides et qui permettraient d'appuyer son raisonnement à l'effet que l'impact est mineur.

QC-34: Selon l'initiateur, l'entretien hivernal de la route en phase d'exploitation, qui nécessitera des quantités supplémentaires de fondants et d'abrasifs du fait de l'augmentation de la largeur de l'emprise, a été jugé mineure compte tenu d'une intensité faible, d'une étendue locale et de la courte durée du phénomène. Nous estimons que l'information fournie dans l'étude d'impact n'est pas suffisante pour nous permettre de juger de l'importance de cet impact. Les informations et explications supplémentaires suivantes doivent être fournies pour nous permettre d'apprécier ce jugement :

- L'initiateur doit justifier sa détermination de la durée de l'impact de l'entretien hivernal sur la qualité de l'eau, qu'il a qualifiée de courte. Nous sommes d'avis que la durée aurait du être qualifiée de longue compte tenu que l'entretien hivernal devra avoir cours tout au long de la durée de vie de la route et que la période d'entretien hivernal dure environ sept mois par année;
- Les effets de l'augmentation des quantités de fondants dans l'écosystème aquatique doivent être détaillés en tenant compte qu'il y a déjà des conséquences sur certains lacs et cours d'eau en bordure de la route 175;
- En plus d'indiquer les quantités d'abrasifs et de sel de déglacage supplémentaires qui seront requises pour l'entretien de la route (tableau 4.11, p. 84), l'initiateur doit préciser et comparer les superficies des emprises moyennes actuelles et futures. Les changements anticipés sur le drainage devront être précisés puisque, en plus des augmentations prévues d'abrasifs et de sel, les quantités d'eau les drainant seront nettement supérieures en raison du fait que les voies sont doublées, qu'il y aurait un terre plein de 4 à 18 mètres et des pentes de talus de 4H:1V;
- L'identification des sections de routes où l'épandage des sels constitue systématiquement un problème pour les habitats aquatiques;
- Une discussion de la faisabilité des mesures suivantes, suggérées par les spécialistes de la faune du MRNFP, et visant la réduction de l'utilisation de fondants et de leur présence dans les écosystèmes :
 - Examiner la possibilité de réduire les accumulations de neige et de glace sur la route en modifiant les périodes d'entretien et en favorisant l'utilisation de brise-vent pour diminuer les accumulations causées par les vents;
 - Évaluer l'efficacité des dispositifs utilisés pour l'épandage (sec, mouillé, granulaire);
 - Évaluer d'autres produits qui peuvent être utilisés dans les tronçons écologiquement problématiques;
 - Appliquer des pratiques et des techniques exemplaires pour l'entreposage, le transport et l'épandage;

- Évaluer des solutions alternatives aux systèmes de drainage des eaux contaminées de sels afin de limiter la contamination des habitats aquatiques.

QC-35: En référence au tableau 7.1 page 103 (Caractéristiques physico-chimiques minimales et maximales de l'eau de 20 lacs...), l'initiateur doit expliquer pourquoi les mesures maximales sont fournies uniquement pour des données datant de 1967 à 1992. Les modifications ou variantes directement reliées à l'utilisation de sels (chlorures de calcium et/ou sodium), qui pourraient être observées, devraient être différentes et probablement bien supérieures en 2003. En conséquence, l'initiateur doit prévoir un suivi de la qualité de l'eau dans son programme de suivi environnemental. À cause de leur sensibilité et de leur localisation, les spécialistes de la faune du MRNFP proposent le suivi des lacs suivants : à Régis, à Noël, Petit lac à l'Épaulé, des Roches, Espérance, Labyrinthe, Horatio-Walker, Chominich, Jupiter, Pijart, Grelon, Tourangeau, Daran, des llets, et Simoncouche. Des mesures doivent être effectuées afin de connaître les concentrations actuelles et permettre d'en suivre l'évolution.

QC-36: Les dépôts de sable et sels du MTQ aux km 182, 4 et 109, 9 doivent être pris en considération en tant que source d'impact sur la qualité de l'eau et l'habitat du poisson. Selon les spécialistes de la faune du MRNFP, ces sites ont déjà fait l'objet de mesures correctives afin de limiter les apports dans les cours d'eau et plans d'eau situés à proximité. L'initiateur compte-t-il intervenir à ces sites pour diminuer ces impacts, notamment en ce qui concerne le site à proximité du lac Daran (km 182, 4) qui, toujours selon les spécialistes de la faune du MRNFP, présente une contamination très importante en termes d'apport de sels et de chlorures.

7.3 Hydrographie et hydrologie

QC-37: À la page 72, on mentionne que des batardeaux seront construits pour la reconstruction des ponts. Quelle sera la capacité de protection de ces batardeaux en termes de récurrence des débits contre lesquels ils protégeront le site?

QC-38: L'initiateur doit préciser la définition (calcul) des termes débits moyen, minimum et maximum annuels dont il est question à la page 34 de l'étude l'impact. À titre d'information, la moyenne annuelle du débit moyen journalier de la rivière Montmorency, mesurée à la station hydrométrique 051001 (bassin de 1 100 km²), est de 34 m³/s. Il devrait aussi donner les mêmes détails pour les débits de la rivière Pikauba mentionnés à la page 35.

7.4 Transport sédimentaire

QC-39: L'initiateur doit identifier de façon précise les secteurs les plus à risque compris à l'intérieur des zones à fort potentiel d'ensablement présentées aux tableaux 7.2, 7.3 et 7.4.

QC-40: L'initiateur indique (p.104) que les activités de construction affecteront temporairement les plans d'eau en aval des travaux par une mise en transport des sédiments et qualifie l'importance de l'impact de mineure après l'application des mesures d'atténuation courantes et particulières. Considérant l'importance de cette perturbation dans les zones sensibles, qui peut se produire dès le début des travaux au printemps, se terminer tard l'automne et, dans bien des cas, se continuer à la fonte des neiges au printemps suivant, l'initiateur doit documenter l'efficacité des mesures d'atténuation qui ont été mise en place lors de ces travaux à la lumière des enseignements acquis lors de la surveillance environnementale de chantiers similaires.

7.5 Stabilité des berges et des talus

QC-41: Nous considérons que les impacts des traversées de cours d'eau (ponts et ponceaux) sont nettement sous-évalués dans l'étude d'impact. Considérant la fragilité du milieu, l'initiateur de projet devrait présenter une étude comparative détaillée concernant les ouvrages de traversée avec radier et ceux à contour ouvert. Cette étude devrait notamment présenter les plans types et les détails des méthodes de construction de ces ouvrages de traversée. Nous sommes d'avis que des ouvrages sans radier permettraient d'éviter les détournements de cours d'eau, donc de réduire considérablement les impacts dus aux problèmes de sédimentation. L'initiateur de projet devrait également expliquer les critères qu'il entend utiliser pour effectuer le choix des ouvrages de traversées qui seront mis en place.

QC-42: L'initiateur évalue la durée de l'impact sur la stabilité des berges et des talus pour la phase de construction comme étant courte. Cependant, le tableau 7.4 de la p. 107 rapporte qu'il y a toujours un problème de sédimentation d'origine anthropique causé par les travaux réalisés au km 84 en 2002. Ainsi, la durée de ce genre d'impact ne devrait-elle pas être qualifiée de moyenne puisque les problèmes de sédimentation persistent bien au-delà de la fermeture d'un chantier.

QC-43: La mesure d'atténuation particulière PB-8 ne donne pas de détails quant à la stabilisation des berges remaniées lors de la mise en place des ouvrages de traversée. Les informations suivantes sont requises concernant les mesures de protection des berges, notamment celles concernées par les empiètements dans l'eau :

- Le matériau et le calibre et l'épaisseur des enrochements;
- La pente des talus;
- L'emplacement et le type des membranes;
- L'élévation et les caractéristiques de l'enrochement par rapport aux éléments de conception tels que les glaces et la hauteur de la ligne des hautes eaux et des vagues. Par exemple, pourquoi voit-on un enrochement jusqu'au niveau du pavage sur la figure des coupes types des mesures particulières PP-5, en annexe 1?

QC-44: L'initiateur doit apporter des informations supplémentaires par rapport à la mesure d'atténuation particulière PP-5 (relativement aux caractéristiques des mesures de stabilisation par enrochement) et à la mesure d'atténuation particulière PB-4

(concernant les détails relatifs à la conception des épis (matériaux, calibre, méthode de construction, etc.)). L'initiateur doit également préciser comment une attention particulière et constante sera apportée à la protection des milieux riverains lors des travaux de construction.

7.6 Végétation terrestre

QC-45: Au point 7.4.1.2, l'initiateur qualifie de mineure l'importance de la perte de couvert forestier en phase de construction et d'exploitation. En conséquence, l'initiateur précise qu'aucune mesure d'atténuation particulière n'est prévue en phase de construction et que seules les mesures courantes sont retenues en phase d'exploitation. Pris dans son ensemble, l'impact de la perte de 862 ha peut effectivement être considéré comme faible. Cependant, lorsque les circonstances le permettent, la réalisation de la mesure d'atténuation habituelle consistant à restaurer et à végétaliser les tronçons routiers délaissés permet de réduire la perte de superficies forestières. L'initiateur doit indiquer si cette mesure peut être envisagée dans le cadre de ce projet.

QC-46: La Direction de l'environnement forestier du MRNFP signale que, conformément à la Loi sur les forêts, la récolte de matières ligneuses lors de la construction de routes sur les terres publiques doit faire l'objet de permis utilitaires. Ainsi, selon les procédures habituelles, le MTQ, tout en s'assurant du respect de la Loi sur les forêts et ses règlements, doit s'assurer que le bois de valeur commerciale sera destiné aux bénéficiaires envers lesquels le MRNFP a pris des engagements.

QC-47: L'initiateur mentionne, à la page 113, que les mélézaies sont rares. Ces peuplements, importants pour une espèce comme le tétras du Canada, seront-ils affectés par le projet?

7.7 Milieux humides

QC-48: L'initiateur indique, dans l'étude d'impact (p. 116), que la zone d'influence comprend une superficie de milieux humides évaluée à près de 240 ha. La superficie perdue par rapport à cette zone, du fait de la réalisation du projet, a été estimée à environ 43 ha. L'initiateur précise également que les pertes de ces milieux humides constituent le principal impact relié à la phase construction (p. 119), qu'elles ne peuvent être évitées et peuvent difficilement être compensées (Addenda 1, p. 15).

