

---

---

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

---

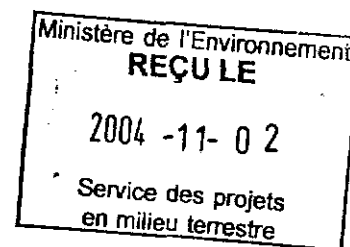
---

## Liste chronologique

Ministères et organismes	Date	Nbre pages
1. <i>Ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs, Direction de l'aménagement de la faune de la Capitale-Nationale</i>	29 octobre 2004	10 pages.
2. <i>Ministère de l'Environnement, Centre d'expertise hydrique, Direction de l'expertise hydrique et de la gestion des barrages publics</i>	29 octobre 2004	3 pages.
3. <i>Agence de développement de réseaux locaux de services de santé et de services sociaux, Direction régionale de santé publique</i>	5 novembre 2004	2 pages.

Direction de l'aménagement de la faune  
de la Capitale-Nationale  
Faune Québec

Le 29 octobre 2004



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

N/Réf. : 9018-5-45

V/Réf. : 3211-05-405

**Objet : Projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées du km 84 au km 227 (143 km)  
– Deuxième analyse de recevabilité**

Madame,

Nous avons pris connaissance des modifications apportées à l'étude d'impact suite aux *Questions et commentaires* transmises par votre ministère. Nous devons reconnaître les améliorations apportées. Cependant nous ne reconnaissons pas la volonté du MTQ de faire de ce vaste projet un chantier modèle en matière de respect du patrimoine naturel et faunique exceptionnel que représente la réserve faunique des Laurentides. En effet, très peu d'engagements précis et tangibles sont pris suite aux demandes exprimées. On sent d'ailleurs le désir du MTQ de remettre à l'étape des plans et devis la presque totalité de la planification des mesures environnementales liées au projet.

La question, déjà posée, relativement à la nécessité d'intégrer les impacts dans les secteurs les plus sensibles sous différents aspects (paysage, faune, archéologie, récréotourisme, ....) n'a malheureusement pas été abordée sérieusement. Cet exercice aurait pu déboucher sur des choix proactifs comme des solutions nouvelles au plan du tracé et du concept proposé de chaussées divisées (concept différent pour les tronçons sensibles.....).

L'initiateur n'a pas été en mesure d'utiliser les résultats des programmes de suivi et de surveillance des chantiers récents déjà réalisés et de fournir les informations demandées. Nous croyons que ces systèmes n'ont pas été mis en place et que les conclusions tirées par le MTQ résultent seulement d'observations visuelles et de commentaires fournis régulièrement par les représentants de Faune Québec.

L'initiateur a omis de fournir les détails nécessaires pour que l'on soit en mesure d'évaluer la qualité des programmes de surveillance et de suivi qu'il promet de mettre en place. À titre d'exemple, dans le devis spécial *Protection de l'environnement* présenté dans l'annexe G des *Réponses aux questions*, devis utilisé en 2004 pour les travaux en cours sur la route 175, dans le secteur de la rivière Pikauba, de nombreux articles ne sont pas appliqués par le surveillant. Entre

autres, il nous apparaît très malheureux que la clause de pénalité monétaire de l'article 4 de ce devis, la seule clause réellement pénalisante pour l'entrepreneur, ne soit pas véritablement utilisée. Cette clause se lit comme suit :

#### 4. PÉNALITÉS

*Le non-respect de l'une ou l'autre des clauses du présent devis est passible d'une retenue permanente au montant de 1 000 \$ applicable à titre de pénalité pour chacune des infractions, et ce, sur simple constatation des faits par le surveillant ou par l'un de ses représentants. Il en est de même pour le non-respect des articles du CCDG relatifs à la protection de l'environnement. Toute infraction non corrigée la journée suivante est de nouveau passible d'une retenue du même montant. Il en est de même pour chacune des journées suivantes, soit jusqu'à ce que l'anomalie soit corrigée.*

En temps que principal gestionnaire des ressources fauniques de ce territoire dédié à la faune et à ses habitats, nous réitérons notre volonté de voir ce projet gouvernemental être planifié dans le plus grand respect de ces ressources et de leurs habitats.

Vous trouverez nos commentaires détaillés dans le document d'analyse joint à cette lettre.

