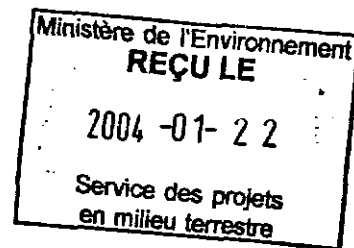

RECUEIL DES AVIS ISSUS DE LA CONSULTATION AUPRÈS DES MINISTÈRES ET ORGANISMES

Liste chronologique

Ministères et organismes	Date	Nbre pages
1. <i>Ministère de l'Environnement, Centre d'expertise hydrique, Service de la connaissance et de l'expertise hydrique</i>	20 janvier 2003	2 pages.
2. <i>Société de la faune et des parcs, Direction des affaires autochtones</i>	14 décembre 2003	2 pages.
3. <i>Ministère de l'Environnement, Direction du suivi de l'état de l'environnement, Service des avis et des expertises</i>	17 décembre 2003	1 page.
4. <i>Ministère de la Culture et des Communications</i>	18 décembre 2003	1 page
5. <i>Ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs, Direction de la politique et de l'économie minérales</i>	7 janvier 2004	2 pages.
6. <i>Ministère de l'Environnement, Direction du patrimoine écologique et du développement durable</i>	12 janvier 2004	1 page.
7. <i>Ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs, Direction régionale de la gestion du territoire public Saguenay-Lac-Saint-Jean</i>	15 janvier 2004	1 page.
8. <i>Ministère de l'Environnement, Direction du patrimoine écologique et du développement durable</i>	19 janvier 2004	1 page.
9. <i>Ministère de l'Environnement, Direction régionale Saguenay-Lac-Saint-Jean</i>	19 janvier 2004	1 page.
10. <i>Ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir, Direction régionale du Saguenay-Lac-Saint-Jean</i>	19 janvier 2004	2 pages.
11. <i>Ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs, Direction de l'environnement forestier</i>	20 janvier 2004	2 pages.
12. <i>Ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs, Direction de la politique et de l'économie minérales</i>	20 janvier 2004	2 pages.
13. <i>Ministère de la Sécurité publique, Direction régionale de la sécurité civile du Saguenay-Lac-Saint-Jean et de la Côte-Nord</i>	21 janvier 2004	3 pages.
14. <i>Ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs, Direction régionale de la gestion du territoire public de la Capitale-Nationale</i>	22 janvier 2004	1 page.
15. <i>SEPAQ, Parc national de la Jacques-Cartier</i>	23 janvier 2004	4 pages.
16. <i>Régie régionale de la santé et des services sociaux de Québec, Direction régionale de santé publique</i>	23 janvier 2004	5 pages.
17. <i>Ministère de l'Environnement, Direction du suivi de l'état de l'environnement, Service des avis et des expertises</i>	23 janvier 2004	1 page.
18. <i>Ministère du Conseil exécutif, Secrétariat aux affaires autochtones</i>	4 février 2004	2 pages.
19. <i>Ministère de l'Environnement, Direction régionale de la Capitale-Nationale</i>	5 février 2004	3 pages.
20. <i>Société de la faune et des parcs, Direction de l'aménagement de la faune de la Capitale-Nationale</i>	13 février 2004	28 pages
21. <i>Ministère de la Culture et des Communications, Service du patrimoine et de la muséologie</i>	16 février 2004	1 page.

22.	<i>Ministère de l'Environnement, Centre d'expertise hydrique, Service de la gestion du domaine hydrique de l'État</i>	<i>17 février 2004</i>	<i>1 page.</i>
23.	<i>Ministère de l'Environnement, Programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles (PIEVA)</i>	<i>18 février 2004</i>	<i>3 pages.</i>
24.	<i>SEPAQ, Réserve faunique des Laurentides</i>	<i>27 février 2004</i>	<i>13 pages.</i>
25.	<i>SEPAQ, Réserve faunique des Laurentides</i>	<i>21 avril 2004</i>	<i>1 page.</i>
26.	<i>Ministère de l'Environnement, Programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles (PIEVA)</i>	<i>20 septembre 2004</i>	<i>1 page.</i>
27.	<i>Ministère du Développement économique et régional et Recherche, Direction régionale de la Capitale-Nationale</i>	<i>20 septembre 2004</i>	<i>1 page.</i>
28.	<i>Ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs, Direction des affaires autochtones</i>	<i>22 septembre 2004</i>	<i>1 page.</i>
29.	<i>Ministère du Conseil exécutif, Secrétariat aux Affaires autochtones, Direction des relations et du suivi des ententes</i>	<i>28 septembre 2004</i>	<i>2 pages.</i>
30.	<i>Ministère de l'Environnement, Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches</i>	<i>30 septembre 2004</i>	<i>1 page.</i>
31.	<i>Ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs, Direction de la politique et de l'économie minérales</i>	<i>30 septembre 2004</i>	<i>2 pages.</i>
32.	<i>Ministère de la Sécurité publique, Direction régionale de la sécurité civile du Saguenay-Lac-Saint-Jean et de la Côte-Nord</i>	<i>1^{er} octobre 2004</i>	<i>2 pages.</i>
33.	<i>Ministère de l'Environnement, Direction régionale de l'analyse et de l'expertise du Saguenay-Lac-Saint-Jean</i>	<i>1^{er} octobre 2004</i>	<i>1 page.</i>
34.	<i>Ministère de l'Environnement, Direction du suivi de l'état de l'environnement, Service des avis et des expertises</i>	<i>4 octobre 2004</i>	<i>1 page.</i>
35.	<i>Ministère de l'Environnement, Centre d'expertise hydrique, Service de la connaissance et de l'expertise hydrique</i>	<i>7 octobre 2004</i>	<i>2 pages.</i>
36.	<i>Ministère de l'Environnement, Centre d'expertise hydrique, Direction de l'expertise hydrique et de la gestion des barrages publics</i>	<i>13 octobre 2004</i>	<i>3 pages.</i>
37.	<i>SEPAQ, Réserve faunique des Laurentides</i>	<i>22 octobre 2004</i>	<i>2 pages</i>



NOTE

DESTINATAIRE : Mme Ruth Lamontagne, chargée de projet
Direction des Évaluations environnementales

DATE : Le 20 janvier 2003

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 votre note du 27 novembre 2003, nous vous faisons parvenir ci-après nos commentaires relatifs au sujet cité en rubrique.

Nos commentaires ne portent que sur les éléments reliés aux aspects hydrauliques du projet. En conséquence, notre lecture du rapport d'étude d'impact s'est limitée aux sections 1.1, 1.2, 1.7 et 1.8, 3.1 et 3.2.1, 4.1, 4.2, 4.3 et 4.5, 7.3, 8.2.1 et 10.1, de même qu'aux annexes 1 et 2.

De façon générale, peu de détails sont fournis relativement aux aspects hydrauliques dans le rapport d'étude d'impact.

Pages 34 : Préciser la définition (calcul) accordée aux termes débits moyens, minimum et maximum annuels. À titre d'information, la moyenne annuelle du débit moyen journalier de la rivière Montmorency mesuré à la station hydrométrique 051001 (bassin de 1100 km²) est de 34 m³/s. Apporter aussi les mêmes détails pour les débits de la rivière Pikauba mentionnés à la page 35.

Six secteurs sont particulièrement traités en raison des variantes de tracés mis en relation avec les impacts potentiels :

- a) Le tracé du secteur des lacs à Régis et à Noël ne semble pas présenter d'enjeux relatifs à des aspects hydrauliques, sauf sans doute des traverses de cours d'eau par des ponceaux;
- b) Le tracé du secteur des lacs Sept-Îles et Horatio-Walker comporte la construction d'un pont, des empiètements dans l'eau et des traverses par des ponceaux;
- c) Le tracé du secteur du lac Jacques-Cartier présente des empiètements dans le lac et des traverses par des ponceaux;
- d) Le tracé du secteur du lac Talbot comporte l'implantation d'un pont et des traverses par des ponceaux;
- e) Le tracé du secteur de la rivière Gilbert ne présente que des traverses par des ponceaux;
- f) Le tracé du secteur du lac des îlets ne présente que des traverses par des ponceaux.

À la page 72, on mentionne que des batardeaux seront construits pour la construction des ponts. Quelle sera la capacité de protection de ces batardeaux en terme de récurrence des débits contre lesquels ils protégeront le site ?

À la page 79, on mentionne une étude hydraulique réalisée par le Consortium GENIVAR-TECSULT en mai 2003. Si requis aux fins de l'analyse de l'étude d'impact, il serait nécessaire de pouvoir consulter cette étude.