Le ministère de l'Environnement, avec la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables (L.R.Q., c. Q-2, r. 17.2), préconise la préservation de l'intégrité de ces milieux et a comme principe d'autoriser un empiètement dans ces milieux que dans les cas d'absolue nécessité. Nous estimons que l'effort fait par l'initiateur lors de la conception du projet afin de considérer l'importance de ces milieux et d'assurer leur évitement le plus possible répond à l'esprit de cette politique. Cependant, nous

estimons que l'initiateur devrait considérer des avenues de solution pour compenser les pertes résiduelles.

L'initiateur indique, à la mesure d'atténuation particulière PB-4 concernant le cas particulier du remblai dans le lac Jacques-Cartier, que certains marais ou herbiers pourront être recréés. Il mentionne également qu'une étude est prévue afin de déterminer la pertinence et la façon de compenser les pertes encourues de milieux humides. Compte tenu de l'importance de ces milieux, nous estimons qu'un effort supplémentaire doit être fait en regard des mesures de compensation de ces pertes. En conséquence, l'initiateur doit préciser quels seront les critères définis pour déterminer la pertinence d'entreprendre des actions concrètes visant à compenser la perte de ces milieux humides.

7.8 Poissons et habitats

QC-49: L'initiateur établit à environ 6 hectares la perte d'habitats aquatiques. Il évalue comme étant mineure l'importance de l'impact de l'élargissement de la route 175 sur l'habitat du poisson. Comme mesure de compensation, il précise qu'il présentera un programme lorsque les gestionnaires de la Loi sur les pêches et leurs partenaires en auront défini les critères d'acceptabilité. Le MENV est étonné que, à cette étape-ci, l'initiateur ayant évalué la préservation de l'intégrité des écosystèmes aquatiques comme un enjeu majeur du projet, les différents scénarios envisageables pour compenser les pertes d'habitat n'aient pas été présentés. Pour nous permettre de procéder à l'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet en considérant l'objectif d'aucune perte nette d'habitat, l'initiateur doit nous présenter les mesures de compensation qu'il entend privilégier. Les pertes d'habitat seront-elles compensées par la création d'habitats de remplacement, par la restauration ou l'amélioration d'habitats existants dont le potentiel est faible dans les bassins versant touchés ou prévoyez-vous la restauration de barrages?

La perte de capacité de production de l'habitat du poisson associé au projet n'est pas quantifiée, alors qu'il est entendu que celui-ci va occasionner des pertes nettes d'aires de reproduction, d'alimentation et d'abri. Pour appuyer son exercice de compensation d'habitat du poisson, cette perte de capacité de production doit être précisée.

QC-50: Dans le calcul des superficies de pertes d'habitat du poisson, l'initiateur a-t-il considéré les habitats aquatiques identifiés comme marécages ou milieux humides qui communiquent directement avec des cours d'eau ou des lacs. Ils constituent, en certaines périodes de l'année, des habitats aquatiques tels que désignés par la définition légale de l'habitat du poisson d'après la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune. Sinon, l'initiateur doit réévaluer les superficies des pertes d'habitats aquatiques.

QC-51: L'initiateur a calculé les pertes d'habitat associées à la construction des ponceaux en considérant uniquement la largeur de l'emprise. Comme le rallongement des ponceaux, dans la majorité des cas, implique que l'initiateur doit intervenir dans les

cours d'eau affectés en amont et en aval de l'extérieur de l'emprise de la route, il doit justifier pourquoi il a limité les pertes à la largeur des ponceaux.

QC-52: L'initiateur doit mentionner et prendre en considération, dans son analyse, les conséquences suivantes sur les populations de poissons lors de la période de construction : la mortalité directe, des difficultés respiratoires, la limitation de la migration et du déplacement, la réduction de l'abondance et de la diversité de la nourriture, la limitation de la visibilité, et la présence d'obstacles physiques nuisant à la libre circulation.

QC-53: L'initiateur n'a pas évalué l'impact associé aux apports massifs d'abrasifs lors de l'exploitation de la route sur l'habitat du poisson. Les spécialistes de la faune du MRNFP ont, à cet effet, identifiés des plans d'eau particulièrement sensibles à ce type de perturbation. Il s'agit des lacs à Régis, à Noël, Petit lac à l'Épaule, des Roches, Espérance, Labyrinthe, Horatio-Walker, Chominich, Jupiter, Pijart, Grelon, Tourangeau, Daran, des Ilets et Simoncouche. L'initiateur doit évaluer cet impact et identifier les mesures d'atténuation pouvant être mises en place.

QC-54: Au début des années 1990, une traverse de la rivière Moncouche (km 221,60) a été construite par le MTQ. À cette époque, il était incertain que l'omble de fontaine puisse la franchir en raison de sa longueur et des caractéristiques d'écoulement. Depuis, un suivi a permis de confirmer qu'elle est franchissable par les ombles de fontaine. L'initiateur doit indiquer si le projet est susceptible de modifier les conditions actuelles.

7.9 Faune terrestre

QC-55: Concernant le caribou forestier, l'initiateur mentionne une perte d'habitat estimée à 12 ha. Il rapporte cette perte à la superficie totale d'une partie du territoire fréquenté par le caribou forestier (1 100 km²) et qualifie ensuite l'impact de mineur. Les habitats du caribou forestier touchés par le projet sont rares dans le territoire fréquenté par ce dernier et ceux-ci sont fortement sélectionnés par l'animal. De plus, le caribou forestier est sur le point de recevoir le statut d'espèce vulnérable au Québec et fait déjà partie de la liste des espèces menacées en vertu de la loi fédérale sur les espèces en péril. En conséquence, selon les spécialistes de la faune du MRNFP, ces éléments devraient permettre de qualifier de moyenne, sinon de majeure, l'importance de l'impact sur le caribou forestier.

QC-56: L'effet de barrière et de la fragmentation des habitats sur la faune aurait pu être davantage étudié. En effet, le doublement projeté de l'infrastructure routière accentuera le cloisonnement entre les parties est et ouest de la réserve faunique des Laurentides. Selon les spécialistes de la faune du MRNFP, il existe une littérature abondante sur les effets des infrastructures linéaires de transport sur la faune. Une revue de la littérature devrait être réalisée pour en ressortir les principales conclusions.

QC-57: En ce qui concerne l'original, des impacts relativement importants sont appréhendés en phase d'exploitation (utilisation d'abrasifs et création possible de salines, effet de cloisonnement généré par l'infrastructure routière). Selon les spécialistes de la faune, l'importance de ces impacts devrait être à tout le moins qualifiée de « moyenne ». Nous estimons également qu'il est nécessaire de cibler et d'envisager des mesures destinées à réduire le risque de collision telles que la pose de clôtures couplée à des passages à faune, l'installation d'appareils de détection, l'élimination des mares salines, la mise en place de salines de compensation et la pose de panneaux d'avertissement indiquant le degré de risque de collision.

7.10 Espèces floristiques et fauniques à statut particulier

QC-58: À la page 131, l'initiateur rapporte que la sensibilité de l'omble de fontaine, du touladi, du saumon atlantique et de l'éperlan arc-en-ciel servira d'indicateur de la qualité de l'habitat pour l'ensemble des communautés de poissons de la zone d'étude. Selon les spécialistes de la faune du MRNFP, il aurait été pertinent d'utiliser l'omble chevalier comme espèce indicatrice étant donné que cette dernière est considérée comme étant une espèce sensible et qu'elle figure sur la liste des espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables.

7.11 Sécurité des usagers de la route 175

Dans la mise en contexte du projet, l'initiateur mentionne que la route 175 projette une image de corridor routier à risques élevés d'accident. En effet, il appert que la route 175 présente le troisième taux d'accident le plus élevé sur un total de neuf routes nationales comparables et se classe au huitième rang au Québec en ce qui a trait au taux d'accident mortel (BUC, 1999, p. 66). Conséquemment, il est important que l'initiateur déploie tous les efforts possibles pour que des améliorations soient apportées à cette infrastructure afin de réaliser des gains notables et durables en terme de sécurité routière.

QC-59: L'initiateur indique, dans les sections 7.5.3.2 (Usagers de la route) et 10.3 (Milieu humain), que, globalement, le réaménagement de la route 175 aura un impact positif en matière de sécurité routière en raison de l'amélioration de la géométrie des voies de circulation. L'amélioration des conditions de circulation pourrait avoir pour effet d'augmenter la vitesse des véhicules (vitesse pratiquée). Le cas échéant, quel serait l'impact de ce facteur sur le risque d'accident?

QC-60: L'hiver, les véhicules pourront-ils circuler de façon sécuritaire sur les deux voies allant dans une même direction, en particulier lors de dépassements (voie de gauche)? Quelle est l'efficacité des fondants (sel) lors de froids intenses, de neige abondante et d'un débit de circulation plutôt faible?

QC-61: Les spécialistes du MSSS nous ont informés qu'en matière de services offerts aux usagers en lien avec la problématique des accidents routiers sur ce corridor, un

document a été publié par l'Institut d'ambulance du Québec, filiale de la Coopérative des techniciens ambulanciers du Québec métropolitain (CTAQM). Ce document (septembre 2003) porte sur le projet SÉCURIPARC qui vise à améliorer les moyens de porter assistance aux usagers de la réserve faunique des Laurentides (RFL). L'initiateur doit faire part des mesures indiquées dans ce document qui a été déposé au coordonnateur des mesures d'urgence de la Régie régionale de la santé et des services sociaux de Québec.

QC-62: En raison du nombre important de chantiers et des risques d'accident pouvant y être associés, il nous apparaît essentiel qu'une attention particulière soit apportée aux mesures de prévention devant être prises pendant la période de construction du projet. À cet égard, l'initiateur doit présenter le programme de prévention qu'il entend mettre en place afin de minimiser les risques d'accident.

QC-63: L'initiateur doit indiquer la composition du trafic qui emprunte la route 175 (pourcentage d'automobiles et de camions) et préciser le nombre d'accidents impliquant un véhicule lourd et la gravité de ceux-ci.

QC-64: Également, l'initiateur doit amener des précisions quant à l'intensification du camionnage d'ici les 20 prochaines années.

QC-65: Comme le risque pour la sécurité des usagers de la route 175 est accru du fait qu'elle constitue une route de transit où circulent de nombreux véhicules lourds entre l'agglomération de la Capitale-Nationale et la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean, l'initiateur doit identifier et discuter des orientations possibles concernant d'autres modes de transport des marchandises (transports maritime et ferroviaire).

Accidents impliquant la grande faune

QC-66: Après avoir fourni des précisions sur la densité de la population d'orignaux et le nombre de collisions par année, il est indiqué, à la page 159, qu'il est probable que le nombre de collisions avec des orignaux augmente avec le nouveau corridor. L'initiateur doit identifier plus clairement les facteurs susceptibles de faire augmenter le nombre de collisions.