De plus, vous trouverez ci-jointe une copie de la lettre transmise par Louis Villemure de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean, concernant leurs commentaires sur la partie du projet qui se situe dans cette région.

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

Le directeur de l'aménagement de  
la faune de la Capitale-Nationale



Robert Parent

/CD/jdb

p.j.

c.c. M. Jean- Marc Lachance , MENV

**PROJET D'AMÉLIORATION DE LA ROUTE 175 À QUATRE VOIES DIVISÉES,  
DU KILOMÈTRE 84 AU 227 (143 km)  
PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC**

Deuxième analyse sur la recevabilité de l'étude d'impact

Faune et habitats

Les commentaires, précisions et questions qui suivent sont présentés dans le même ordre que les énoncés de réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement. Les citations du MTQ sont reproduites en italiques.

**QC 21 Carrières et sablières (p. 33)**

La suggestion du MTQ concernant la nécessité d'une approche interministérielle dans le contrôle relatif à la localisation et à l'exploitation des nouvelles carrières et sablières est une avenue prometteuse à explorer davantage. Une proposition ferme et concrète sur ce point majeur devrait être déposée par le MTQ à l'étape de la consultation publique.

**QC 30 Analyse des « suivis environnementaux des projets routiers antérieurs » (p. 41)**

Contrairement à la citation ... *des constats ont été rendus possibles grâce à l'implication de ressources techniques qualifiées qui ont pu assurer un suivi des chantiers*, aucune équipe du MTQ ou de ses consultants n'a été en mesure d'assumer une surveillance efficace en 2003 et 2004. En effet, Faune Québec a noté des lacunes importantes dans l'application des mesures d'atténuation.

De plus, les constats livrés par le MTQ demeurent très imprécis sur les points suivants :

- La façon dont les « suivis environnementaux tirés des projets antérieurs » ont été pris en considération pour le présent projet
- La vérification de l'efficacité des mesures
- Le suivi de l'évolution des chantiers et de l'application des mesures d'atténuation (ces dernières ont-elles été mises en place de façon adéquate et à temps?)
- Les paramètres évalués
- Les résultats obtenus
- L'application du devis spécial « Protection de l'environnement », entre autres le dépôt du plan d'action pour la protection de l'environnement avant le début du chantier. (Les vérifications effectuées nous permettent de dire que le plan d'action n'a pas été déposé avant le début des travaux. Comment le MTQ va-t-il mettre en force cette mesure pour les prochains chantiers?).

Faune Québec demande que les constats une fois complétés résultent en des engagements précis concernant la surveillance (voir aussi QC 86) :

- Comment la *surveillance intensive* (page 42, paragr. 2) sera-t-elle organisée?
- Quelle sorte de programme sera établi?
- Qui réalisera la surveillance?
- Le nombre de personnes par chantier?
- Le temps alloué?
- La compétence du personnel, la formation?
- De qui vont relever les surveillants?
- Seront-ils en mesure de signifier les pénalités (1000 \$/jour/infraction) prévues au devis environnemental?

- Quelle sera leur autorité sur le chantier? (pouvoirs)
- Comment est prévu le lien entre cette surveillance et le contrôle des organismes gouvernementaux en autorité?
- Quelle est la part du budget du projet qui sera attribuée à la surveillance et au suivi?

*Aucune autorisation de débiter les travaux (incluant le déboisement) ne sera délivrée avant que l'entrepreneur présente et fasse approuver ledit plan par le MTQ (page 43, paragr. 3).*

Cette mesure existe depuis 2002. Elle n'a pas été respectée notamment pour les chantiers Des Uries en 2003 et Rivière Pikauba en 2004.

La pénalité contractuelle (1000 \$/jour/infraction) prévue au devis a-t-elle été appliquée pour des considérations environnementales?

### **QC 33 Impact sur la qualité de l'eau en phase de construction**

L'initiateur devait présenter et utiliser les informations recueillies lors de la surveillance environnementale effectuée sur les projets réalisés dans la réserve des Laurentides, afin d'appuyer son raisonnement à l'effet que cet impact est mineur. Il ne répond pas à la question.