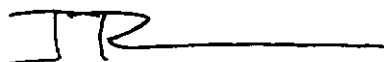
Un peu plus de détails seraient requis concernant les mesures de protection des berges, notamment celles concernées par les empiètements dans l'eau. Parmi les informations requises pour apprécier ces mesures de protection, mentionnons :

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

Page 259 : Plan des mesures d'urgence : ce plan doit-il être présenté ? Si oui, il pourrait être utile que nous puissions en analyser les éléments relatifs aux aspects hydrauliques.

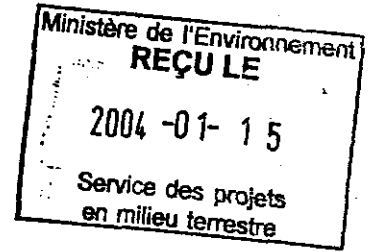
Annexe 1 : Mesures d'atténuation courantes et particulières :

- La mesure PP-5 n'est pas détaillée relativement aux caractéristiques des mesures de stabilisation par enrochements;
- La mesure PB-4 ne donne pas de détails relatifs à la conception des épis (matériaux, calibre, méthode de construction, etc.);
- La mesure PB-5 reste plutôt vaguement décrite lorsqu'il est écrit de porter une attention particulière et constante à la protection des milieux riverains lors des travaux de construction;
- La mesure PB-8 ne donne pas de détails relatifs à la conception de la stabilisation des berges remaniées lors de la mise en place des ouvrages de traversée (matériau, calibre, épaisseur des enrochements, pente des talus, emplacement des membranes et le type de ces dernières, élévation des protections par rapport aux niveaux de crues et caractéristiques par rapport aux vitesses et aux glaces, le cas échéant, ...).



JFC/lc

Jean-François Cyr, ing. M.Sc.



Québec, le 14 décembre 2003

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

**Objet : Projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées du
 km 84 au km 227 (143 km)
 N/D : 9018
 V/Réf. (3211-05-405)**

Madame,

La Direction des affaires autochtones de la Société de la faune et des parcs du Québec a pris connaissance de l'étude d'impact sur l'environnement portant sur le sujet cité en rubrique. Elle constate qu'au point 2.1.4 « Autochtones », aucune consultation n'a eu lieu auprès du Conseil des Montagnais du lac Saint-Jean et du Conseil tribal Mamuitun. Or, ce projet touche directement une partie du territoire revendiqué par quatre Premières nations innues et pour lequel les chefs négociateurs des gouvernements du Canada, du Québec et des Premières nations de Mamuitun et de Nutaskuan ont convenu d'établir un régime territorial particulier et défini dans l'« Entente de principe d'ordre général », sous le point d'être ratifiée par les autorités concernées.

De plus, les membres de la communauté innue de Mashteuiatsh, 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. Les statistiques se rapportant aux prélèvements des originaux dans la réserve faunique des Laurentides ne semblent pas inclure la récolte autochtone. Il y aurait peut-être lieu de le faire afin d'obtenir un meilleur portrait de la situation.

...2

Par ailleurs, la DAA remarque que les détenteurs de terrains de piégeage enregistrés n'ont pas été rencontrés en tant qu'usagers de la réserve faunique possédant des immeubles et exploitant des ressources fauniques et pouvant être affectés par les améliorations projetées. À la page 200 de l'étude, on mentionne qu'il y a 186 terrains de piégeage dans l'UGAF 39. Cette information est inexacte, car 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.

Nous espérons que ces commentaires serviront à améliorer l'étude d'impact et procureront une meilleure lecture de la situation.

Veuillez agréer, Madame, l'expression de mes salutations distinguées.

Le directeur des affaires autochtones,



Gilles Harvey



Note de service

DESTINATAIRE : Monsieur Yves Grimard,
Chef du Service des avis et des expertises

EXPÉDITEUR : Danny Wright

DATE : Le 17 décembre 2003

OBJET : Projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées du km 84 au
km 227 (143 km)
N/réf. : Savex-2892

Nous avons pris connaissance de l'étude d'impact déposée par le MTQ dans le projet cité en titre. Nous considérons que les impacts de traversées de cours d'eau (ponts et ponceaux) sont nettement sous évalués considérant la fragilité du milieu.

Dans ce sens, le document devrait contenir une étude comparative valable entre les ouvrages avec radier et ceux à contour ouvert. Nous croyons que des ouvrages sans radier permettraient une installation sans avoir à détourner les cours d'eau, donc de réduire considérablement les impacts dus aux problèmes de sédimentation.

Pour le reste, nous considérons que l'étude est très bonne.

DW/ml

Le 18 décembre 2003

Madame Ruth Lamontagne
Ministère de l'Environnement
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : Projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies (3211-05-405).

Madame,

Faisant suite à la demande d'évaluation du projet cité en rubrique, nous avons analysé la recevabilité de l'étude d'impact et nous vous transmettons les commentaires de notre ministère. Tout d'abord nous tenons à vous souligner que l'étude s'avère conforme à nos critères d'évaluation ainsi qu'à nos exigences.

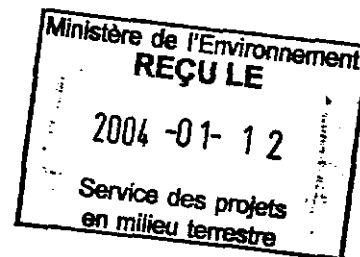
De plus nous tenons également à vous faire part de l'intérêt suscité par la qualité de cette étude d'impact.

Enfin, nous apprécierions cependant que vous nous éclairciez un aspect dans le cadre de la «mesure d'atténuation C-8», à savoir :

- Est-il prévu d'inclure dans la «mesure d'atténuation C-8» les 9 sites «connus» se trouvant à proximité de l'emprise des travaux d'amélioration de la route 175, dont six sont à environ 300 mètres?

Veillez agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleures.

Gilles Samson
Archéologue



Charlesbourg, le 7 janvier 2004

Madame Linda Tapin
Chef
Service des projets en milieu terrestre
Ministère de l'Environnement
Direction des évaluations environnementales
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées du km 84
au km 227 (143 km)
(3211-05-405)**

Madame,

En réponse à votre lettre du 27 novembre dernier, nous vous présentons les commentaires du Secteur mines du ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs (MRNFP) sur la recevabilité de l'étude d'impact concernant le projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées.

Nous croyons que, pour être conformes à votre Directive de mai 2002 et pour être en mesure de vous fournir un avis complet sur ce projet, les éléments suivants sont absents du document fourni :

- 1- Dans la description générale du milieu (item 3 de l'étude – pages 29 à 44), on ne parle pas du tout des activités minérales (mines, carrières, sablières, gravières, tourbières, exploration et exploitation) alors qu'elles devraient se trouver dans le sous-item 3.2.3.2 (pages 39 à 44)
- 2- Dans l'analyse des impacts (item 7 de l'étude), on retrouve en 7.5.2.1 un sous-item « Zones d'exploitation et d'exploration » (page 210) comme faisant partie de l'exploitation forestière alors qu'il devrait être un item en soi et s'appeler « Zones d'exploitation et d'exploration minérales », afin d'éviter les confusions.

...2

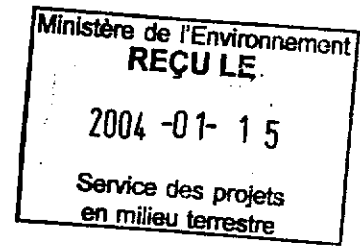
- 3- À l'item 7.5.2.2 (pages 212 à 215), décrivant les impacts prévus sur les items précédents, il n'est fait aucune mention d'impacts prévus sur les « Zones d'exploitation et d'exploration minérales ».
- 4- À l'item 10 (Bilan des impacts – pages 261 à 274), il n'est fait aucune mention d'impacts prévus sur les « Zones d'exploitation et d'exploration minérales ».
- 5- Il faudrait modifier l'acronyme du MRN par MRNFP et sa signification partout où il est cité dans le document.

Veillez agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le directeur,

A handwritten signature in cursive script, appearing to read 'Yvon Laliberté'.

Yvon Laliberté, ing.



DESTINATAIRE : M^{me} Linda Tapin
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 12 janvier 2004

OBJET : Avis relatif à la recevabilité du projet d'« Amélioration de la route 175
à quatre voies divisées du km 84 au km 227 (143) »
V/R : 3211-05-405 - N/R : 68940 - 5145-04-18 (R-207)

La présente fait suite à votre demande d'analyse du 27 novembre 2003 sur la recevabilité de l'étude d'impact du projet susmentionné.