QC-67: L'initiateur mentionne qu'étant donné le grand nombre d'accidents impliquant la grande faune le long de la route 175 et l'importance de l'enjeu de la sécurité routière dans ce projet, il est nécessaire de cibler et d'envisager des mesures destinées à réduire le risque de collision. On retrouve, parmi ces mesures, la pose de clôtures couplée à des passages à faune, l'installation d'appareils de détection, l'élimination des mares salines et la mise en place de salines de compensation et la pose de panneaux d'avertissement indiquant le degré de risque de collision.

Cependant, la mise en place de ces mesures d'atténuation n'a pas fait l'objet d'un engagement ferme de la part de l'initiateur. En effet, dans l'étude d'impact, aucune de ces mesures n'a été élaborée et localisée concrètement sur le tracé de l'autoroute.

L'initiateur reporte plutôt l'examen de la pertinence de leurs implantations en fonction de résultats ultérieurs des études en cours dans ce domaine. Dans ces circonstances, il nous apparaît étonnant que l'évaluation de l'importance de l'impact sur la grande faune ait été qualifiée de mineure et que l'impact sur la sécurité des usagers ait été qualifié de positif.

Compte tenu de l'importance de cet enjeu, l'initiateur doit présenter les mesures de prévention qui seront mises en place pour diminuer le nombre d'accidents impliquant la grande faune et les mesures d'intervention prévues pour les usagers de la route en cas d'accident. Les choix retenus doivent être détaillés et justifiés.

QC-68: Selon les informations inscrites sur la carte 4 de l'étude d'impact, il y a eu 425 collisions impliquant la grande faune pour la période de 1991 à 2001. Pourrait-on obtenir le nombre d'accidents total pour cette période afin de déterminer le pourcentage attribuable à la grande faune? Dans l'étude d'impact, on indique le nombre de collisions pour les périodes de 1997 à 2001 (tableau 1.7, p. 16) et de 1993 à 1996. Il manque les années 1991 et 1992.

Impacts des conditions climatiques sur la sécurité routière

QC-69: Afin de réduire les risques de perte de contrôle dans les zones d'insécurité due aux conditions climatiques, on mentionne, dans l'étude d'impact, que le maintien de critères élevés pour l'entretien et le déneigement de la route seront des éléments fondamentaux de l'amélioration des conditions de sécurité. L'initiateur doit indiquer quels sont ces critères.

QC-70: Au tableau 1.8 de la page 16, l'initiateur doit expliquer pourquoi on n'y retrouve pas les accidents causés par des pertes de contrôle. Comme ils sont de nature à se produire lors de conditions climatiques difficiles, ces informations doivent être fournies.

QC-71: Serait-il possible de préciser les interventions effectuées jusqu'à maintenant pour informer les usagers de la route 175 lors des conditions climatiques difficiles?

Activités récréatives

Pêche – Omble de fontaine

QC-72: L'initiateur a évalué un impact résiduel d'importance mineure en phase de construction pour les activités de pêche à l'omble de fontaine. Considérant que le long du tracé de la route 175, on retrouve certains sites de pêche, l'initiateur doit identifier tous les sites situés près de la route et discuter de la détérioration de la qualité de la pêche lors des travaux de construction. L'initiateur doit également évaluer si des mesures peuvent être prises, en collaboration avec la Sépaq, pour identifier des sites de remplacement des sites perturbés lors de la construction afin de compenser la perte d'attrait pour les pêcheurs fréquentant les réseaux d'accès et d'accueil près de la route.

QC-73: Pendant la phase d'exploitation, l'initiateur indique qu'il n'y a aucun impact anticipé sur les activités de pêche. Nous sommes d'avis que l'atteinte importante à la qualité des habitats de poissons touchés par le projet est de nature à contribuer à une perte de productivité des ombles de fontaine. L'étude d'impact ne quantifie pas la perte de capacité de production de l'habitat du poisson associée au projet alors qu'il est entendu qu'il va occasionner des pertes nettes d'aires de reproduction, d'alimentation et d'abris. De plus, comme les mesures de compensation n'ont pas encore été présentées par l'initiateur, il n'est pas possible de porter un jugement sur l'importance de cet impact. À la lumière de ces commentaires, l'initiateur doit revoir son jugement en ce qui concerne les impacts sur l'activité de pêche durant cette phase.

7.12 Maintien des accès et des usages

QC-74: Les représentants du parc national de la Jacques-Cartier, qui ont été consultés, nous ont fait part de leurs préoccupations concernant les accès aux secteurs à l'Épaulé (km 94), Sautauriski (km 101) et Jumeaux (km 123). Le développement du secteur des plateaux est considéré comme une priorité dans le cadre de l'élaboration de leur plan d'affaires pour les cinq prochaines années dû aux activités de pêche, d'hébergement, de randonnées pédestres, à vélo et à ski ainsi que des activités écotouristiques pratiquées sur les plateaux. Ce plan prévoit des actions pour augmenter l'achalandage sur les plateaux et diversifier les activités. En regard de la construction de la route 175, l'initiateur doit donc préciser les mesures qui seront prises afin que l'accès à ces secteurs soit sécuritaire et facile pour les visiteurs et les employés.

QC-75: L'initiateur indique, dans l'étude d'impact (p. 256), qu'un relevé des puits d'eau potable le long du tracé est en cours. Comme l'approvisionnement en eau potable est un usage de première importance pour les résidences, chalets et commerces situés le long de la route 175, nous considérons que cette information devrait être disponible pour la période d'information et de consultation publiques. L'initiateur doit nous faire part de l'état d'avancement de l'étude en cours et indiquer quelle est la probabilité que les résultats soient disponibles au moment de la consultation du public.

QC-76: La variante retenue par l'initiateur dans le secteur des lacs à Régis et à Noël prévoit que l'autoroute à quatre voies passera à l'ouest et que le tracé actuel de la route 175 sera conservé pour préserver l'accès dans le secteur du Camp Mercier. Ceci aura comme conséquence que le sentier de ski nordique actuel, reliant le Camp Mercier au parc national de la Jacques-Cartier, sera traversé deux fois. Les représentants du parc national de la Jacques-Cartier ont signalé leur intention de développer les plateaux en ayant pour objectif d'augmenter l'achalandage des fondeurs de courte et de longue randonnée. Pour se faire, le secteur à l'Épaulé sera davantage sollicité. Des pistes de ski de fond et de raquette seront aménagées. Dans cette perspective, l'initiateur doit indiquer si des infrastructures sont prévues (par exemple l'installation d'un tuyau sous la route 175) afin que les skieurs puissent bénéficier du secteur des plateaux en toute sécurité.

QC-77: L'étude d'impact fait état des zones d'exploitation et d'exploration minérales localisées le long du tracé de la route 175 (carte de la page 81, localisant les carrières et sablières, et information sur les titres miniers attribués sur le territoire à l'étude). Par contre, les impacts de la construction de la route sur ces usages ne sont pas évalués. En conséquence, l'initiateur doit faire le point sur l'importance des impacts sur cette ressource.

7.13 Climat sonore

QC-78: Bien qu'au regard du milieu bâti, la réserve faunique des Laurentides est avant tout un territoire utilisé à des fins récréatives, il importe de documenter l'aspect du bruit pour les secteurs servant à des fins récréo-touristiques ou de villégiature.

Les activités de chantier et le transport des matériaux constituent des sources d'impact potentielles sur le climat sonore. Cet aspect n'a pas été documenté dans l'étude d'impact. Or, tel qu'identifié dans l'étude d'impact (p. 217) en bordure de la route 175, on retrouve outre les bâtiments de la Sépaq, quelques résidences privées et une auberge en bordure du lac Clairval.

L'initiateur doit identifier, parmi les composantes du milieu bâti, celles qui seront susceptibles de subir une augmentation sonore lors des phases de construction et d'exploitation, indiquer les niveaux sonores auxquels ils sont soumis actuellement et lors de l'exploitation de la route (niveaux sonores déterminés selon une méthode théorique avec les limites de vitesse et le débit de circulation (DJMA et DJME) en tenant compte de la caractérisation des véhicules, soit le nombre moyen de véhicules par jour et le pourcentage de véhicules lourds). En ce qui concerne les limites de vitesse, l'initiateur doit évaluer les niveaux sonores en considérant l'augmentation de la vitesse moyenne qui a été fixée à 10 km/heure dans l'étude d'impact (p. 244).

L'initiateur doit également indiquer, pour la phase construction, les niveaux sonores à respecter et identifier les mesures d'atténuation destinées à réduire le bruit pendant cette phase aux zones sensibles localisées à proximité des chantiers.

7.14 Paysage

QC-79: La préservation de l'intégrité du paysage a été identifiée comme un enjeu environnemental du projet. L'initiateur indique que cet enjeu mérite un effort particulier d'analyse et d'évaluation. À cet effet, il identifie plusieurs éléments devant être considérés lors de la conception du projet (p. 88). Nous sommes d'avis que le choix de ces éléments est pertinent. Cependant, il est difficile pour le lecteur de percevoir la façon dont ces éléments ont été respectés ou utilisés pour choisir le tracé. Peut-on avoir plus de détails?

QC-80: Lors de l'analyse des impacts, l'initiateur mentionne que : « l'approche proposée pour l'étude du paysage est conforme aux approches classiques d'analyse

visuelle élaborées dans le contexte des évaluations environnementales des projets d'infrastructures routières, tout en étant adaptée à la problématique particulière de la zone d'étude, de même qu'à la nature et à l'échelle du projet ». Il mentionne également qu'il s'appuie sur les concepts proposés par la Méthode d'analyse visuelle pour l'intégration des infrastructures de transport du MTQ du Québec (1994) et sur sa version révisée (1998). En l'absence d'annexe spécifique présentant cette méthode, l'initiateur peut-il expliquer plus en détail cette méthode en exposant ce qui n'a pas été suivi dans la méthode du MTQ. De plus, les informations suivantes sont requises :

- Quelles sont les pondérations utilisées ou les grilles d'évaluation?
- Que signifient les termes : faible, moyen, fort, ponctuelle, mineure?
- Peut-on expliquer davantage l'annexe 8, notamment pour connaître quels sont les critères qui ont été utilisés pour déterminer les différentes classes (faible, moyenne, forte) attribuées aux caractéristiques examinées (accessibilité visuelle, intérêt visuel, valorisation attribuée)?