*.....certains chantiers...ont souffert, à certains moments, d'un certain laisser-aller sur le plan des mesures environnementales (page 45, paragr. 3, début):*

Quels sont les constats du point de vue de la qualité de l'eau?

Quelles sont les conséquences sur les espèces aquatiques?

*Ces correctifs ont permis de réduire de façon importante les problèmes rencontrés sur le chantier .... :*

L'initiateur ou l'entrepreneur ont-ils eu des infractions en regard de ces travaux?

Quels correctifs ont été efficaces?

Quels correctifs n'ont pas marché?

*Des ressources spécifiques seront allouées pour la surveillance environnementale des chantiers... ..*

L'engagement est louable mais il doit être beaucoup plus précis (Quand, qui, comment...? Quel pourcentage des ressources financières du projet, etc..., voir QC 30).

*.....l'argile en suspension dans l'eau (page 46, première ligne)*

Nous sommes en accord avec la réponse fournie concernant l'effet des argiles sur les frayères. Cependant la question est de savoir si les argiles en forte concentration dans l'eau, en dehors de périodes de fortes précipitations et de crues, peuvent affecter les espèces aquatiques résidentes (respiration, alimentation, libre circulation....), dans quelles proportions, à partir de quelle teneur et de quelle durée? Une réponse partielle est donnée à la question QC 52, page 62.

### **QC 34 Impact de l'entretien hivernal**

La question porte sur la justification de l'impact de l'entretien hivernal, jugé mineur.

L'initiateur du projet considère que *Dans le cas des lacs....., et en particulier les lacs dont le taux de renouvellement est faible, il est effectivement logique de croire qu'une accumulation des ions soit mesurable sur une longue période (impact de longue durée) (page 48, paragr. 3).*

Malgré cette opinion sur l'accumulation des ions due à l'utilisation des fondants, l'initiateur n'a pas récolté, tel que demandé, l'information sur le sodium, le calcium et les chlorures dans les lacs en bordure de la route au cours de la saison estivale 2004 afin de répondre à la question.

Il nous apparaît impossible de répondre à cette question sans aucune mesure prise récemment sur le terrain. Nous demandons donc de nouveau une réponse à cette question.

.....mesures..., suggérées par les spécialistes de la faune concernant la réduction de l'utilisation de fondants ... (page 50, paragr. 1)

L'annexe D ne répond pas à la demande faite d'une discussion sur la faisabilité de ces mesures.  
Nous demandons de nouveau une réponse à cette question.

De plus, les zones les plus vulnérables aux sels de déglacage et dont il est question à l'annexe D doivent être identifiées dans l'étude d'impact et des mesures d'atténuation proposées.

#### **QC 35 Mesures et suivi de la qualité de l'eau (sels de déglacage) de certains lacs en bordure de la route**

Un protocole de suivi doit être déposé concernant ce sujet en incluant les lacs et les paramètres mentionnés dans le questionnement du MRNFP.

Les premiers relevés de qualité d'eau à faire dans le cadre de ce suivi (conductivité et chlorure) doivent être réalisés par l'initiateur d'ici décembre 2004 et doivent faire partie de l'étude d'impact.

#### **QC 40 Documenter l'efficacité des mesures d'atténuation à la lumière des enseignements acquis lors des chantiers antérieurs**

Comme dans le cas des questions 30 et 33 portant sur le même sujet, l'initiateur n'a pas répondu à cette question.

#### **QC 42 Évaluation de la durée de l'impact (érosion, transport et sédimentation) lié à la stabilité des berges et des talus**

Le promoteur doit définir précisément les éléments du programme de suivi dont il fait mention dans sa réponse.

« Le MTQ compte sur ses partenaires pour l'assister dans cette démarche. »

Pour le bénéfice de tout le monde, le MTQ devrait faire part de ses attentes réelles vis-à-vis de ses partenaires? Des propositions concrètes pourraient être mises de l'avant.