Les plantes vasculaires menacées ou vulnérables constitueraient une problématique dans le présent dossier, bien que les récents inventaires réalisés par le promoteur (ministère des Transports du Québec) n'ont pu confirmer la présence de l'unique mention d'intérêt récoltée en 1996 dans la zone d'étude, le myriophylle menu. En outre, on y recense plusieurs milieux humides sans importance écologique particulière et un écosystème forestier exceptionnel faisant partie de la réserve écologique Victor-A.-Huard; ce dernier n'étant pas affecté par le projet.

En conséquence, nous jugeons recevable l'étude au regard de notre champ de compétence et, plus particulièrement, des mesures d'atténuation particulières associées aux milieux humides (codes PB-1 à PB-5) permettant de corriger des impacts négatifs récurrents sur ces milieux sensibles compte tenu de la difficulté de modification du tracé préférentiel de la route 175 à quatre voies divisées.

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

Le directeur,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Léopold Gaudreau".

Léopold Gaudreau

LG/oo

Édifice Marie-Guyart, boîte 21
675, boul. René-Lévesque Est, 4^e étage
Québec (Québec) G1R 5V7
Téléphone : (418) 521-3907
Télécopieur : (418) 646-6169
Internet: <http://www.menv.gouv.qc.ca>
Courriel: leopold.gaudreau@menv.gouv.qc.ca



Le 15 janvier 2004



Ministère de l'Environnement
Direction des évaluations environnementales
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque
Québec (Québec) G1R 5V7

À l'attention de Mme Linda Tapin, La chef du Services des projets en milieu terrestre

**Objet : Projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées
du km 84 au km 227 (143 km)
(3211-05-405)**

Madame,

Nous avons pris connaissance du rapport de l'étude d'impact du projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées.

À notre connaissance tous les éléments pertinents qui relèvent de notre domaine d'intervention ont été pris en considération et documentés dans le rapport.

Nous n'avons aucun commentaire ou questionnement face aux éléments identifiés.

Veillez agréer, Madame, nos salutations distinguées.

Normand Laprise, directeur régional

c.c. M. Jean Jomphe, DRGTP



DESTINATAIRE : M^{me} Linda Tapin
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 19 janvier 2004

OBJET : Deuxième avis relatif à la recevabilité du projet d'« Amélioration de la route 175 à quatre voies divisées du km 84 au km 227 (143 km) »
V/R : 3211-05-405 - N/R : 75097 - 5145-04-18 (R-207)

La présente fait suite à votre seconde demande d'analyse du 9 janvier 2004 sur la recevabilité de l'étude d'impact du projet susmentionné.

Le document complémentaire qui accompagne votre demande mentionne que les milieux humides, une des deux composantes valorisées de l'écosystème (CVÉ) retenue dans l'évaluation des effets cumulatifs négatifs résiduels du projet précité, constituent une problématique de moindre importance dans le présent dossier. Rappelons que notre correspondance du 12 janvier dernier soulignait la présence, dans la zone d'étude, de plusieurs milieux humides sans importance écologique particulière. Certaines pertes de ces derniers ne pouvant, ni être évitées, ni être difficilement compensées.

En conséquence, nous jugeons recevable cette étude complémentaire (à l'instar de l'étude d'impact principale) au regard de notre champ de compétence et, plus particulièrement, des mesures d'atténuation et suivi retenues. D'autant plus qu'un strict respect de ces mesures par le promoteur (ministère des Transports du Québec) concourrait à la conservation de la fonction écologique de ces milieux, permettant ainsi de respecter l'esprit des politiques québécoise et fédérale des milieux humides (voir les pages 15 et 28 de l'addenda n° 1 au rapport principal).

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

Le directeur,

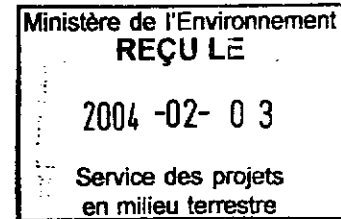
Léopold Gaudreau

LG/oo

Édifice Marie-Guyart, boîte 21
675, boul. René-Lévesque Est, 4^e étage
Québec (Québec) G1R 5V7
Téléphone : (418) 521-3907
Télécopieur : (418) 646-6169
Internet : <http://www.menv.gouv.qc.ca>
Courriel : leopold.gaudreau@menv.gouv.qc.ca

Note de service

NOTE



DESTINATAIRE : Madame Ruth Lamontagne
Direction des évaluations environnementales

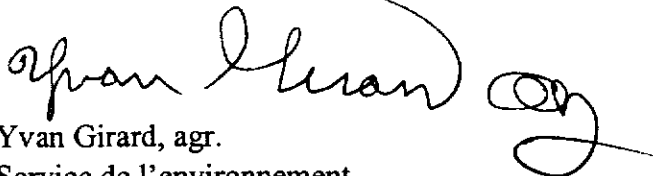
DATE : Le 19 janvier 2004

OBJET : MTQ – Projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées du km
84 au km 227 (143 km)
(3211-05-405)
N/Réf. : 7430-02-01-0127402

Pour faire suite à votre demande du 27 novembre 2003 dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement nous avons analysé la recevabilité de l'étude d'impact. L'analyse de la région 02 porte sur la partie du projet du kilométrage 188 à 227 inclusivement.

L'analyse de la recevabilité a porté essentiellement sur les éléments qui sont requis dans la directive et nous avons jugé qu'ils ont été traités de façon satisfaisante et valable.

Pour ces raisons nous sommes en mesure de confirmer que l'étude d'impact est recevable.


Yvan Girard, agr.

Service de l'environnement

YG/sg



Le 19 janvier 2004

Mme Linda Tapin
Ministère de l'Environnement
Direction des évaluations environnementales
Service des projets en milieu terrestre
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec), G1R 5V7

**Objet: Projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées du km 84 au km 227
(143 km)
V/D: 3211-05-405**

Madame,

Nous avons bien reçu l'étude d'impact relative au projet mentionné en rubrique ainsi que le document sur l'évaluation des effets cumulatifs. Une lecture attentive des documents nous confirme que les préoccupations du ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir ont été prises en considération par le promoteur de façon satisfaisante et valable.

Toutefois, nous souhaiterions que les corrections qui suivent soient apportées au texte :

- À la page 43, au point 2.2, on peut lire que *«la gestion et l'aménagement de ces forêts sont sous la responsabilité de la MRC de Ville de Saguenay»*. Ville de Saguenay n'est pas une MRC.
- 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 que suite à 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.

En espérant que le tout sera vous satisfaire, nous vous prions d'agréer, Madame,
l'expression de nos sentiments distingués.

Le directeur régional


André Rochefort

Québec, le 20 janvier 2004



Madame Ruth Lamontagne
Direction des évaluations environnementales
Ministère de l'Environnement
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Recevabilité de l'étude d'impact relative à l'amélioration de la
Route 175 à quatre voies divisées, du km 84 au km 227 (143 km)
(3211-05-405)**

Madame,

Votre direction nous a fait parvenir, le 27 novembre 2003, une demande relative à l'objet susmentionné. L'étude concernée nous apparaît conforme à la directive de votre ministère tant au point de vue de sa structure que de la qualité du contenu en général. Nous croyons que les données sont généralement satisfaisantes et valables et qu'elles nous permettront d'émettre un avis judicieux lors de l'étape de l'examen de l'acceptabilité environnementale du projet.

En effet, on retrouve dans l'étude d'impact, des données pertinentes relatives à notre champ de compétence, notamment :

- Une description sommaire des tenures (figure 3.2, page 41) et de la végétation forestière (point 3.2.2.1, page 35 et carté 2 intitulée *milieu visuel et végétation*).
- Une description des enjeux environnementaux incluant, notamment, le maintien des écosystèmes forestiers (point 5.2, page 86).
- Une analyse des impacts de la zone d'étude. Celle-ci est assez élaborée et bien documentée. On y réitère que la végétation forestière constitue un des enjeux environnementaux (point 7.1.2, page 98) et on y fait une analyse plus détaillée de la végétation terrestre (point 7.4.1, pages 111 à 115).