QC-81: Dans l'étude d'impact (p. 251), l'initiateur indique que la création de plusieurs sites d'observation tout le long du nouveau tracé contribuerait à la mise en valeur et à l'appréciation du paysage naturel. Il doit préciser ses intentions quant à la réalisation de tels sites.

QC-82: L'initiateur mentionne que les usagers pourront découvrir d'autres vues attrayantes et que l'élargissement sera responsable d'impacts positifs pour la conservation des vues en surplomb. Est-ce que l'ensemble de ces vues et sites ont été identifiés?

8. PROGRAMME DE SURVEILLANCE ENVIRONNEMENTALE

Dans l'étude d'impact, il est mentionné à quelques reprises qu'une surveillance environnementale sévère des travaux, lors de la réalisation du projet, s'avère la seule garantie de la préservation maximale des milieux sensibles qui seront affectés. Nous sommes également de cet avis. Compte tenu de l'envergure d'un tel projet et du défi que présentent la coordination et la réalisation de toutes les mesures environnementales pour atteindre les objectifs de protection des milieux naturels, la surveillance de chacun des chantiers est un enjeu de première ligne. Pour être en mesure d'évaluer la qualité de cette étape importante, l'initiateur doit compléter l'information de l'étude d'impact afin de nous assurer que le projet sera réalisé avec un minimum d'effets nuisibles sur l'environnement.

QC-83: Tel que demandé dans la directive du ministre, la section de l'étude d'impact portant sur le programme de surveillance environnementale doit notamment contenir :

- la liste des éléments nécessitant une surveillance environnementale (certains de ces éléments sont identifiés dans le chapitre 7 de l'étude d'impact portant sur l'analyse des impacts);

- l'ensemble des mesures et des moyens envisagés pour protéger l'environnement;
- les caractéristiques du programme de surveillance, lorsque celles-ci sont prévisibles (ex : localisation des interventions, protocoles prévus, liste des paramètres mesurés, méthodes d'analyse utilisées, échéancier de réalisation, ressources humaines et financières affectées au programme);
- un mécanisme d'intervention en cas d'observation du non-respect des exigences légales et environnementales ou des engagements de l'initiateur. À cet égard, l'initiateur mentionne qu'il entend prévoir l'application de pénalités financières en cas de non-respect des clauses environnementales (p. 254). L'initiateur doit préciser les détails de cette mesure et indiquer si cette clause sera inscrite au devis de construction;
- un mécanisme de surveillance dans la phase postconstruction afin d'observer toute détérioration du milieu et, le cas échéant, procéder à la mise en place de mesures correctives.

QC-84: Environ 45 chantiers seront mis en opération lors de la période de réalisation des travaux qui s'échelonna, selon votre programmation, de 2005 à 2009. Selon l'étude d'impact (page 110), les zones à fort potentiel d'ensablement feront l'objet d'une surveillance rigoureuse sur chacun des chantiers de ces zones.

Considérant qu'outre les zones à fort potentiel d'ensablement, plusieurs autres sites sensibles (7 lacs et plus de 300 cours d'eau) situés dans la zone d'étude du projet pourront être touchés par les travaux d'amélioration de la route 175, nous estimons essentiel qu'un engagement formel soit énoncé dans l'étude d'impact à l'effet que tous les chantiers de construction feront l'objet d'un plan de surveillance environnementale.

QC-85: Dans l'étude d'impact (p. 254), il est indiqué que, lors de la première réunion de chantier de chacun des contrats, les surveillants auront la responsabilité de rappeler aux entrepreneurs les enjeux environnementaux rattachés au chantier. Nous sommes d'avis que la présence des personnes responsables du contrôle environnemental des directions régionales du MENV et du MRNFP est souhaitable lors de cette première réunion de chantier. En conséquence, nous souhaitons que l'initiateur s'engage à convoquer ces responsables aux premières réunions.

QC-86: Dans l'étude d'impact, il est indiqué que l'un des ingénieurs chargés du projet aura la responsabilité de surveiller les travaux sur le chantier. Cet ingénieur nommera un surveillant qui sera présent sur les lieux quotidiennement et pourra, à l'occasion, être accompagné de spécialistes en environnement du MTQ (Étude d'impact, p. 253) lors de visites ponctuelles au chantier.

Sur la base de l'expérience acquise lors du contrôle environnemental effectué par le Ministère sur des chantiers routiers antérieurs, nous sommes d'avis qu'un nombre suffisant de personnes doit s'employer à assurer une supervision continue et rigoureuse lors de la réalisation des travaux dans les zones sensibles. Or, l'engagement indiqué dans l'étude d'impact nous apparaît insuffisant.

Afin de permettre le succès des activités de surveillance, nous croyons qu'une équipe d'inspection, ayant l'expérience pertinente dans le domaine, doit être formée par l'initiateur de projet pour intervenir à toutes les étapes rattachées à cette responsabilité, notamment :

- la vérification des plans et devis de construction afin de s'assurer de l'intégration des mesures d'atténuation courantes et particulières;
- la tenue de séances d'information auprès des entrepreneurs et des sous-traitants afin de discuter des points sensibles nécessitant une attention particulière et du respect des points inscrits aux plans et devis autorisés;
- l'inspection des travaux;
- l'identification de mesures à prendre lors du non-respect des exigences légales et environnementales et le suivi de ces mesures;
- préparation de rapports.

L'initiateur doit faire part de ses intentions quant à la formation d'une telle équipe d'inspection.

QC-87: L'interruption des travaux à l'approche de l'hiver a des conséquences fâcheuses sur les habitats aquatiques lorsque les endroits qui le nécessitent ne sont pas tous stabilisés de façon permanente. L'initiateur doit donc proposer, dans l'étude d'impact, des modalités de surveillance permettant de s'assurer que tous les travaux de stabilisation des surfaces à risque d'érosion soient entièrement complétés deux semaines avant la date prévue des premières chutes de neige importantes.

QC-88: L'initiateur doit également préciser les modalités du programme de surveillance environnementale qui permettront de s'assurer de la protection de l'environnement à l'étape de la fermeture des chantiers.

9. PROGRAMME DE SUIVI ENVIRONNEMENTAL

QC-89: L'initiateur propose des études de suivi sur les éléments suivants : la stabilité des berges et des talus, le transport sédimentaire, les poissons, la grande faune et les aménagements paysagers. Nous estimons que les éléments supplémentaires suivants doivent également faire l'objet d'un suivi environnemental :

- un suivi de la qualité de l'eau afin de documenter les changements anticipés attribuables aux opérations d'épandage de chlorures de calcium et de sodium, utilisés pour l'entretien hivernal de la route;
- les éléments de suivi qui permettront d'évaluer la performance des mesures de compensation. L'initiateur doit également s'engager à mettre en place des mesures

de compensation adéquates dans l'éventualité où des impacts non prévus sur l'habitat du poisson seraient mis en lumière par le suivi environnemental.

QC-90: Les renseignements concernant l'étape du suivi environnemental présentés dans l'étude d'impact ne correspondent pas aux exigences de la directive du ministre qui demande la présentation d'un programme préliminaire de suivi environnemental. La directive mentionne que le programme de suivi doit, notamment contenir :

- les raisons d'être du suivi;
- les composantes visées par le programme de suivi en précisant pour chacune :
 - les objectifs du programme (ex : valider l'évaluation des impacts, apprécier l'efficacité des mesures d'atténuation pour les composantes eau, air, sol, etc.);
 - les modalités de suivi, en décrivant leurs caractéristiques principales (tronçons ou secteurs retenus, paramètres ou indicateurs privilégiés, nature, période et fréquence des inventaires, mesures ou observations requises, etc.);
 - la durée du suivi.
- les modalités de production des rapports de suivi;
- le mécanisme d'intervention mis en œuvre en cas de dégradation imprévue de l'environnement;
- les engagements de l'initiateur de projet quant à la diffusion des résultats du suivi environnemental auprès de la population concernée.

Afin de mieux répondre aux exigences de la directive, nous vous invitons à prendre connaissance du guide intitulé « Le suivi environnemental - Guide à l'intention de l'initiateur de projet » (pièce jointe), dans lequel les points énumérés ci-dessus sont détaillés.

10. PLAN DES MESURES D'URGENCE

QC-91: À la section 9.0 de l'étude d'impact (p. 259-260), l'initiateur traite de façon générale et insuffisante des principales mesures d'urgence envisagées lors des travaux de construction de la route et des mécanismes de transmission de l'alerte.

Tel que prévu dans la directive du ministre, le plan des mesures d'urgence doit exposer les principales actions envisagées pour faire face à de telles situations, de même que les mécanismes de transmission de l'alerte. Considérant que les directions régionales de la Capitale-Nationale et du Saguenay-Lac-Saint-Jean du MTQ se partagent la responsabilité du projet d'amélioration de la route 175, l'initiateur doit présenter un sommaire des mesures d'urgence pertinentes au présent projet, prévues à l'intérieur de ces deux directions. Ce sommaire doit être établi en conformité avec les exigences de la directive suivante :

- Une description des différentes situations possibles et probables. À cet égard, l'initiateur doit résumer la problématique du transport des matières dangereuses entre le Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau et la région de la Capitale-Nationale. Selon le MTQ (Direction territoriale du Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau), 486 000 tonnes de matières dangereuses auraient été transportées en 2001 entre les deux régions (ex. : transport de produits pétroliers mais aussi transport de chlore, dioxyde de soufre, acide sulfurique, peroxyde d'hydrogène). Il serait important de préciser les impacts éventuels d'un accident impliquant des matières dangereuses (ex. : impact d'un déversement d'acide sulfurique à proximité d'un cours d'eau ou d'un plan d'eau, gestion d'un rejet toxique à la suite d'un l'accident d'un camion transportant une telle substance, etc.);
- Les informations pertinentes en cas d'urgence pour chacune des directions impliquées, juridiction territoriale en fonction des chantiers projetés (rôles, responsabilités);
- La structure d'intervention en cas d'urgence, les modes de communication avec l'organisation de la sécurité civile externe pour les deux directions régionales et les liens entre elles en pareille situation;
- Les actions à envisager en cas d'urgence (appels d'urgence, déviation de la circulation, modalités d'évacuation, etc.);
- Les moyens à prévoir pour alerter efficacement les personnes menacées par un sinistre, en concertation avec les organismes municipaux et gouvernementaux concernés (transmission de l'alerte aux pouvoirs publics et de l'information subséquente sur la situation);
- Les modalités de mise à jour et de réévaluation des mesures d'urgence.