#### **QC 43 Mesures de stabilisation des berges concernées par les empiétements (PB-8, p. 55)**

Comme pour plusieurs autres questions, l'initiateur du projet indique que les éléments demandés seront précisés à l'étape des plans et devis seulement et que les plans et devis seront disponibles pour les partenaires concernés. À cette étape du dossier, seul le ministère de l'Environnement, règle générale, est partie prenante au dossier et non l'ensemble des partenaires concernés. Pour cette raison, l'étude d'impact doit contenir le plus de détails possibles sur la nature des mesures d'atténuation prévues, avant l'étape des plans et devis. Il ne serait pas gérable dans le cadre d'un projet de cette envergure, devant se réaliser dans des délais très serrés, que les plans et devis soient en consultation auprès de tous les partenaires. Il faut que l'étude d'impact joue pleinement son rôle.

Par conséquent, pour que l'étude soit jugée complète et recevable, les attributs standards ou normalisés des mesures d'atténuation courantes et particulières devront être rendus disponibles tel que demandé.

#### **QC 44 Mesures d'atténuation particulières PP-5 et PB-4 (protection des milieux riverains)**

Le commentaire pour QC 43 s'applique également dans le cas de QC 44.

Le promoteur indique à nouveau que la surveillance environnementale sera l'une de ses préoccupations principales, cependant il n'a pas indiqué les moyens qu'il s'engage à prendre pour effectuer adéquatement cette surveillance.

#### QC 46 Loi sur les forêts

Voir le commentaire concernant l'annexe 1, C-1 : déboisement et passage à gué.

#### QC 48 Milieux humides

Le MTQ indique que les .....*tourbières ombrotrophes remplissent des fonctions très limitées pour la faune..... aucune espèce végétale ou animale à statut particulier n'a d'ailleurs été recensée dans les tourbières inventoriées* (page 59).

Cet énoncé ainsi que la phrase précédente, laissent à penser que les tourbières ombrotrophes longeant la route 175 sont des milieux pauvres et sans intérêt pour la faune.

La recherche d'espèces rares nécessite une méthode d'échantillonnage ciblée sur les espèces potentielles, des personnes spécialisées, des visites réalisées au bon moment, une intensité d'inventaire appropriée. Le MTQ peut-il préciser quelle fut l'envergure de l'effort de recherche consacrée aux espèces à statut particulier dans ces milieux et si cet effort permet de confirmer l'opinion exprimée sur les tourbières ombrotrophes ?

« *Certains sites ont été identifiés (dont la bordure du lac Talbot) pour compenser les pertes en marais* » (page 60). L'étude que le MTQ entend réaliser sur la bordure du lac Talbot en tant que milieu potentiel pour la compensation de milieux humides témoigne de la volonté du MTQ de chercher à compenser certaines pertes de milieux humides, plus particulièrement ceux qui sont jugés posséder une forte productivité faunique. Faune Québec se réjouit de cette proposition et souhaite être associé de près à l'étude qui sera réalisée dans cette perspective.

#### QC 49 Concept de compensation (p. 60)

L'initiateur de projet doit s'engager à déposer le plus rapidement possible un document révisé du concept de compensation tenant compte des échanges écrits les plus récents ayant eu lieu entre les partenaires concernés.

#### QC 50 et 51 Calcul des pertes d'habitats aquatiques (p. 61)

Le tableau révisé des superficies d'habitats aquatiques perdus doit être déposé pour la période de consultation publique.

La réponse concernant l'évaluation des pertes associées aux ponceaux n'est pas satisfaisante. L'observation associée aux chantiers antérieurs a montré que la longueur des ponceaux est rarement de *deux fois 10 mètres* (le minimum, selon le MTQ) et souvent supérieure à la *largeur de l'emprise qui est de 80 mètres en moyenne* (le maximum selon le MTQ).

Il n'y a pas, d'après nous, de surestimation de ces pertes, au contraire, il pourrait y avoir une sous-estimation due à la sinuosité des cours d'eau, au fait qu'ils ne sont pas toujours perpendiculaires à l'emprise et qu'un réaligement de ceux-ci est souvent nécessaire à l'extérieur de l'emprise.

Le promoteur doit donc s'engager à déposer une nouvelle estimation préliminaire des pertes d'habitat du poisson associées aux ponceaux en tenant compte de ces facteurs, et ce, avant l'étape des plans et devis.



### QC 83 Programme de surveillance environnementale

Le MTQ réfère aux documents contractuels relatifs au chantier en cours à proximité de la traversée de la rivière Pikauba (haut de la page 86) pour faire valoir que tout est prévu dans ces documents pour que le surveillant puisse faire son travail.