Plus particulièrement, au point 7.4.1.2, on indique que l'impact lié à la perte de couvert forestier en phase de construction est faible et de longue durée. Cet impact, tel que le montre le tableau 7.6 de la page 115, concerne la perte de 862 hectares de forêt. On ne précise pas si les tronçons routiers délaissés seront renaturalisés et revégétés. Il s'agit pourtant, lorsque les circonstances le permettent, d'une mesure d'atténuation habituelle. L'application de cette mesure pourrait éventuellement réduire la perte de superficies

... 2

Direction de l'environnement forestier

880, chemin Sainte-Foy, local 5.50
Québec (Québec) G1S 4X4
Téléphone : (418) 627-8646
Télécopieur : (418) 643-5651
Courriel : nathalie.camden@mmfp.gouv.qc.ca

forestières. De plus, comme le démontre le point 7.5.2, à la page 204, les terres traversées par la Route 175 sont majoritairement de tenure publique sauf celles localisées entre les km 233 et 237 qui sont de tenure privée. Ainsi la grande majorité de la perte de superficie forestière est répartie dans quatre aires communes (031-07, 033-30, 023-20 et 023-21) et dans certains lots publics intramunicipaux traversés par la Route 175. Selon le tableau 7.44, à la page 205 (voir texte de la page 204), 24 entreprises forestières possèdent des contrats d'approvisionnement et d'aménagement forestier (CAAF) dans une ou plusieurs de ces aires communes. Ces contrats autorisent la récolte annuelle de plus de 300 000 m³ de résineux et près de 40 000 m³ de feuillus sur une superficie de 3 700 ha.

Pris dans son ensemble, l'impact de la perte de 862 ha peut effectivement être considéré comme faible. Cependant, il est possible que l'impact du déboisement de certains tronçons soit d'importance moyenne. Le cas échéant, des mesures d'atténuation particulières appropriées devraient être prises. Rappelons, qu'au point 7.4.1.2, on précise qu'aucune mesure d'atténuation particulière n'est prévue en phase d'exploitation (page 114) et que seules, les mesures courantes sont retenues, en phase d'exploitation (page 115).

De plus, la récolte desdits 862 hectares de forêt, devra, selon les procédures habituelles, faire l'objet d'un permis utilitaire. Ainsi, les directions régionales concernées de Forêt Québec, tout en s'assurant du respect de la Loi sur les forêts et des règlements qui en découlent, s'assureront que les bois de valeur commerciale seront destinés aux entreprises forestières détentrices de CAAF couvrant les secteurs concernés.

Nous tenons aussi à rappeler que la zone d'étude, outre l'écosystème forestier exceptionnel décrit au point 3.2.2.1 (page 36), ne comprend pas, à notre connaissance, de peuplement forestier ayant le potentiel d'être classifié « écosystème forestier exceptionnel ». Cependant, le ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs ne dispose pas d'information sur tous les écosystèmes forestiers exceptionnels qui pourraient exister au sein de la zone d'étude. Une attention particulière pourrait donc être apportée à cet effet dans les zones où des travaux de déboisement sont prévus.

Finalement, nous croyons que l'étude d'impact tient compte des préoccupations générales et particulières exprimées au chapitre 2, notamment celles des exploitants forestiers.

Si plus de renseignements vous étaient nécessaires, n'hésitez pas à communiquer avec M. Richard Armstrong, ing.f. analyste de ce dossier, au (418) 627-8646, poste 4173.

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

La directrice,



Nathalie Camden

NC/RA/nl

c. c. MM. Mario Gibeault (Dir. rég. 02)
Marc-André Turgeon (Dir. rég. 03)

Charlesbourg, le 20 janvier 2004



Madame Linda Tapin
Chef
Service des projets en milieu terrestre
Ministère de l'Environnement
Direction des évaluations environnementales
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées du km 84
au km 227 (143 km)
(3211-05-405)**

Madame,

En réponse à votre lettre du 9 janvier 2004, nous vous présentons les commentaires du Secteur des mines du ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs sur la recevabilité de l'étude d'impact des effets cumulatifs concernant le projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées.

Nous croyons que, pour être conformes à votre Directive de mai 2002 ainsi qu'au Guide du praticien publié par l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, et pour être en mesure de vous fournir un avis complet sur ce projet, les éléments suivants sont absents du document fourni :

- 1- Dans la description générale de la portée de l'étude – pages 6 à 10 et tableau 3), on ne parle pas du tout des activités minérales (mines, carrières, sablières, gravières, tourbières, exploration et exploitation) comme pouvant être une source d'événements susceptibles d'avoir une incidence sur les milieux humides.

...2

- 2- Comme le chapitre 4 (pages 11 à 15) décrit les événements retenus au tableau 3, on note évidemment l'absence de toute référence à des activités minérales (exploration ou exploitation).
- 3- Aucune référence n'est faite aux activités minérales dans la conclusion (page 28).
- 4- Il faudrait modifier l'acronyme du MRN par MRNFP et sa signification partout où il est cité dans le document.

Veillez agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le directeur,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Yvon Laliberté', with a stylized flourish at the end.

Yvon Laliberté, ing.

Direction régionale de la sécurité civile
du Saguenay-Lac-Saint-Jean et de la Côte-Nord

Le 21 janvier 2004

Madame Linda Tapin, chef de service
MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT
Direction des évaluations environnementales
Service des projets en milieu terrestre
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675 boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Étude d'impact sur l'environnement du projet d'amélioration de
la route 175 à 4 voies divisées du km 84 au km 227 (143km)
(No. 3211-05-405)**

Madame,

En réponse à votre lettre du 27 novembre 2003 concernant la recevabilité initiale du projet ci-dessus mentionné, vous trouverez ci-joint notre rapport d'analyse sur la recevabilité du projet. À cette étape de la procédure nous ne pouvons, en ce qui a trait aux éléments liés à notre mandat, qualifier de recevable la version actuelle de l'étude. En effet, les éléments de la directive, relativement à la planification des mesures d'urgence, n'ont pas été traités de façon satisfaisante par le promoteur.

Pour toute demande de renseignements supplémentaires, n'hésitez pas à communiquer avec messieurs Réjean Langlois et Claude A Ferland, responsables de ce dossier dans les deux directions régionales concernées. Vous pouvez rejoindre M. Langlois au numéro (418) 695-8484 ou par courriel à rejean.langlois@misp.gouv.qc.ca et M. Ferland au numéro (418) 643-2267 ou par courriel à clauda-a.ferland@misp.gouv.qc.ca.

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



Réal Delisle
Directeur régional
Du Saguenay-Lac-Saint-Jean et de la Côte-
Nord



Martin Simard
Directeur régional
De la Capitale-Nationale, de Chaudière-
Appalaches et du Nunavik

p.j. Rapport
c.c. Bernard Dubois, directeur/DOTSC

**Projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées
Dossier (3211-05-405) de la Direction des évaluations environnementales
du ministère de l'Environnement**

Rapport d'analyse sur la recevabilité initiale du projet

**Par: Réjean Langlois et Claude A. Ferland, conseillers en sécurité civile
Directions régionales du Saguenay-Lac-Saint-Jean et de la Côte-Nord et de
la Capitale-Nationale, de Chaudière-Appalaches et du Nunavik
Ministère de la Sécurité publique**

19 janvier 2004

AVIS SUR LA RECEVABILITÉ INITIALE DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Section de l'étude: 9.0 PLAN DE MESURES D'URGENCE ENVIRONNEMENTALE, p. 259-260

Le promoteur indique que ladite section décrit les principales mesures envisagées pour faire face à des situations d'urgence lors des travaux de construction de même que les mécanismes de transmission de l'alerte. Malheureusement, cette annonce n'est pas suivie des éléments d'information qui nous permettraient de juger de la qualité de la planification d'une réponse adéquate auxdites situations d'urgence. Une brève description des éléments du milieu situés à proximité du projet d'amélioration, une courte référence à l'existence du plan de mesures d'urgence du MTQ et d'un recours potentiel à l'Organisation régionale de la sécurité civile en cas de sinistre ainsi qu'une allusion aux responsabilités de l'entrepreneur et du surveillant de chantier ne peuvent constituer un traitement quantitatif et qualitatif des éléments de la directive relatifs à la planification des mesures d'urgences.

Q1. *Considérant que le projet d'amélioration est sous la responsabilité des directions régionales du MTQ, des régions de Québec et du Saguenay-Lac-Saint-Jean, le promoteur peut-il déposer un sommaire de plan de mesures d'urgence spécifique à ce projet qui tienne compte de cette réalité?. Ledit sommaire devant être établi en conformité avec les exigences de la directive:*

- Une description des différentes situations possibles et probables;
- 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 urgence, les modes de communication avec l'organisation de la sécurité civile externe pour les deux directions régionales et les liens entre ces dernières en pareille situation;
- Les actions à envisager en cas d'urgence (appels d'urgence, déviation de la circulation, modalité 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).

◆ **Conclusion**

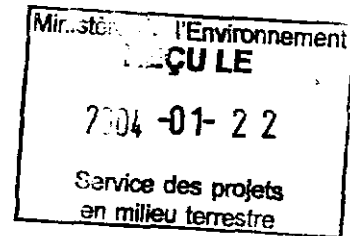
Nous ne pouvons, en ce qui a trait aux items reliés à notre mandat, qualifier de recevable la version actuelle de l'étude d'impact et nous souhaitons que le promoteur tienne compte de notre préoccupation reliée au plan de mesures d'urgence dans la version révisée de l'étude d'impact.