11. BILAN DES IMPACTS

QC-92: Cette section de l'étude d'impact résume les principaux impacts potentiels du projet pour chaque composante touchée. Or, il appert que certains secteurs seront touchés par plusieurs impacts biophysiques et humains. Par exemple, dans le secteur du lac Jacques-Cartier, l'initiateur a identifié des impacts potentiels sur :

- les populations d'omble de fontaine, de touladi et d'éperlan arc-en-ciel;
- les frayères utilisées par ces différentes espèces;
- les milieux humides;
- la population de caribou forestier;
- le milieu bâti;
- l'archéologie;
- le paysage.

Outre l'importance de l'impact sur les habitats d'alimentation et d'abri pour l'omble de fontaine qui a été évaluée à moyenne, tous les autres impacts ont été qualifiés d'importance mineure. Bien que l'importance de chacun des impacts ait été qualifiée majoritairement de mineure, nous sommes d'avis que l'aspect cumulatif des impacts affectant un même secteur (addition des impacts les uns aux autres) devrait résulter en un jugement global d'une plus grande importance ou être identifié comme un enjeu du projet.

Compte tenu de l'envergure de ce projet prévu sur 143 kilomètres, l'initiateur pourrait-il identifier les secteurs particuliers pour lesquels plusieurs impacts potentiels ont été identifiés?

QUESTIONS ET COMMENTAIRES DE PRÉCISION

- p. 16 Dans le tableau 1.8, selon notre révision, au lieu d'un pourcentage de 2,4 % associé à l'item « *accident impliquant un animal* » pour les kilomètres 166 à 225, il s'agirait plutôt de 24,3 %.

L'initiateur doit préciser la notion de taux critique par ratio indiqué dans l'analyse. Est-ce que l'on considère les accidents mortels et avec blessés graves? Comment évalue-t-on le kilométrage parcouru dans le calcul de T_a et T_c ?

- p. 18 L'information concernant l'énumération des points noirs climatiques retrouvée au premier paragraphe de la section 1.6.3 diffère de celle colligée dans le tableau 1.9 de la page 17. En effet, le secteur compris entre les km 124 à 140 n'est pas mentionné à la page 18.

- p. 19 Dans le tableau 1.10, il est question d'une route de type B. L'initiateur doit présenter un tableau sur les différents types de routes, leurs caractéristiques et leurs capacités.

L'initiateur doit préciser la notion de taux critique : Est-ce que l'on considère les accidents mortels et avec blessés graves? Comment évalue-t-on le kilométrage parcouru dans le calcul de T_a et T_c ?

- p. 26 L'étude d'impact indique que, selon la Sépaq, les nombreuses pistes de ski de fond retrouvées à l'est de la route 175 font l'objet d'une dérogation auprès du MENV, eu égard à leur proximité du lac à Noël. L'initiateur doit expliquer en quoi consiste cette dérogation.

- p. 29 La majeure partie du projet d'amélioration de la route 175 est située dans la réserve faunique des Laurentides, donc sur les terres du domaine de l'État. Le MRNFP mentionne que les terres du domaine de l'État dans la réserve FAUNIQUE des Laurentides se trouvent sous son autorité. Une fois les travaux terminés, le MTQ devra donc s'assurer que lui soit transférée l'autorité sur les terrains qu'il utilisera.

En vertu de l'article 919 du Code civil du Québec, en ce qui concerne l'application de la Loi sur le régime des eaux (L.R.Q., c. R-13) et du Règlement sur le domaine hydrique public, la limite de propriété des cours d'eau navigables et flottables jusqu'à la ligne des hautes eaux naturelles (ordinaires) dans notre province est du domaine de l'État, sous l'autorité du ministre de l'Environnement. Selon les informations de l'étude d'impact, le projet entraînera une occupation de l'espace situé à l'intérieur de la ligne des hautes eaux naturelles. Dans ces circonstances, et selon la réglementation sur le domaine hydrique public, le MTQ devra s'assurer, une fois les travaux terminés, de régulariser cette occupation auprès du Service de la gestion du domaine hydrique de l'État du Centre d'expertise hydrique du MENV.

- p. 36 Il faudrait ajouter l'omble chevalier dans le bassin versant de la Kénogami au tableau 3.3.
- p. 37 Les spécialistes de la faune du MRNFP ne pensent pas que la salamandre à points bleus fasse partie des espèces « les plus fréquemment observées » dans l'aire d'étude. Ce n'est pas ce que démontre l'Atlas des amphibiens et reptiles du Québec. Selon eux, la salamandre à deux lignes devrait être mentionnée dans les espèces observées. Cette salamandre est commune dans les ruisseaux. Des observations récentes en dénombrent une quantité impressionnante dans le parc national de la Jacques-Cartier (secteur de la vallée).
- p. 38 Dans le parc national de la Jacques-Cartier, on retrouve une petite meute de loups des bois composée d'environ 4-6 individus. Au cours de l'été 2003, trois loups ont été mortellement happés par des voitures sur la route 175. Les loups vivant dans le parc national de la Jacques-Cartier ont tendance à traverser la route 175 pour aller s'alimenter dans le site de dépôt de carcasses situé près du lac Huppé et géré par le MTQ. Si le trafic lourd et la vitesse augmentent, les risques de collision augmenteront également. L'initiateur peut-il apporter des informations pertinentes quant à l'exploitation de ce site et présenter des solutions pour en diminuer l'attrait pour les loups.
- Concernant l'ours noir, selon le MRNFP, il y aurait une erreur d'interprétation des chiffres publiés dans le Plan de gestion de l'ours noir (PGON) 1998-2003. En effet, l'initiateur parle de la récolte plutôt que de la densité. Dans le PGON, la densité estimée pour la réserve faunique des Laurentides est de 1,85 ours/10 km². Si on retient les densités inscrites ici, on obtiendrait 1 435 ours dans la réserve.
- p. 88 À la section 5.5, il faudrait ajouter l'ours noir à la liste des espèces qui présentent des problèmes de collisions.
- p. 103 L'initiateur réfère, dans le tableau 7.1, aux Critères de la qualité de l'eau (MENVIQ, 1990). Une nouvelle version de ce document remplace les documents précédents intitulés Critères de qualité de l'eau (MENVIQ, 1990a, rév. 92) et Critères de qualité de l'eau de surface au Québec (MEF, 1998). Il s'agit de la version Critères de qualité de l'eau de surface au Québec (MENV, 2001). L'initiateur doit mettre à jour l'information contenue dans l'étude d'impact à la lumière de cette nouvelle version.
- p. 129 Ajouter l'omble chevalier dans les sous-bassins de la rivière Pikauba et de la petite rivière Pikauba.
- p. 151 Il faudrait ajouter l'omble chevalier dans le lac Sept-Îles (reproduction, alimentation).

- p. 157 Les spécialistes de la faune du MRNFP mentionnent qu'à la 2^e ligne de la page 157, il faudrait remplacer « *avant de chuter à 61 caribous* » par « avant de chuter entre 60 et 80 caribous ». À la fin du dernier paragraphe, il faudrait ajouter : Ce plan particulier fait partie d'un plan de redressement du caribou de Charlevoix qui sera mis en place en 2004. En plus de l'aménagement forestier, ce plan traite de mesures visant à réduire la prédation exercée par les grands prédateurs (loup et ours noir) sur le caribou (Daniel Banville, comm. pers. 2003).
- p. 184 Dans le troisième paragraphe, l'initiateur mentionne que : « *nonobstant la salamandre à deux lignes qui, à l'instar des autres salamandres de ruisseaux, fait l'objet d'un plan de rétablissement à l'échelle du Québec* ». Les spécialistes de la faune du MRNFP précisent qu'il ne s'agirait pas d'un rétablissement mais d'un plan d'intervention. La référence à citer est la suivante : *Jutras, J. (Éd.). 2003. Plan d'intervention sur les salamandres de ruisseaux du Québec. Société de la faune et des parcs du Québec. 26 pages.*
- p. 190 À la page 190, concernant les schémas d'aménagement, on peut lire que « *selon la nouvelle législation en vigueur, la nouvelle ville de Saguenay est exclue du territoire de la MRC du Fjord-de-Saguenay et devient une municipalité hors MRC* ». On devrait plutôt dire qu'à la suite de la réorganisation municipale, la nouvelle Ville de Saguenay a été créée et que celle-ci exerce certaines compétences d'une MRC. Plus loin, on peut lire que c'est le schéma d'aménagement de la MRC du Fjord-du-Saguenay qui s'applique sur le territoire de la nouvelle Ville jusqu'à ce que celle-ci le remplace « par un plan de développement et d'aménagement du territoire de la nouvelle Ville de Saguenay ». La Ville de Saguenay devra produire son propre schéma d'aménagement et de développement dans lequel elle pourrait inclure un plan de développement.
- p. 191 Dans l'emprise de la future route, l'étude d'impact indique qu'une superficie estimée à environ 362 000 m² est localisée sur des terres privées. Pour les fins de la période de consultation et d'information du public, l'initiateur pourrait fournir des informations supplémentaires concernant les règles et procédures d'usage du MTQ pour procéder à l'acquisition de ces secteurs.
- p. 196 Le tableau 7.35 devrait être révisé et complété de la manière suivante quant au nombre de groupes de chasseurs. Ces chiffres ont été fournis par la Sépaq aux représentants du MRNFP.

Camp du lac Brûlé :	3
Secteur Croche-McCormick :	16
La Loutre :	298
Les Portes de l'Enfer :	49
Total :	366

- p. 197 Le tableau 7.36 contient des erreurs car il ne tient pas compte de la chasse des autochtones. De plus, le succès n'est pas calculé correctement. Dans les réserves, on le calcule en termes de pourcentage d'originaux récoltés par groupe. On devrait lire le tableau comme suit :

Année	Récolte	Jours – chasse	Succès (%)
1996	153	3 542	45
1997	142	3 840,5	37
1998	196	3 415	53
1999	209	3 824,5	52
2000	193	4 353	46
Total	893	18 977	–
Moyenne	178,6	3 795,4	46,6

Le tableau 7.37 devrait être aussi corrigé pour standardiser le taux de succès.

- p. 200 Les quotas de capture du lynx du Canada et de l'ours noir ont été modifiés. Ils sont de 4 lynx par piégeur depuis 2002 et de 4 ours depuis 2003.
- p. 200 On mentionne qu'il y a 186 terrains de piégeage enregistrés dans la région de la Capitale-Nationale, qui comprend les UGAF 38, 39, 40 et 41. L'UGAF 39 est la réserve faunique des Laurentides et elle est divisée en 118 terrains de piégeage.
- p. 275 **Références**
Pages 86 et 156 : la citation de Banville (1998) n'apparaît pas dans la liste bibliographique de l'étude d'impact format papier.