Si tel est le cas l'initiateur doit être en mesure de nous fournir les informations actualisées sur les résultats de ce programme de surveillance et de suivi : le devis spécial « protection de l'environnement » utilisé actuellement donne quels résultats à date? Par qui est-il appliqué? Quelle est la séquence, le type de suivi? Y a-t-il eu rapports aux autorités, constats de pertes ou de dommages, mesures de corrections? etc.

Or, le contrôle effectué conjointement par Faune Québec et MPO sur ce chantier a montré – les preuves à l'appui sont disponibles -- de très nombreux cas de non-respect des clauses contractuelles sur ce chantier et conséquemment nombre de destructions et de détériorations très significatives des habitats aquatiques.

### QC 86 Équipe d'inspection

La réponse à cette question est inexistante. Faune Québec perçoit une incapacité pour le MTQ de prendre un engagement ferme et détaillé tel que demandé par le MENV sur cet aspect concernant l'envergure d'une telle équipe, sa formation, ses responsabilités..... Cet état de fait (idem pour QC 83) est une raison d'inquiétude majeure pour Faune Québec.

### QC 90 Programme de suivi environnemental

Le promoteur ne répond pas à la question portant sur différentes composantes des programmes de suivi proposés. Il propose cependant un complément d'information sur le suivi sur le transport sédimentaire. Ce complément est pertinent selon Faune Québec, mais là encore, loin d'être suffisamment explicite pour constituer une réelle réponse à la question posée.

### ANNEXE 1 Commentaires des spécialistes de Faune Québec sur les mesures d'atténuation courantes (C) et particulières (PP ou PB)

Commentaire général : *Plan d'action pour la protection de l'environnement* (page 1, dernier paragraphe)

Les responsables gouvernementaux qui seront chargés d'effectuer le contrôle sur le chantier doivent disposer de la même information que le MTQ relativement aux mesures de protection de l'environnement devant être appliquées par l'entrepreneur. Faune Québec demande par conséquent que le *plan d'action pour la protection de l'environnement*, c'est-à-dire le document exigé de l'entrepreneur et approuvé par MTQ avant le début des travaux, soit déposé aux responsables du contrôle, et ce, au même titre que les autres documents contractuels tels que les plans de construction, le devis spécial « Clauses techniques » et le devis spécial « Protection de l'environnement » nécessaires pour l'obtention du certificat d'autorisation (art. 22).

#### C-1 Déboisement

Faune Québec demandait, concernant le déboisement, que *toute traverse à gué de cours d'eau soit prévue et précisée dans les plans et devis*. Toute traversée de cours d'eau réalisée à gué, contrevient à l'application du RNI, lequel est appliqué sur tout le territoire forestier public.

Conséquemment, pour la protection du milieu aquatique entre la période de déboisement et le début du terrassement, et par souci d'équité envers les intervenants du milieu forestier, la proposition faite par le MTQ d'identifier seulement les cours d'eau où le passage à gué sera interdit, nous apparaît totalement inacceptable.

Le MTQ doit s'engager à exiger des entrepreneurs qu'ils décrivent les techniques ou les méthodes de travail temporaires pour la traversée de cours d'eau (autre que la traversée à gué), que ces cours d'eau soient importants, moyens, petits ou intermittents. Ces techniques ou ces méthodes devront apparaître dans les *Plans d'action pour la protection de l'environnement*.

## **C-2 Tronçons désaffectés**

Le MTQ ne répond pas à la question. Pourtant la question de la réhabilitation des tronçons désaffectés nous apparaît comme un enjeu très important de ce projet.

### **PP-1 Aménagement des talus (long talus à pente 2:1)**

La réponse est insatisfaisante : l'initiateur ne s'est pas engagé à répondre précisément à la question.

De façon générale, Faune Québec aurait aimé que l'initiateur reformule l'ensemble des mesures d'atténuation courantes et particulières en fonction des commentaires fournis et ce, en un seul document. Malheureusement, les réponses fournies risquent d'apporter plus de confusion que l'éclaircissement au moment de la préparation des plans et devis par le MTQ et au moment de l'analyse par le MENV de la conformité à l'étude d'impact.