Ministère des
Ressources naturelles,
de la Faune
et des Parcs

Québec

Direction régionale de la gestion du territoire public
de la Capitale-Nationale

Le 22 janvier 2004



Madame Linda Tapin
Service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales
Ministère de l'Environnement
675, boulevard René-Lévesque Est
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
Québec (Québec) G1R 5V7

N/Réf. : 304 643, sec. 8
V/Réf. : 3211-05-405

Objet : Projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées du km 84 au km 227

Madame,

Nous donnons suite à votre correspondance du 27 novembre 2003 et du 9 janvier 2004 adressée à M. Jean Rochon relativement au projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées du km 84 au km 227.

À cet effet, nous vous informons que le territoire de la Réserve faunique des Laurentides est constitué de terres du domaine de l'État qui sont sous l'autorité du ministre des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs. C'est pourquoi, le ministère des Transports devra s'assurer, avant d'effectuer ses travaux, que les terrains qu'il souhaite utiliser sont sous l'autorité du ministre des Transports. Pour ce faire, il devra obtenir du ministre des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs le transfert d'autorité concerné.

Veillez agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Serge Ste-Marie
Technicien en foresterie

5700, 4^e Avenue Ouest, E 303
Charlesbourg (Québec) G1H 6R1
Téléphone : (418) 627-6369
Télécopieur : (418) 646-9904
capitale-nationale.territoire@mrnfp.gouv.qc.ca
www.mrnfp.gouv.qc.ca

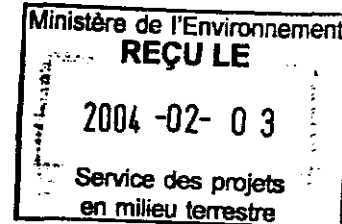


RÉGIE RÉGIONALE
DE LA SANTÉ ET DES
SERVICES SOCIAUX
DE QUÉBEC

DIRECTION REGIONALE DE SANTÉ PUBLIQUE

Vendredi, le 23 janvier 2004

Madame Linda Tapin
Chef du Service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales
Ministère de l'Environnement
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec)
G1R 5V7



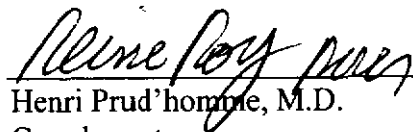
Objet : **Projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées (du km 84 au km 227) par le ministère des Transports du Québec**
Projet 3211-05-405

Recevabilité de l'étude d'impact avant dépôt officiel au ministère de l'Environnement

Madame Tapin,

Nous avons pris connaissance de l'étude d'impact sur l'environnement liée au projet mentionné en titre. Au nom du ministère de la Santé et des Services sociaux, nous avons analysé ce document afin de vérifier sa qualité en ce qui a trait au volet santé publique, notamment dans sa dimension santé environnementale et sécurité routière. Tel que demandé, nous vous transmettons nos commentaires sous forme de questions.

En espérant le tout à votre satisfaction, je vous prie, d'agréer, Madame Tapin, l'expression de nos sentiments les meilleurs.


Henri Prud'homme, M.D.
Coordonnateur
Équipe santé et environnement

- p.j. Commentaires sous forme de questions
- c.c. Michèle Bélanger, MSSS
Patrice Guyard, mesures d'urgence, MSSS
Denis Borgia, mesures d'urgence, RRSSS-03
Philippe Guerrier, DSPQ
Michel Lavoie, DSPQ

QUESTION 1

Évaluation des risques actuels

Dans la mise en contexte du projet, il est mentionné (page 1) que la route 175 projette une image de corridor routier à risque élevé d'accidents et que cette route a été l'objet de nombreuses critiques de la part de divers groupes de citoyens.

En matière de risque, serait-il possible de débiter cette mise en contexte en indiquant clairement si cette route est effectivement un corridor routier à risque élevé (en citant par exemple les taux d'accidents, les taux d'accidents critiques, le potentiel d'insécurité, les zones présentant une situation d'insécurité) et par la suite de traiter des perceptions des différents groupes de citoyens.

Il est à noter que dans le rapport principal de l'étude d'impact portant sur le projet de réaménagement à quatre voies séparées de la route 175 entre les km 60 et 84, il est clairement indiqué (page 2-34) que la route 175 présente le troisième taux d'accidents le plus élevé sur un total de neuf (9) routes nationales comparables.

Ce type d'informations devrait se retrouver dans le résumé exécutif qui va accompagner l'étude.

QUESTION 2

Précisions concernant les interventions réalisées et les services offerts en matière de sécurité routière.

Dans cette mise en contexte, il est indiqué (page 1) 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 qui ont suivi. Serait-il possible de résumer non seulement les études effectuées mais aussi les types d'interventions réalisées (redressements de courbes, aménagement de voies auxiliaires, etc.) ainsi que d'identifier les services offerts aux usagers de ce corridor en matière de sécurité routière ?

En matière de services offerts aux usagers en lien avec la problématique des accidents routiers sur ce corridor, nous vous informons qu'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) en équipant la RFL d'un véhicule multidisciplinaire en sauvetage et incendie, en intégrant le service ambulancier et le service de désincarcération, en intervenant dans les urgences environnementales et en diminuant les coûts.

Dans ce rapport, la situation actuelle en matière de service ambulancier (présence d'un véhicule ambulancier de la CTAQM à l'Étape au km 135 permettant le transport de deux blessés) et de service de désincarcération (équipe de 9 personnes du MTQ également basée au km 135) est décrite. Ce document a été déposé au coordonnateur des mesures d'urgence de la Régie régionale de la santé et des services sociaux de Québec.

QUESTION 3

Réduction des risques d'accident

✓ Serait-il possible, dès le début du chapitre « Mise en contexte du projet » (page 1) de préciser en quoi une route à 4 voies réduit les risques d'accidents (meilleure visibilité, diminution des collisions frontales, etc.) ?

QUESTION 4

Importance de la route 175 dans l'organisation du transport interrégional (section 1.3.2. page 8)

Compte tenu des risques pour la santé publique et l'environnement, serait-il possible de résumer dans cette section la problématique du transport des matières dangereuses entre le Saguenay-Lac-St-Jean 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 éventuels impacts d'un accident de transport mettant en cause des matières dangereuses (ex : impact d'un déversement d'acide sulfurique sur un cours d'eau à proximité de la route 175, gestion d'un rejet de gaz toxique suite à un accident de camion transportant une telle substance).

QUESTION 5

Sécurité routière / Accidents impliquant la grande faune

✓ Dans la section 1.6.2. (page 18), serait-il possible de résumer les mesures de prévention prises jusqu'à présent pour diminuer le nombre d'accidents impliquant la grande faune (réduction des mares salines, etc.) et les mesures d'intervention prévues pour les usagers de la route en cas d'accident ?

QUESTION 6

Sécurité routière / Impact des conditions climatiques

✓ Dans la section 1.6.3. (page 18), serait-il possible de préciser les interventions effectuées jusqu'à maintenant pour informer les usagers du corridor concerné lors de conditions climatiques difficiles (panneaux à message variable, etc.) ?

QUESTION 7

Relations avec le milieu d'accueil

✓ Dans le cadre du processus de consultation (page 21), le MTQ a-t-il rencontré les intervenants dans le domaine 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 suite à un accident ?

Si non, compte-t-il le faire afin que ces préoccupations soient explicitées dans l'étude ?

QUESTION 8

Description du tracé

✓ Dans la section 4.4.3.4, serait-il possible de détailler les services offerts à l'Étape et ceux qui sont prévus dans l'avenir en matière de prévention des accidents et d'intervention en cas d'urgence ?

QUESTION 9

Impacts prévus (Original)

✓ Après avoir fourni des précisions sur la densité d'originaux et le nombre de collisions par année, il est indiqué dans la section 7.4.4.2 qu'il est probable que le nombre de collisions (avec des originaux) augmente (avec le nouveau corridor). Ne serait-il pas préférable dans cette section d'identifier plus clairement les facteurs susceptibles de faire augmenter le nombre de collisions et les facteurs susceptibles d'avoir l'effet contraire ?

En matière de signalisation, on ne précise pas quel type de panneaux d'avertissement exprimant le degré de risque de collision a été mis en place jusqu'à présent.

QUESTION 10

Impacts prévus et Bilan des impacts / Milieu humain

Dans les sections 7.5.3.2 (Usagers de la route) et 10.3 (Milieu humain), il est mentionné 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 pour les usagers ainsi qu'en raison des nombreuses mesures de mitigation visant à tenir éloignée la grande faune de l'emprise de la route.