- Annexe 1 **Mesure PB-4** : La figure citée dans cette mesure d'atténuation doit être fournie par l'initiateur.
Mesure PB-16 : Serait-il possible d'illustrer, à l'aide de croquis ou de photographies, le concept des ponceaux à deux niveaux?

12. ANNEXE 1 : MESURES D'ATTÉNUATION COURANTES ET PARTICULIÈRES

Les spécialistes de la faune aquatique du MRNFP ont fait des commentaires précis sur les mesures d'atténuation courantes et particulières proposées par l'initiateur dans le cadre de ce projet. Ces commentaires, qui sont majoritairement repris à l'annexe 1 du présent document, devront être pris en considération par l'initiateur.

13. ANNEXE 2 : QUESTIONS ET COMMENTAIRES DE LA SÉPAQ

L'annexe 2 présente intégralement les questions et commentaires de la Division de la Réserve faunique des Laurentides de la Sépaq. Compte tenu de l'état d'avancement de notre document au moment de la réception de leurs commentaires, nous avons choisi de vous les expédier textuellement afin de ne pas retarder indûment cette étape de la procédure. Les réponses aux questions et commentaires libellées par la Sépaq doivent être incluses dans votre rapport.

Original signé par :

Ruth Lamontagne
Chargée de projet

Nicolas Juneau
Analyste

Luc Valiquette
Analyste

ANNEXE 1

COMMENTAIRES DES SPÉCIALISTES DE LA FAUNE AQUATIQUE DU MRNFP

MESURES D'ATTÉNUATION COURANTES ET PARTICULIÈRES

C-1 : Déboisement

- L'initiateur doit ajouter que tous les plans d'eau et les cours d'eau permanents et intermittents devront être au préalable balisés et bien identifiés sur le terrain, et ce, à une distance de 5 mètres de la ligne naturelle des hautes eaux (LNHE) de part et d'autre des cours d'eau lorsqu'ils sont localisés à proximité ou dans l'emprise visée par les travaux.
- Dans cette bande riveraine de protection des lacs et des cours d'eau visés ou à proximité de l'emprise, l'entrepreneur ne doit récolter que les arbres de plus de 10 cm. Aucun passage de machinerie n'est autorisé dans cette bande de protection. Le tapis végétal doit être conservé jusqu'à la réalisation des travaux de terrassement.
- Toutes les mesures relatives aux contrôles de l'érosion et de la sédimentation devront être prises afin de bloquer et de capter tous les sédiments qui pourraient être entraînés dans les plans d'eau ou cours d'eau, notamment par l'installation de bermes filtrantes ou de clôtures de géotextile.
- L'initiateur doit préciser comment il souhaite appliquer l'énoncé « limiter le déboisement au minimum... conserver une lisière... lorsque possible » en contradiction avec « respecter le Règlement sur les normes d'intervention.... ».
- L'initiateur doit préciser le terme utilisé « zones sensibles à l'érosion » pour les travaux de décapage. Il serait important de préciser comment cette préoccupation sera prise en compte dans la préparation des plans et devis.
- Toute traverse à gué de cours d'eau devrait être prévue et précisée dans les plans et devis.

C-2 Réaménagement des tronçons désaffectés

- L'initiateur doit présenter et faire approuver par les représentants désignés des organismes gouvernementaux un plan de gestion des eaux et du contrôle de l'érosion pour tous les tronçons désaffectés.

C-3 Aménagement des remblais/déblais

- L'initiateur doit définir que toute intervention sur le chantier pouvant causer le transport de sédiments doit être accompagnée simultanément de mesures temporaires ou permanentes de protection de l'environnement.

- L'initiateur doit préciser que, pour les interventions à moins de 30 mètres de la LNHE d'un cours d'eau (permanent ou intermittent) ou un lac, aucun délai n'est autorisé et la stabilisation des sols doit être réalisée immédiatement.

C-4 Ponts et ponceaux

- L'initiateur doit définir et expliquer les paramètres relatifs à la conception des ponceaux pour respecter les capacités natatoires des poissons.
- L'initiateur doit définir et expliquer la méthode de travail pour le détournement temporaire des eaux aux fins de construction des ponts et ponceaux. L'initiateur doit de plus s'engager à utiliser des membranes étanches pour la construction des digues et des batardeaux. La membrane doit se retrouver de part et d'autre entre l'eau (lac ou cours d'eau) et la structure de détournement (digues, batardeaux) si elle est constituée en partie par des matériaux érodables (matières fines).

C-9D Figure de talus riverain stabilisé

- L'initiateur doit spécifier qu'aucune contamination du revêtement de stabilisation ne doit être réalisée par des matériaux fins en bas de la ligne naturelle des hautes eaux.

MESURES D'ATTÉNUATION PARTICULIÈRES

PP-1 Aménagement des talus

- Les cours d'eau ou systèmes de drainage qui seront localisés dans ces pentes de 2 :1 doivent faire l'objet de stabilisation par enrochement. La libre circulation de l'eau et des poissons (si nécessaire) doit être assurée.
- L'initiateur doit préciser que des barrières géotextiles seront systématiquement installées sur les bas de talus près des rives des lacs et des cours d'eau qui sont dans l'emprise ou à proximité des systèmes de drainage de l'emprise, pour toute la période des travaux. Ces précisions doivent être apportées dans les plans et devis de chaque chantier.
- L'initiateur doit préciser que les bermes filtrantes et les trappes à sédiments dans les fossés doivent être installées non seulement juste avant de rejoindre le cours d'eau, mais en séquence régulière sur tous les fossés en forte pente et de bonne longueur.

PP-4 Mesure de protection dans les zones sensibles à l'érosion

- L'initiateur doit s'engager à préciser sur les plans et devis de chaque chantier, les zones définies comme sensibles à l'érosion ainsi que la localisation, la durée et la séquence des mesures particulières pour ces zones.

- L'initiateur doit s'engager à prendre des mesures appropriées pour prévenir l'érosion pour les périodes où le chantier est en arrêt (fin de semaine, congé...).
- L'initiateur doit s'engager à stabiliser rapidement les résurgences d'eau dans les talus. Dans les situations où une stabilisation permanente n'est pas possible, un fossé temporaire devra canaliser l'écoulement vers un bassin de sédimentation ou l'orienter vers une zone de végétation extérieure à l'emprise. Ces résurgences ne doivent pas devenir de nouvelles sources d'érosion.

PP-5 Dans le cas de la mise en place de remblais dans un plan d'eau

- L'initiateur doit s'engager à mettre en place des matériaux de stabilisation (enrochements), depuis la base du talus jusqu'à 1000 mm au-dessus de la limite des hautes eaux pour le lac Jacques-Cartier où il y a présence de barrage, de fluctuation importante du niveau de l'eau, et de vagues importantes en rive.
- De plus, aucune terre végétale ne doit être installée sur les enrochements des stabilisations de pied de talus.
- L'initiateur doit s'engager à faire procéder à l'ensemencement de végétation des talus visés par cette méthode de stabilisation, de façon « hebdomadaire ».

PP-6 Pour les cas de déplacement de cours d'eau

- L'initiateur doit s'engager à faire l'aménagement des nouveaux cours d'eau et à prendre toutes les mesures de stabilisation avant de dériver l'eau à cet endroit.
- L'initiateur doit s'engager à soumettre, dans les plans et devis de chaque chantier, la localisation précise des cours d'eau à relocaliser et leur nouveau cours. Les pentes, largeur, longueur, profondeur, le substrat, le calibre et le profil, les rives, et les mesures de stabilisation devront être précisées.
- Les stabilisations des berges par de l'empierrement devront inclure l'utilisation systématique de toile géotextile.

PB-6 Remblayage dans un lac ou un cours d'eau

- L'initiateur doit éviter l'installation de « dalots » qui ne seraient pas stabilisés par des enrochements à la base, où qui se déverseraient à moins de 20 mètres de la LNHE. Il faut aussi éviter la plantation sur la base du talus dans les zones érosives (courant).

PB-7 Cours d'eau déplacé

- Mêmes commentaires et remarques que pour la section PP-6.

PB-8 Cours d'eau traversés par des portiques ou des ponts

- L'initiateur doit s'engager à restaurer les conditions de migration d'origine ou à les améliorer dans les cas où les conditions d'origine seraient problématiques.
- Les dépôts de gravier dans ces traversées doivent faire l'objet de précisions dans les plans et devis de chaque site.

PB-9 Traversée temporaire d'un cours d'eau

- L'initiateur doit s'engager à restaurer et stabiliser les berges perturbées lors de l'enlèvement de ces structures temporaires.

PB-10 En période de fraie des espèces cibles

- L'initiateur doit préciser qu'aucune intervention n'est autorisée dans l'habitat du poisson entre le 15 septembre et le 15 juin. Toute autre intervention (exemple : pont majeur) qui ne pourra être réalisée sans déborder dans cette période de restriction devra être identifiée dans le plan et la plage de dérogation convenue au préalable avec le ministère de Pêches et Océans Canada et les spécialistes de la faune du MRNFP.
- L'initiateur doit s'engager à ne réaliser aucune intervention dans l'habitat ou ayant un impact dans l'habitat de l'éperlan arc-en-ciel du km 142,5 au km 144, entre le 15 mai et le 1^{er} juillet, afin de protéger les périodes de montaison, reproduction, éclosion et dévalaison.

PB-11 Frayère perturbée ou perdue, période de fraie

- L'initiateur doit préciser et localiser ces sites (frayères) lors du dépôt des plans et devis pour chaque chantier.

PB-12 Aménagement de ponceau, libre circulation du poisson, habitat du poisson, écoulement permanent

- L'initiateur doit définir et expliquer les paramètres relatifs à la conception des ponceaux qui ont pour objectifs de respecter les capacités natatoires des poissons.
- L'initiateur doit définir et expliquer la méthode de travail pour le détournement temporaire des eaux aux fins de construction des ponts et ponceaux.
- Les ponceaux (paroi inférieure) doivent être enfouis de 10 % sous le lit naturel du cours d'eau avec un minimum de 300 mm.

PB-14 Tronçons abandonnés

- Mêmes remarques qu'en C-2.

PH-8 Paysage, remblais en lac

- L'initiateur doit s'engager à ne pas mettre de terre végétale sur les enrochements de la base des talus (jusqu'à 300 mm en haut de la LNHE).
- Idem à la mesure n° : PP-5.