Nous avons également pris connaissance des réponses fournies relativement aux questions concernant la faune terrestre et ses habitats et nous n'avons pas de commentaires particuliers à formuler.

Jacques Boivin et Chantal Dubreuil  
2004/10/12

DESTINATAIRE : Robert Parent, directeur à l'Aménagement de la faune  
Région de la Capitale nationale

DATE : Le 28 septembre 2004

OBJET : Analyse de la recevabilité des réponses fournies par le ministère  
des Transports du Québec aux questions et commentaires de la  
Direction des évaluations environnementales concernant le projet  
d'amélioration de la route 175 à quatre voies  
N/Réf : 9018.2.11  
N/Réf.-DÉE: 3211-05-405

---

La présente fait suite à la consultation de la DÉE, Service des projets en milieu terrestre,  
reçue à nos bureaux le 16 septembre 2004 concernant le projet mentionné en titre.

Nous considérons que notre avis du 7 janvier 2004 est encore valable en ce qui concerne  
la recevabilité de cette étude, pour la partie du projet qui se situe dans la région du  
Saguenay-Lac-Saint-Jean.

LV/GG/mb



Louis Villemure  
Directeur à l'Aménagement de la faune

p.j.

c:\bouma01\guerin\mtq-route175-4voies-louis à robert-q-r.doc

Direction de l'aménagement  
01 OCT. 2004

DESTINATAIRE : Louis Villemure  
Direction de l'aménagement de la faune

DATE : Le 28 septembre 2004

OBJET : Analyse de la recevabilité des réponses fournies par le Ministère  
des transports du Québec aux questions et commentaires de la  
Direction des évaluations environnementales concernant le projet  
d'amélioration de la route 175 à quatre voies  
N/Réf : 9018.2.11  
N/Réf.-DÉE: 3211-05-405


---

La présente fait suite à la consultation de la DÉE, service des projets en milieu terrestre, reçue le 16 septembre 2004 concernant le projet mentionné en titre. On doit se rappeler que seulement huit des 143 kilomètres du projet sont inclus dans les limites administratives de la région Saguenay-Lac-Saint-Jean.

Au moment de la consultation sur la recevabilité de l'étude d'impact (novembre 2003), nous avons demandé des précisions sur la traverse de la rivière Simoncouche située au kilométrage 221. Le MTQ précise, à la réponse 54 de l'addenda 2, *Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement*, qu'aucune intervention n'est prévue aux ouvrages existants; l'emprise actuelle permettant l'aménagement des quatre voies divisées.

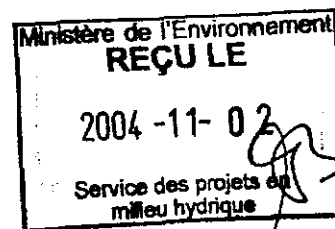
Nous considérons que notre avis du 7 janvier 2004 est encore valable en ce qui concerne la recevabilité de cette étude.

GG/mb



Gérald Guérin, biologiste  
Direction de l'aménagement de la faune

c:\bouma01\guerin\mtq-route175-4voies-rec2-q-r.doc



**NOTE**

**DESTINATAIRE :** Monsieur Gilles Brunet  
Chef du Service des projets en milieu hydrique  
Direction des évaluations environnementales

**DATE :** Le 29 octobre 2004

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

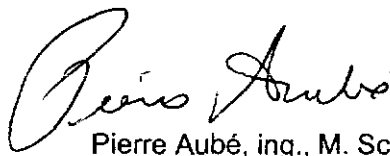
**N/Dossier : 003329**  
**V/Dossier : 3211-05-405**

Veillez trouver ci-joint l'avis de M. Jean-François Cyr, ingénieur, relativement à l'étude d'impact mentionnée ci-dessus.

Le présent avis apporte des commentaires aux réponses du promoteur à des questions énoncées par monsieur Cyr dans sa note du 20 janvier 2003. Il contient aussi des réponses à des questions complémentaires que M<sup>me</sup> Ruth Lamontagne, de votre direction, lui a posées par la suite.

Si toutefois vous désirez d'autres renseignements, n'hésitez pas à vous adresser à monsieur Cyr au (418) 521-3825, poste 7329.