Est-il possible de présenter sous forme de tableau synthèse les effets positifs et négatifs potentiellement associés aux aménagements et correctifs devant être apportés à la route 175 dans le cadre de ce projet sur le risque d'accidents et de blessures ? Ce type d'information permettrait de savoir *pourquoi* ce projet devrait avoir pour effet d'améliorer la sécurité routière sur la route 175. Sinon, le lecteur doit faire appel à sa mémoire pour expliquer ce résultat ce qui est très difficile compte tenu du nombre élevé de facteurs à considérer.

Exemples :

- 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 ?
- Les auteurs de cette étude mentionnent que si rien n'est fait, le réaménagement de la route 175 devrait avoir pour effet d'augmenter le risque de collision avec un orignal (effet barrière d'une route à quatre voies ; usage plus important de sel l'hiver; etc). Plusieurs mesures sont envisagées pour réduire ce risque mais l'efficacité de ces mesures est mal connue. Quel sera l'impact réel de ces mesures sur le risque d'accident par collision avec un orignal ?
- 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 ?
- Quel sera l'impact de ce projet sur la sécurité des motoneigistes, des usagers de véhicules tout terrain et des amateurs de plein air (skieur, pêcheur) ?
- Etc.

QUESTIONS D

Bibliographie

Serait-il possible dans la version finale de l'étude de citer la revue de la littérature concernant les mesures de mitigation visant à réduire le nombre de collisions routières avec les cervidés publiée par le MTQ en janvier 2004 ? Ce document comporte un certain nombre de recommandations.

Note de service

DESTINATAIRE : Monsieur Yves Grimard, chef de service

EXPÉDITEUR : Danny Wright

DATE : Le vendredi, 23 janvier 2004

OBJET : Projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées du km 84 au km 227 (143 km)

N/réf. : Savex-2974



Nous avons pris connaissance du document « addenda no 1 au rapport principal » déposé dans le dossier en titre.

Nous n'avons pas d'autres commentaires que ceux que nous avons faits en date du 17 décembre 2003 sur le même sujet.

Meilleures salutations.

A handwritten signature in dark ink, appearing to be "D.W.", written over the typed name of the sender.

DW/ml



**Parc national
de la Jacques-Cartier**

**Commentaires sur le projet de la route 175
Section du km 84 au kilomètre 227**

**Déposé par
Le parc national de la Jacques-Cartier**

23 janvier 2004



Commentaires sur le projet de la route 175 Section du km 84 au kilomètre 227

Principales préoccupations :

1) Accès au secteur des plateaux : À l'Épaule (km94), Sautauriski (km101) et Jumeau (km 123)

Nous sommes présentement dans l'élaboration de notre plan d'affaires pour les cinq prochaines années. Une de nos visions pour le parc national de la Jacques-Cartier est le développement du secteur des plateaux. La pêche, l'hébergement, les randonnées pédestres, à vélo et à ski ainsi que les activités écotouristiques sont présents dans sur les plateaux. Toutefois, nous voulons augmenter l'achalandage sur les plateaux et diversifier les activités. Nous déposerons d'ici peu notre plan d'affaires qui indiquera nos actions. En ce qui a trait à la construction de la route 175, et sachant que nous désirons développer davantage les plateaux, **nous souhaitons que l'accès aux secteurs À L'Épaule et Sautauriski soient sécuritaires et facilement accessibles pour les visiteurs et employés.**

2) Sentier de randonnée de ski nordique (camp Mercier)

L'autoroute 175 passera à l'ouest et à l'est du lac Régis 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 entrecoupé deux fois par la nouvelle autoroute 175. Comme nous l'avons mentionné ci-dessus, le parc national de la Jacques-Cartier désire développer les plateaux et a pour objectif d'augmenter l'achalandage des fondeurs de courte et de longue randonnée. Pour se faire, le secteur à l'Épaule sera davantage sollicité. Des

pistes de ski de fond et de raquette seront aménagées. Dans cette perspective, nous aimerions qu'un tuyau soit installé sous la route 175 afin que les skieurs puissent bénéficier du secteur des plateaux en toute sécurité.

3) Modification de l'habitat de l'omble de fontaine (rivière Cachée, Sautauriski, à L'Épaule, ruisseau Bureau) et modification de l'habitat du saumon de l'Atlantique

Nous sommes grandement préoccupés par l'impact que la construction de la route aura sur les cours d'eau et les milieux humides. Les rivières Jacques-Cartier, Sautauriski, à l'Épaule et Cachée traversent le parc national de la Jacques-Cartier et seront touchés par la construction de la route 175. Depuis plusieurs années, efforts et argent ont été investis dans ces rivières afin d'y réintroduire le saumon de l'Atlantique. Les impacts de la construction de la route 175 sur le saumon de l'Atlantique sont peu analysés dans l'étude. **Nous souhaitons que le promoteur étudie davantage les impacts de la construction de la route sur la population de saumon de l'Atlantique. Nous appuyons également la FAPAQ et les commentaires qu'elle émettra concernant les impacts de la construction de la route sur les milieux humides et toutes les espèces qui y vivent.**

4) Grande faune

Le parc national de la Jacques-Cartier est composé d'habitats naturels privilégiés par les orignaux. Plusieurs mesures de mitigations sont prises afin de diminuer le risques de collision orignal/voiture : clôtures, déviations des mares salines et passages. **Nous aimerions que cette dernière mesure (passage) soit davantage élaborée et étudiée par le promoteur.** Pour ce qui est des autres impacts sur la grande faune, nous appuyons la FAPAQ et les commentaires qu'elle émettra concernant les impacts de la construction de la route sur la grande faune.

5) Meute de loup de la Jacques-Cartier

Le parc national de la Jacques-Cartier est peuplé d'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 ministère des Transports. Si le trafic lourd et la vitesse augmentent, les risques de collision augmenteront également. **Nous demandons donc que le site de dépôt de carcasses du lac Huppé soit condamné et que les carcasses soient déposées aléatoirement sur le territoire.**

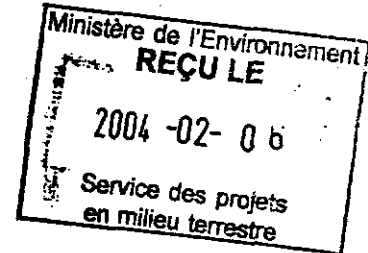
6) Surveillant environnemental

Il est primordial qu'une équipe de surveillance soit présente lors de la préparation des plans et devis, de la construction de la route et pour effectuer le suivi par la suite. Selon votre étude, il y aura qu'une personne qui sera attiré comme surveillant et présent sur les lieux lors de la construction. Ceci nous inquiète énormément, puisque certaines expériences antérieures nous ont démontré que les entrepreneurs ne suivaient pas toujours à la lettre les plans et devis. Ce fut le cas en 2003, lors de travaux effectués en bordure de la rivière Cachée. Pendant les travaux et suite à ces travaux, la rivière Cachée a été ensablée et elle avait pris une teinte brunâtre. Sachant que la rivière Cachée est peuplée d'omble de fontaine et de saumon de l'Atlantique, ce changement nous a grandement inquiété. **Nous exigeons donc qu'un suivi très serré soit appliqué par une équipe compétente lors de la construction de la route et que des pénalités soient émises aux entrepreneurs qui ne respectent pas les plans et devis.**

Dossier : 5732-73-01

Québec, le 4 février 2004

Madame Linda Tapin
Chef du Service de projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales
Ministère de l'Environnement
675, boulevard René-Lévesque Est
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
Québec (Québec) G1R 5V7



OBJET : Étude d'impact sur l'environnement concernant le projet d'amélioration de la route 175 à l'intérieur de la réserve faunique des Laurentides et du territoire de la ville de Saguenay présentée par le ministère des Transports

Madame,

Le Secrétariat aux affaires autochtones (SAA) a pris connaissance des documents que vous avez expédiés le 27 novembre 2003 et le 9 janvier 2004 concernant le sujet cité en rubrique.

Nous avons porté notre attention sur lesdits documents en fonction de notre champ de compétence et plus particulièrement, sur la section 2 de l'étude d'impact, à savoir les relations avec le milieu d'accueil, où l'initiateur du projet a recueilli les préoccupations des intervenants concernés.

Comme vous le savez, la zone faisant l'objet de la présente étude d'impact se retrouve à l'intérieur d'un territoire sur lequel le Conseil de la nation huronwendat fait valoir des prétentions quant à l'exercice de droits traditionnels, et du territoire revendiqué par le Conseil des Montagnais du Lac-Saint-Jean (Innus de Mashteuïatsh).