ANNEXE 2

QUESTIONS ET COMMENTAIRES DE LA SÉPAQ

COMMENTAIRES DE LA RÉSERVE FAUNIQUE DES LAURENTIDES
EN REGARD DU PROJET D'AMÉLIORATION DE LA ROUTE 175
À 4 VOIES DIVISÉES DU KM 84 AU KM 227,
DANS LE CADRE DE LA PROCÉDURE D'ÉVALUATION
ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

Secteur des lacs à Régis et à Noël (km 90,8 au km 94)

Nous sommes en accord avec la sélection de la variante 1.

Tel que mentionné dans le rapport principal, la Société des établissements de plein air du Québec (Sépaq) est : « En faveur de la variante 1, même si cela entraîne la rétrocession de la route actuelle et la responsabilité de l'entretien des chemins additionnels » (chapitre 4.3.1, page 51).

La Sépaq désire conserver uniquement le tronçon compris entre le chemin menant au lac Bec Croche (du km 92,55) jusqu'au nouvel accès au Camp Mercier par le nord (au km 94).

Cependant, le ministère des Transports du Québec (MTQ) doit prévoir réaménager en chemin forestier le tronçon compris entre le km 92,55 et le km 94 en stabilisant les sols et en reboisant.

Également, il est mentionné dans le rapport principal que : « Comme il est proposé d'accéder au Camp Mercier par le nord, le ponceau existant entre les lacs à Régis et à Noël ne sera probablement plus nécessaire, entre autres, pour l'exploitation forestière et sera démantelé, ce qui constitue un atout au niveau des compensations en regard de l'habitat du poisson » (chapitre 4.3.1, page 52). La Sépaq n'est pas d'accord avec cette citation car le ponceau existant entre les lacs à Régis et à Noël est prioritaire pour la Sépaq. C'est le seul lien qui donne accès au lac du Bec Croche. À notre avis et tel que discuté avec le MTQ, le ponceau actuel peut être réduit à une largeur minimale (pour un seul véhicule) et d'une capacité suffisante pour supporter de l'équipement lourd, telle une niveleuse. Advenant que le MTQ choisit de démolir le ponceau, il devra le remplacer par un pont capable de supporter notre machinerie lourde qui entretient le chemin menant au lac Bec Croche.

Commentaires

Le MTQ devra :

- Prévoir une zone de virement avec terre plein ouvert au centre à la hauteur du nouvel accès au Camp Mercier (km 94).
- Prévoir de la signalisation éclairée à la hauteur du nouvel accès au Camp Mercier (km 94).
Cette signalisation permettra d'identifier :
 - l'accueil Mercier;
 - le chalet Mercier.

Km 94,57

Le km 94,57 donne accès au parc national de la Jacques-Cartier et au chalet du lac à l'Épaule via la route forestière numéro 10.

Commentaires

Le MTQ devra :

- Prévoir une zone de virement avec terre plein ouvert au centre à la hauteur de la route forestière numéro 10.
- Prévoir de la signalisation éclairée à la hauteur de route forestière numéro 10.
Cette signalisation permettra d'identifier :
 - la route forestière numéro 10;
 - le parc national de la Jacques-Cartier;
 - le chalet du lac à l'Épaule.

Entre le km 94,5 et 95

Le nouveau tracé à 4 voies divisées emprunte la piste 2A de ski de randonnée.

Commentaires

Le MTQ devra :

- Prévoir relocaliser la piste de ski de randonnée 2A.

Km 95,07

Le km 95,07 donne accès aux chalets Lac-à-Noël.

Commentaires

Le MTQ devra :

- Prévoir une zone de virement avec terre plein ouvert au centre à la hauteur de la route menant aux chalets Lac-à-Noël.
- Prévoir de la signalisation éclairée à la hauteur de la route menant aux chalets du Lac-à-Noël.

Cette signalisation permettra d'identifier :

- les chalets Lac-à-Noël.

Km 95,49

Le km 95,49 donne accès aux chalets Devlin.

Commentaires

Le MTQ devra :

- Prévoir une zone de virement avec terre plein ouvert au centre à la hauteur de la route menant aux chalets Devlin.
- Prévoir de la signalisation éclairée à la hauteur de la route menant aux chalets Devlin.

Cette signalisation permettra d'identifier :

- les chalets Devlin.

Km 101,32

Le km 101,32 donne accès à un important territoire de pêche dans le parc national de la Jacques-Cartier via la route forestière numéro 12.

Commentaires

Le MTQ devra :

- Prévoir une zone de virement avec terre plein ouvert au centre à la hauteur de la route forestière numéro 12.
- Prévoir de la signalisation à la hauteur de la route forestière numéro 12.

Cette signalisation permettra d'identifier :

- le parc national de la Jacques-Cartier;
- le secteur Sautauriski;
- la route numéro 12.

Km 101,86 (ou environ)

Le km 101,86 (ou environ) donne accès aux chalets Portage. Le nouveau tracé à 4 voies divisées s'éloigne du site d'hébergement.

Commentaires

Le MTQ devra :

- Enlever les infrastructures routières qui ne serviront plus et réaménager « renaturaliser » les lieux du ± km 101 au ± km 102.
- Créer un écran visuel et acoustique en reboisant avec des arbres matures ou en installant des talus (de remblai) « revégétalise ». Les écrans visuels et acoustiques devront être fonctionnels dès leur réalisation afin d'améliorer l'ambiance et la quiétude des usagers des chalets Portage.

- Prévoir une zone de virement avec terre plein ouvert au centre à la hauteur de la route menant aux chalets Portage.
- Prévoir de la signalisation éclairée à la hauteur de la route menant aux chalets Portage.

Cette signalisation permettra d'identifier :

- les chalets Portage.

Km 103,35

Le km 103,35 donne accès au pavillon Lac-des-Neiges, au Camp Giroux, aux chalets Gourganne et Portageurs. C'est également la voie d'accès à la station expérimentale de l'Université Laval (forêt Montmorency) via la route 33.

Commentaires

Le MTQ devra :

- Prévoir une zone de virement avec terre plein ouvert au centre à la hauteur de la route forestière numéro 33.
- Prévoir de la signalisation éclairée à la hauteur de route forestière numéro 33.
Cette signalisation permettra d'identifier :
 - le pavillon Lac-des-Neiges;
 - le Camp Giroux;
 - la route forestière numéro 33.

Km 107,62

Le km 107,62 donne accès au chalet des Roches. Le nouveau tracé à 4 voies divisées s'éloigne du site d'hébergement.

Commentaires

Le MTQ devra :

- Prévoir enlever les infrastructures routières qui ne serviront plus et réaménager « renaturaliser » les lieux du \pm km 107 au \pm km 107,85.
- Créer un écran visuel et acoustique en reboisant avec des arbres matures ou en installant des talus (de remblai) « revégétalise ». Les écrans visuels et acoustiques devront être fonctionnels dès leur réalisation afin d'améliorer l'ambiance et la quiétude des usagers du chalet des Roches.
- Prévoir une zone de virement avec terre plein ouvert au centre à la hauteur de la route menant au chalet des Roches.
- Prévoir de la signalisation éclairée à la hauteur de la route menant au chalet des Roches.
Cette signalisation permettra d'identifier :
 - le chalet des Roches.

Km 115

Le km 115 donne accès au plan d'eau Mare-du-Sault pour les pêcheurs qui utilisent leurs embarcations personnelles.

Le nouveau tracé à 4 voies devra maintenir cet accès au plan d'eau.

Commentaires

Le MTQ devra :

- Signaliser le stationnement de cet accès au plan d'eau.
- Maintenir l'accès au stationnement.

Secteur du centre administratif du Vieux Moulin du km 116 au km 116,90

À cette hauteur sise le centre administratif du Vieux Moulin qui regroupe des logements ainsi qu'une cuisine pour le personnel et plusieurs bâtisses de services telles que : entrepôts, atelier de mécanique et atelier de menuiserie.

Le nouveau tracé à 4 voies divisées se rapproche dramatiquement des infrastructures du Vieux Moulin. Il passe en plein centre de l'atelier de mécanique actuel. **Ce bâtiment est d'une très grande importance pour nos opérations.** On y retrouve à l'intérieur un atelier de soudure, trois emplacements pour la mécanique lourde, deux bureaux, un entrepôt et un espace d'entreposage pour les petits équipements, sans compter des réservoirs de carburant hors terre à proximité.

Commentaires

Le MTQ devra :

- Maintenir l'accès du Vieux Moulin en tout temps.
- Prévoir une zone de virement avec terre plein ouvert au centre à la hauteur de l'accès du Vieux Moulin.
- Créer un écran visuel et acoustique en reboisant avec des arbres matures ou en installant des talus (de remblai) « revégétalise ». Les écrans visuels et acoustiques devront être fonctionnels dès leur réalisation afin d'améliorer l'ambiance et la quiétude des travailleurs qui séjournent au Vieux Moulin.
- Transmettre une description plus détaillée des travaux d'amélioration et de nous fournir des plans à une échelle plus grande afin de nous permettre de mieux évaluer l'impact de ce nouveau tracé sur nos opérations et sur notre personnel qui réside à cet endroit.
- Relocaliser le ou les bâtiments et équipements à la suite d'une entente préalable avec la Sépaq ou convenir d'une compensation financière avec la Sépaq.
- Prévoir de la signalisation éclairée à la hauteur de l'accès du Vieux Moulin.
Cette signalisation permettra d'identifier :
 - le centre administratif du Vieux Moulin.

Km 116,91

Le km 116,91 donne accès à la Mare-du-Sault.

Commentaires

Le MTQ devra :

- Prévoir une zone de virement avec terre plein ouvert au centre à la hauteur de la route menant à la Mare-du-Sault.
- Prévoir de la signalisation à la hauteur de la route menant à la Mare-du-Sault. Cette signalisation permettra d'identifier :
 - la Mare-du-Sault.

Km 119

Le km 119 donne accès à un important territoire de pêche (chemin La Brûlée).

Commentaires

Le MTQ devra :

- Prévoir une zone de virement avec terre plein ouvert au centre à la hauteur de la route forestière (chemin La Brûlée).
- Prévoir de la signalisation à la hauteur de la route forestière (chemin La Brûlée). Cette signalisation permettra d'identifier :
 - le chemin forestier La Brûlée.

Km 123,10

Le km 123,10 donne accès à un important territoire de pêche dans le parc national de la Jacques-Cartier (secteur Jumeau) via la route forestière numéro 14.