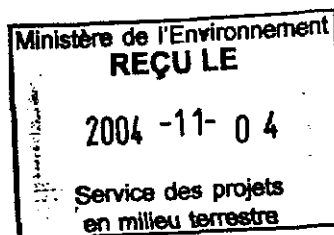
Le directeur,



Pierre Aubé, ing., M. Sc.

PA/JFC/dc

p.j. Avis technique



Direction de l'expertise hydrique et de  
la gestion des barrages publics  
Édifice Marie-Guyart  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Aile René-Lévesque, 2<sup>e</sup> étage, case 28  
Québec (Québec) G1R 5V7

Téléphone : (418) 521-3825, poste 4999  
Télocopieur : (418) 643-6900  
Courriel : pierre.aube@menv.gouv.qc.ca  
Courriel : cehq@menv.gouv.qc.ca

**NOTE**

**DESTINATAIRE :** M. Pierre Aubé, directeur  
Direction de l'expertise hydrique et de la gestion des  
barrages publics

**DATE :** Le 29 octobre 2004

**OBJET :** Projet d'amélioration de la route 175 à quatre voies divisées  
du km 84 au km 227 (143 km)  
N/Dossier : 003329  
V/Dossier : 3211-05-405

---

Pour faire suite à la demande de Mme Ruth Lamontagne, chargée de projet à la direction des Évaluations environnementales, j'ai réalisé un avis technique relativement à l'objet mentionné ci-dessus. Cet avis apporte mes commentaires aux réponses du Promoteur aux questions que j'avais émises dans ma note du 20 janvier 2003 dans le cadre de l'étape de recevabilité de l'étude d'impact. J'ajoute aussi quelques commentaires relatifs à l'étude hydraulique du promoteur, que nous a fait parvenir par la suite madame Lamontagne.

**QC 37 : débit de conception des batardeaux**

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

**QC 38 : Débit des rivières Montmorency et Pikauba**

Réponses satisfaisantes.

**Questions sur la stabilisation de berges et les mesures d'atténuation conséquentes :**

D'ici au dépôt des plans et devis, le promoteur pourrait peut-être présenter une coupe type plus détaillée pour chaque type de technique de stabilisation proposée. Cela donnerait l'occasion au MÉNV de fournir des commentaires préliminaires et permettrait peut-être de faciliter ainsi la procédure subséquente d'analyse des plans et devis finaux.

**Questions concernant le transport sédimentaire :**

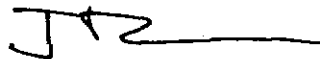
À la demande de madame Lamontagne, j'ai aussi regardé la réponse obtenue à la question QC40. La réponse du promoteur à cette question renvoie aux réponses aux questions QC30 et QC33.

Les mesures de contrôle des sédiments proposées constituent effectivement un ensemble de bonnes pratiques de gestion des eaux de ruissellement. Étant donné leur caractère local, ce sont des ouvrages modestes, dont les capacités peuvent être rapidement dépassées. Ils doivent par conséquent être répartis en divers points d'apports mineurs, ce qui augmente par contre le nombre d'ouvrages à implanter et à contrôler. De plus, la viabilité de ces mesures est grandement tributaire de l'entretien qui en est fait. Nous sommes donc d'accord pour dire que, dans un tel cas, une grande importance doit être apportée à leur conception mais surtout à la surveillance, de la part du MTQ, de leur mise en place, de leur comportement et de leur entretien par l'entrepreneur.

### ÉTUDE HYDRAULIQUE

L'étude est étoffée et, de toute évidence, respecte les règles de l'art. Nous émettons seulement les quelques commentaires suivants :