Après vérification, nous avons constaté que les Hurons-Wendats avaient été informés et consultés lors d'une rencontre avec l'initiateur du projet et que les Innus de Mashteuïatsh n'avaient pas encore été approchés.

...2

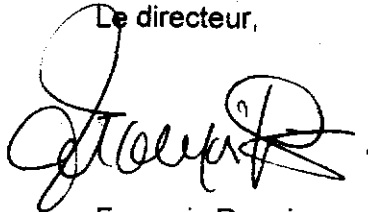
Nous avons également reçu copie d'une lettre du Conseil de la nation huronne-wendat, adressée au ministère des Transports, qui insiste pour travailler en partenariat sur le projet d'étude d'impact afin d'intégrer tous leurs intérêts et préoccupations.

Le SAA considère donc que la version actuelle de l'étude d'impact présente un bilan incomplet en regard de l'identification et la mesure des impacts sur le milieu humain des communautés autochtones touchées.

Nous croyons toutefois que cette lacune pourrait être comblée par l'initiateur avec la mise en place d'un processus plus structuré de consultation qui permettrait aux représentants du Conseil des Montagnais du Lac-Saint-Jean d'exprimer leurs opinions et inquiétudes et aux Hurons-Wendats 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.

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

Le directeur,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'François Dupuis', written in a cursive style.

François Dupuis

DESTINATAIRE : Madame Linda Tapin
Service des projets en milieu hydrique

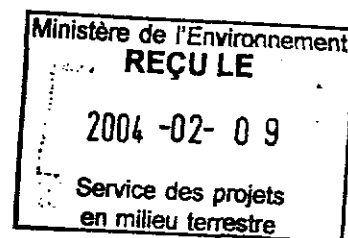
EXPÉDITEUR : Jean-Marc Lachance

DATE : Le 5 février 2004

OBJET : **Projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies
divisées du km 84 au km 227 (143 km)**

V/Référence : 3211-05-405

N/Intervention : 300121716



Pour faire suite à votre demande du 27 novembre 2003 concernant l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact mentionnée en exergue, nous avons pris connaissance du rapport principal et voici nos commentaires qui porteront sur la section du projet délimitée sur notre territoire, soit du km 84 au km 187 et selon notre champ de compétence.

P. 26, 2.1.2 Sépaq

Lorsque le promoteur indique que « *La Sépaq mentionne que les nombreuses pistes de ski retrouvées à l'est de la route 175 font déjà l'objet d'une dérogation auprès du ministère de l'Environnement du Québec en égard à leur proximité des rives du lac à Noël* », que veut-on dire par dérogation ?

P. 56, 4.3.2 Secteur des lacs Sept-Iles et Horatio-Walker (km 125 au km 133)

« *La reconstruction du pont au-dessus de la rivière Jacques-Cartier entraînera un gain environnemental, puisque les culées de ce pont rétrécissent actuellement la largeur de ce cours d'eau* ». Le promoteur devrait élaborer sur la construction d'un nouveau pont avec les culées érigées sur les rives de la rivière Jacques-Cartier.

**P. 57, 4.3.3 Secteur du lac Jacques-Cartier
(km 139,0 au km 144,0)**

« Toutefois, en raison de la proximité de la paroi rocheuse à l'ouest et du lac à l'est, du remblayage doit être effectué dans la baie entre les km 140 et 141 ».

À cet endroit, est-ce que le promoteur ne pourrait pas diminuer l'empiètement du remblai sur le littoral du lac Jacques-Cartier par de l'excavation dans le roc puisqu'il prévoit déplacer des pylônes avec la variante 1 qui est privilégiée ? Cette modification à la variante 1 pourrait être élaborée dans l'étude à compléter pour l'avant-projet qui est cité à la p. 67, au point 4.4 intitulé « Description du tracé proposé (aspect technique) ».

P. 253, 8.1.2 Construction

En référence au programme de surveillance, le promoteur mentionne que *« Avant le début de chacune des saisons de construction du projet, une réunion préparatoire doit se tenir entre le promoteur (MTQ), les différents ministères impliqués, notamment le MENV, la FAPAQ, le MRN, Transports Canada, Pêches et Océans Canada, ainsi que l'équipe de surveillance des travaux. Cette réunion d'harmonisation a pour objectifs ... ».*

« Par la suite, lors de la première réunion de chantier de chacun des contrats, les surveillants doivent rappeler aux entrepreneurs chacun des points suivants :

- *contexte environnemental du projet;*
- *application des mesures de protection de l'environnement dès le début du chantier;*
- *application d'une pénalité monétaire pour tout non-respect des clauses environnementales. »*

Le promoteur devrait mentionner qu'à la première réunion de chantier de chacun des contrats, les surveillants et les représentants du MENV, Division contrôle des directions régionales, rappelleront aux entrepreneurs le contexte environnemental du projet et l'application des mesures de protection de l'environnement.

P. 254, 8.1.3 Principes de surveillance du MTQ

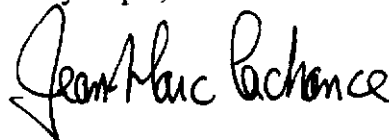
À ce point, le promoteur élabore sur le rôle du MTQ. Par contre, il ne parle pas des principes de surveillance du MENV et plus précisément de la Direction régionale de

la Capitale-Nationale et celle du Saguenay/Lac-Saint-Jean qui ont la responsabilité de vérifier le respect des certificats d'autorisation délivrés par le MENV.

De plus, les représentants du MENV devraient être invités à toutes les réunions de chantier afin qu'ils s'assurent que les travaux respectent les certificats d'autorisation et que les mesures d'atténuation soient mises en place pour diminuer les impacts négatifs pendant la réalisation des travaux de construction et durant la phase d'exploitation.

Outre ces commentaires, nous croyons que l'étude d'impact répond dans son ensemble aux exigences de la directive ministérielle.

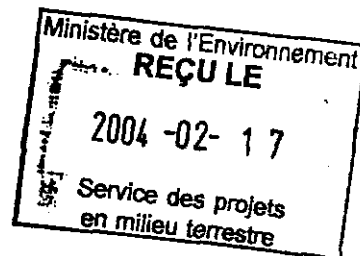
Le directeur adjoint
Service agricole, municipal et
hydrique,

A handwritten signature in black ink that reads "Jean-Marc Lachance". The signature is written in a cursive style with a large initial "J" and "L".

Jean-Marc Lachance, ing.

JML/mg

Le 13 février 2004



Madame Linda Tapin, chef
Service des projets en milieu terrestre
Ministère de l'Environnement
Édifice Marie-Guyart
675, boulevard René-Lévesque Est
6^e 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)

Madame,

La route 175 constitue une des routes les plus importantes et la troisième plus dangereuse du Québec, derrière une autre route de la réserve faunique des Laurentides (169) et une route de la Côte-Nord (138). 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.

Le MTQ a déjà pris des engagements précis (1994) dans son énoncé de Politique sur l'environnement. Nous y retrouvons cinq objectifs dont : « celui d'exercer un rôle de chef de file dans le domaine de l'environnement lié aux transports au Québec ». En ce sens, nous souhaitons que le ministère profite de ce contexte, avec l'aide d'autres instances gouvernementales, pour en faire une route modèle.

Nous avons pris connaissance du « Projet d'amélioration de la route 175 à quatre voies divisées, du kilomètre 84 au 227 (143 km) » et nous devons reconnaître la somme importante de données et la qualité de la présentation. Les efforts qui ont été réalisés par l'initiateur et son consultant pour décrire l'image actuelle des ressources fauniques et des habitats sont à souligner et démontrent une volonté certaine de reconnaissance des valeurs qui sont associées à ces ressources. En ce qui concerne les différentes composantes de la faune terrestre et de l'herpétofaune, la recherche et la documentation des données présentées ici sont très satisfaisantes nonobstant les commentaires donnés en annexe.

La méthodologie utilisée dans le choix du tracé nous paraît justifiée et démontre une bonne écoute de la part de l'initiateur face aux préoccupations qui avaient été soulevées antérieurement.

Nous notons de plus, à certains endroits, des engagements de la part de l'initiateur de prendre des précautions dites *maximales* pour limiter les impacts. Cependant, les mesures d'atténuation, les méthodes de travail et de surveillance proposées ne traduisent pas de façon claire et précise cette volonté. C'est ce qui contredit, à notre avis, l'analyse des impacts réalisée par l'initiateur.