Commentaires

Le MTQ devra :

- Prévoir une zone de virement commune, avec terre plein ouvert au centre, pour les accès menant au lac de la Cour (côté est de la route « vers le Saguenay ») et le chemin d'accès menant au parc national de la Jacques-Cartier via la route forestière numéro 14 (côté ouest de la route « vers le Saguenay »).
- Prévoir de la signalisation à la hauteur des routes forestières menant d'une part au lac de la Cour (côté est de la route « vers le Saguenay ») et d'autre part le chemin d'accès du parc national de la Jacques-Cartier via la route forestière numéro 14. Cette signalisation permettra d'identifier :
 - le chemin d'accès menant au lac de la Cour;
 - la route forestière numéro 14;
 - le parc national de la Jacques-Cartier.

Secteur des lacs Sept-Îles et Haratio-Walker (km 125 au km 133)

La variante 1 a été sélectionnée par le MTQ. Cependant, cette variante amène énormément d'inconvénients (pertes d'attrait) pour nos usagers des chalets Sept-Îles, des chalets Le Relais et de l'Auberge Le Relais. À cet égard, la variante 2B nous apparaissait la plus acceptable pour notre clientèle. La variante 1 rapproche la nouvelle route de l'Auberge Le Relais à un tel point que la clientèle en sera fortement incommodée. L'avenir de cet équipement en est même en péril.

À tout événement, la description des travaux d'amélioration (de la route 175 à 4 voies divisées du km 125 au km 133) que l'on retrouve dans le rapport principal n'est pas suffisamment détaillée pour nous permettre d'évaluer correctement les impacts de chacune des variantes (1, 2 et 3) sur nos opérations. En conséquence, nous sommes dans l'impossibilité de déterminer laquelle des mesures (variante 1, 2 ou 3) serait la plus profitable pour notre clientèle.

Commentaires

Le MTQ devra :

- Prévoir enlever les infrastructures routières qui ne serviront plus et réaménager « renaturaliser » les lieux.
- Transmettre une description plus détaillée des travaux d'amélioration et de nous fournir des plans à une échelle plus grande afin de nous permettre de mieux évaluer l'impact de ces nouveaux tracés à 4 voies divisées sur nos opérations, particulièrement à la hauteur de l'Auberge Le Relais.
- Créer un écran visuel et acoustique en reboisant avec des arbres matures ou en installant des talus (de remblai) « revégétalise ». Les écrans visuels et acoustiques devront être fonctionnels dès leur réalisation afin d'améliorer l'ambiance et la quiétude des usagers de l'Auberge Le Relais.
- Envisager déménager l'Auberge Le Relais compte tenu du rapprochement de la nouvelle route 175 à 4 voies divisées de ce dit bâtiment si la variante 1 demeure sélectionnée.
- Déplacer certains chalets Le Relais si la variable 2B est retenue.
- Prévoir une zone de virement avec terre plein ouvert au centre à la hauteur des chalets Sept-Îles.
- Prévoir une zone de virement avec terre plein ouvert au centre à la hauteur de l'Auberge Le Relais.
- Prévoir de la signalisation éclairée à la hauteur des chalets Sept-Îles et de l'Auberge Le Relais.

Cette signalisation permettra d'identifier :

- les chalets Sept-Îles;
- l'Auberge Le Relais;
- les chalets Le Relais.

Km 127,92

Le km 127,92 donne accès à un important territoire de pêche via la route forestière numéro 15.

Commentaires

Le MTQ devra :

- Prévoir une zone de virement avec terre plein ouvert au centre à la hauteur de la route forestière numéro 15.
- Prévoir de la signalisation à la hauteur de la route forestière numéro 15.
Cette signalisation permettra d'identifier :
 - la route forestière numéro 15.

Km 128,97

Le km 128,97 donne accès aux équipements appartenant au Centre d'expertise hydrique (MENV). La Sépaq possède également plusieurs bâtiments à cette hauteur.

Commentaires

Le MTQ devra :

- Prévoir maintenir l'accès, en tout temps, par une jonction sécuritaire.
- Prévoir de la signalisation à la hauteur de la route menant au Centre d'expertise hydrique (MENV) et à nos bâtiments.
Cette signalisation permettra d'identifier :
 - Les Fourches.

Km 130,5

Le km 130,5 donne accès au plus important secteur de pêche de la réserve faunique des Laurentides via la route forestière numéro 16.

Commentaires

Le MTQ devra :

- Prévoir une zone de virement avec terre plein ouvert au centre à la hauteur de la route forestière numéro 16.
- Prévoir de la signalisation à la hauteur de la route numéro 16.
Cette signalisation permettra d'identifier :
 - la route forestière numéro 16;
 - les chalets F.-X.-Lemieux.

Km 131,95

Km 131,95 (aménagement d'un viaduc pour la traversée sécuritaire des motoneigistes).

Commentaire

Le MTQ devra :

- Transmettre une description détaillée des travaux du viaduc et nous fournir des plans à une grande échelle afin de nous permettre d'évaluer la localisation du viaduc par rapport à nos équipements du secteur Le Relais.

Km 139,03

Le km 139,03 donne accès aux chalets Jacques-Cartier.

Commentaires

Le MTQ devra :

- Prévoir une zone de virement avec terre plein ouvert au centre à la hauteur de la route menant aux chalets Jacques-Cartier.
- Prévoir de la signalisation éclairée à la hauteur de la route menant aux chalets Jacques-Cartier.
Cette signalisation permettra d'identifier :
 - les chalets Jacques-Cartier.

Secteur du lac Jacques-Cartier (km 141,73 au km 141,93)

La variante 1 a été sélectionnée par le MTQ. Cependant, cette variante amène énormément d'inconvénients. Le nouveau tracé à 4 voies divisées se rapproche dangereusement des infrastructures de la station de biologie (bureau et logements de personnel).

Commentaires

Le MTQ devra :

- Maintenir l'accès, en tout temps, à la station piscicole du lac Banville au km 141,73 et à la station de biologie au km 141,77.
- Prévoir une zone de virement commune avec terre plein ouvert au centre, pour les accès menant à la station piscicole du lac Banville (côté ouest de la route « vers le Saguenay ») et la station de biologie (côté est de la route « vers le Saguenay »).
- Créer un écran visuel et acoustique, à la station de biologie, afin de maintenir l'ambiance et la quiétude des travailleurs qui y séjournent. À notre avis, le MTQ ne pourra pas réaliser un tel écran puisque le nouveau tracé à 4 voies divisées est trop près de nos bâtiments. Donc, le MTQ devra envisager la relocalisation des bâtiments ou une compensation financière.

- Transmettre une description plus détaillée des travaux d'amélioration et de nous fournir des plans à une échelle plus grande afin de nous permettre de mieux évaluer l'impact de ce nouveau tracé, sur nos opérations et sur notre personnel qui réside à cet endroit.
- Prévoir de la signalisation pour la station piscicole du lac Banville et pour la station de biologie.

Cette signalisation permettra d'identifier :

- la station piscicole du lac Banville;
- la station de biologie.

Km 143,96

Le km 143,96 donne accès à un important secteur de pêche de la réserve faunique des Laurentides via la route forestière numéro 17.

Commentaires

Le MTQ devra :

- Prévoir une zone de virement avec terre plein ouvert au centre à la hauteur de la route forestière numéro 17.
- Prévoir de la signalisation à la hauteur de la route numéro 17.

Cette signalisation permettra d'identifier :

- À déterminer.

Km 145,92

Le km 145,92 donne accès au pavillon Portes-de-l'Enfer et aux chalets des Écorces via la route forestière numéro 18.

Commentaires

Le MTQ devra :

- Prévoir une zone de virement avec terre plein ouvert au centre à la hauteur de la route forestière numéro 18.
- Prévoir de la signalisation éclairée à la hauteur de la route menant au pavillon Portes-de-l'Enfer et aux chalets des Écorces.

Cette signalisation permettra d'identifier :

- le pavillon Portes-de-l'Enfer;
- les chalets des Écorces.

Km 149,32

Le km 149,32 donne accès à un important territoire de pêche via la route forestière numéro 19.

Commentaires

Le MTQ devra :

- Prévoir une zone de virement avec terre plein ouvert au centre à la hauteur de la route forestière numéro 19.
- Prévoir de la signalisation à la hauteur de la route forestière numéro 19.

Km 167,11

Le km 167,11 donne accès à un important territoire de pêche via la route forestière numéro 21.

Commentaires

Le MTQ devra :

- Prévoir une zone de virement avec terre plein ouvert au centre à la hauteur de la route forestière numéro 21.
- Prévoir de la signalisation à la hauteur de la route forestière numéro 21.
Cette signalisation permettra d'identifier :
 - À déterminer.

Secteur du lac Talbot (km 167,4 au km 174)

La variante 1 a été sélectionnée par le MTQ. Cependant, cette variante amène certains inconvénients (pertes d'attrait) pour nos clients pêcheurs du lac Talbot.

À cet égard, la variante 2 nous apparaissait plus intéressante. L'éloignement de la route des plans d'eau permettrait le reboisement des abords du grand lac Talbot afin de donner de la quiétude à nos clients pêcheurs.

Commentaires

Le MTQ devra :

- Maintenir l'accès au lac Talbot durant la saison de pêche.
- Prévoir de la signalisation.

Km 177,82

Le km 177,82 donne accès à un important territoire de pêche via la route forestière numéro 22.

Commentaires

Le MTQ devra :

- Prévoir une zone de virement avec terre plein ouvert au centre à la hauteur de la route forestière numéro 22.
- Prévoir de la signalisation à la hauteur de la route forestière numéro 22.

Km 180,58

Le km 180,58 donne accès à un important territoire de pêche via la route forestière numéro 23.

Commentaires

Le MTQ devra :

- Prévoir une zone de virement avec terre plein ouvert au centre à la hauteur de la route forestière numéro 23.
- Prévoir de la signalisation.

Km 198,74

Le km 198,74 donne accès à un important territoire de pêche via la route forestière numéro 24.

Commentaires

Le MTQ devra :

- Prévoir une zone de virement avec terre plein ouvert au centre à la hauteur de la route forestière numéro 24.
- Prévoir de la signalisation à la hauteur de la route forestière numéro 24.
Cette signalisation permettra d'identifier :
 - le secteur Normand.

Km 203,74

Le km 203,74 donne accès aux chalets Cyriac.

Commentaires

Le MTQ devra :

- Prévoir une zone de virement avec terre plein ouvert au centre à la hauteur de la route menant aux chalets Cyriac.
- Prévoir de la signalisation éclairée à la hauteur de la route menant aux chalets Cyriac.
Cette signalisation permettra d'identifier :
 - les chalets Cyriac.

Document daté du 27 février 2004 et reçu à la Direction des évaluations environnementales le 4 mars 2004