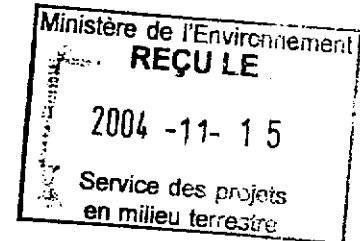
- À la section 3.2.3.2, il aurait été pertinent de mentionner, le cas échéant, la présence ou l'absence de lacs et marécages sur les bassins versants jaugés, autre que la rivière Pikauba, utilisés pour l'application de la méthode régionale. L'utilisation des relations décrivant l'effet du laminage dû à ces caractéristiques, à la section 3.2.3.7, mène à déduire que la proportion de surface de lacs et de marécages sur ces bassins versants jaugés serait effectivement nulle ou négligeable.
- À la section 3.2.3.8, l'expression analytique servant à généraliser l'effet du déboisement sur l'augmentation du débit de crue semble reposer sur un échantillon unique, ce qui rendrait la généralisation difficilement justifiable. Le fait que l'exercice mène à l'application d'un coefficient de majoration du débit de crue, contribuant à accroître ainsi la sécurité de la conception, est tout de même un aspect positif.
- À la section 4.4.1.1, pour l'évaluation de la hauteur libre requise sous les ponts, on n'utilise pas la norme du MTQ qui tient compte de la présence d'embâcles de glace ou de débris. La forte pente générale des cours d'eau concernés explique sans doute l'absence de conditions propices aux embâcles de glace (bien qu'on mentionne que certains tronçons impliqués soient de faible pente) mais peut-on conclure de même en ce qui concerne les débris ?
- Section 4.4.2.9, on mentionne qu'un niveau d'eau atteignant le soffite du pont de la rivière Pikauba ne se serait pas produit. A-t-on croisé cette observation avec les débits enregistrés sur cette rivière ? La station 061022 est en opération depuis plus de 30 ans et comporte notamment le débit de la crue de 1996.



Jean-François Cyr, ing. M.Sc.

Québec, le 5 novembre 2004

Madame Ruth Lamontagne  
Chargée de projet  
Service des projets en milieu terrestre  
Direction des évaluations environnementales  
Édifice Marie-Guyart - 6<sup>e</sup> étage  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec)  
G1R 5V7



Objet : Projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées entre les kilomètres 84 et 227 (143 Km) (3211-05-405)

Madame Lamontagne,

Tel que demandé, nous avons analysé, d'un point de vue de santé publique, le document complémentaire de l'étude d'impact relative au «Projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées du kilomètre 84 au kilomètre 227 (143 Km) par le ministère des Transports du Québec».

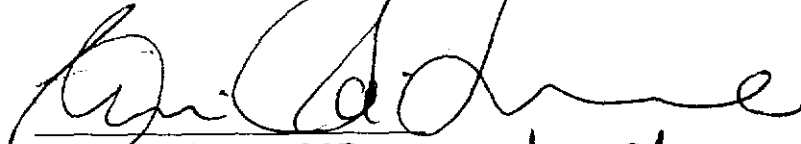
En matière de sécurité routière, ce document complémentaire répond de façon satisfaisante aux renseignements demandés. Dans l'ensemble, nous croyons que la réalisation de ce projet devrait permettre de réduire le risque d'accidents et de blessures graves sur ce tronçon routier, pour les occupants de véhicule à moteur. L'effet positif de ce projet sur le bilan routier résulte en bonne partie de la réduction pratiquement à zéro du risque de collision frontale entre deux véhicules à moteur associé à une route à 4 voies séparées. Par contre, nous demeurons préoccupés par trois aspects liés à ce projet soit : l'augmentation de la vitesse pratiquée (question QC 59); les conditions de circulation rendues difficiles pendant la saison hivernale en raison notamment de l'efficacité réduite des fondants lorsque le débit de circulation est faible (question QC 60); et le risque de collision avec un orignal (questions QC 66 et QC 67). À notre avis, il importe de privilégier les mesures reconnues les plus efficaces pour contrer l'effet négatif de ces facteurs sur le bilan routier. À cet égard, nous insistons sur l'importance d'assurer le respect de la limite maximale de vitesse permise de 90 km/h.

En matière de mesures d'urgence, les réponses fournies (QC 91) sont tout à fait insuffisantes alors que la construction d'une telle route représente une opportunité d'améliorer les mesures de prévention, de préparation, d'intervention et de rétablissement en matière d'accident et de sinistre.



Enfin, les réponses en matière de climat sonore et de qualité d'eau sont satisfaisantes.

Veillez agréer, Madame Lamontagne, l'expression de nos sentiments distingués.

A large, fluid handwritten signature in black ink, appearing to read 'Henri Prud'homme'.

Henri Prud'homme, M.D.

Coordonnateur

Équipe santé et environnement

Handwritten initials 'md.' in black ink.