A l'usage, nous avons constaté que trop souvent le problème ne réside pas dans le *quoi* ni le *où* mais avant tout dans le *comment*. On remarquera donc que la majeure partie de nos commentaires en faune aquatique se situe au niveau des méthodes de travail et à la qualité du suivi. En cela, nous nous sommes avant tout inspirés des suivis environnementaux des chantiers antérieurs sur la même route et avons comparé les engagements pris et les obligations de l'initiateur avec les impacts constatés par la suite. Le projet doit être réalisé d'ici 2010 et tel que présenté, devra affecter quelque 320 habitats aquatiques. C'est pourquoi nous remettons en question une bonne partie de l'analyse des impacts associés à la faune aquatique, à la qualité de l'eau et aux habitats aquatiques. Ce sont principalement pour ces raisons que nous exigeons des précisions supplémentaires et d'autres mesures pour atteindre les objectifs environnementaux, et pour démontrer la volonté du MTQ de demeurer le « chef de file dans le domaine de l'environnement lié aux transports au Québec ».

L'impact de l'ensablement des cours d'eau sur la diversité et l'abondance de la faune benthique n'est pas abordé. Pourtant cet impact est susceptible d'impacter de façon indirecte l'omble de fontaine (alimentation). Il en est de même pour les impacts de l'augmentation de la concentration de chlorure sur la faune aquatique qui ne sont pas suffisamment développés pour que l'on puisse en évaluer l'importance.

L'omble chevalier dulcicole est présent dans au moins quatre plans d'eau en bordure de la route (Jacques-Cartier, Sept-Îles, Grelon, Davenport). Or, les impacts des travaux sur cette espèce ne sont pas documentés alors qu'elle est considérée comme étant une espèce sensible et qu'elle figure sur la liste des espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables. Ceci reste à compléter.

Nous avons constaté aussi que le consultant s'était donné beaucoup de peine à documenter finement les endroits susceptibles d'être impactés par les travaux. Cependant, l'évaluation des impacts potentiels reste macroscopique et se limite à l'aire d'étude au complet. Nous aurions aimé voir une carte modulant l'intensité des impacts appréhendés (faible, moyenne, forte) selon la réalité terrain de tous les sites jugés sensibles avec un cumul des différents types d'impacts (humain, archéologique, biologique). Le cumul de trois types d'impacts mineurs ne devrait résulter en un impact global mineur.

L'initiateur se contente de faire une évaluation grossière des impacts appréhendés sans faire d'intégration des différents types d'impacts. Par exemple : Dans le secteur du lac Jacques-Cartier, la route aura potentiellement un impact sur :

- Population d'omble de fontaine
- Population de touladi
- Population d'éperlan arc-en-ciel
- Plusieurs frayères utilisées par ces différentes espèces
- Impacts provoqués par le déplacement de pylônes et de chalets
- Remblai de portion de plusieurs milieux humides dans le même secteur
- Population de caribou des bois
- Impacts archéologiques.

Ce secteur est une zone sensible qui fera l'objet d'impacts cumulatifs, qui même s'ils sont mineurs lorsque considérés individuellement pourront devenir majeurs lorsque considérés dans leur ensemble. L'addenda n° 1 au rapport principal passe en revue des effets cumulatifs mais il est trop théorique pour que l'on saisisse où les effets se feront sentir.

Concernant l'analyse des impacts envisagés et des mesures de mitigation proposées pour l'orignal et le caribou, nous pensons que la problématique est bien cernée et que les mesures proposées sont raisonnables compte tenu de ce qui est connu actuellement dans ce domaine notamment en ce qui a trait aux problèmes relatifs aux accidents routiers.

On retrouvera nos commentaires détaillés dans les deux documents annexés, l'un sur la faune aquatique et l'autre sur la faune terrestre.

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

MC/jdb

p.j.

**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**

Analyse sur la recevabilité de l'étude d'impact

**ANALYSE DÉTAILLÉE DE LA
SECTION FAUNE ET HABITATS AQUATIQUES**

Les commentaires, précisions et questions qui suivent concernant la faune aquatique et ses habitats sont présentés dans le même ordre que les énoncés de l'étude d'impact auxquels ils se rapportent. Les numéros ci-dessous réfèrent aux numéros des chapitres, des sections ou des pages du document d'étude d'impact. On retrouve en *italique* les parties de texte tirées de l'étude d'impact.

CHAPITRE 3. DESCRIPTION GÉNÉRALE DU MILIEU

3.1.2 Zone d'influence :

Page 30 : En effet, la portée des impacts peut varier selon le type de milieu touché et selon les composantes de l'environnement perturbées par le projet... Les aspects touchant le milieu aquatique et les milieux humides sont examinés à l'intérieur d'un corridor de plus ou moins 300 m de la route actuelle et même davantage lorsque nécessaire, notamment à ce qui a trait aux aspects touchant le transport sédimentaire.

- ▶ L'initiateur a-t-il pris en compte tous les cours d'eau (permanents et aussi les intermittents) traversants en perpendiculaire le tracé actuel ou le futur tracé, ainsi que les plans d'eau « récepteurs » qui dans bien des cas peuvent se localiser à plus de 300 mètres en aval des travaux, notamment dans les sections où les pentes sont fortes.

3.2.1 Milieu physique :

Page 33 : La RFL se caractérise par un climat humide continental... l'accumulation totale annuelle est d'environ 948,3 mm. L'accumulation totale de neige dans la région atteint 593,2 cm.

En plus des types de sols et des niveaux de pente, ce sont les paramètres climatiques qui sont d'une grande importance pour mieux définir la sensibilité de certains tronçons aux phénomènes d'érosion hydrique ainsi que pour ajuster les mesures d'atténuation lorsque l'on suggère une stabilisation des sols par des techniques végétales.

- ▶ La description des conditions climatiques de ce territoire n'est pas suffisamment détaillée par l'initiateur, si on prend en considération que du km 84 au km 227 les altitudes diffèrent, que la végétation est différente du nord au sud ainsi que les conditions de température, de précipitations et les durées de gel au sol. La valeur mentionnée de 948,3 mm est probablement une moyenne pour l'ensemble de la route 175. Il n'est pas fait mention que les parties centrale et sud de la réserve (voir les stations météo du lac Jacques-Cartier et de la Forêt Montmorency) font référence annuellement à des précipitations totales bien supérieures et qui varient plutôt entre 1400 et 1500 mm.
- ▶ L'initiateur devrait définir la durée de période sans gel, et mieux la détailler pour tout le corridor à l'étude.

- ▶ Les conditions hydrologiques d'écoulement de ces bassins hydrographiques qui mettent annuellement en évidence des crues (orages) subites, momentanées et souvent problématiques en été et à l'automne pour de telles constructions, devraient également être précisées (probabilités, fréquences, amplitudes de débit).

Page 36 :

Il faudrait ajouter l'omble chevalier dans le bassin versant de la Kénogami au tableau 3.3.

CHAPITRE 4

4.2.1.1.1 Détermination des variantes :

Page 46 : Afin de limiter les impacts sur l'environnement du projet, notamment l'empiètement dans les cours d'eau et dans les plans d'eau, certains secteurs de la route actuelle ont fait l'objet d'une analyse des variantes.

- ▶ Le processus de sélection des tracés à partir de variantes nous paraît justifié et correct.

Page 48 : Ainsi, pour chacun des secteurs faisant l'objet d'une analyse de variantes, les superficies touchées des différents milieux sont indiquées aux tableaux...

- ▶ Lorsque l'on compare les figures des différents tracés de l'atlas cartographique avec les tracés des figures 4.1 à 4.6 des différentes variantes proposées, dans bien des cas il semble y avoir plus de précisions sur ces dernières figures pour localiser l'emprise actuelle et la localisation des tracés. La route 175 actuelle est mieux localisée sur les tracés des figures des variantes que dans l'atlas. À titre d'exemple, pour la route actuellement, à certains endroits il n'existe aucune bande riveraine de protection entre l'emprise et certains habitats aquatiques, alors que les figures de l'atlas cartographique et des variantes en présentent. Il y a donc un manque important de précisions qui est probablement dû aux légendes des figures et différentes échelles cartographiques utilisées. Afin de mieux analyser le tracé actuel et les différentes variantes des emprises, l'initiateur devrait fournir les photos aériennes (2002) utilisées pour ce projet. Le promoteur a déjà présenté ce produit photographique avec les différentes emprises lors de réunions antérieures, mais nous ne le retrouvons pas dans la présente étude.

4.4.2 Caractéristiques techniques

- ▶ En rapport avec les représentations des figures 4.7 à 4.9, ces sections types présentent le calibre de la route par des plans en « coupe ». Cette description technique devrait être complétée par un ou des plans qui présenteraient le profil en long de la nouvelle route. On serait alors en mesure de mieux évaluer la largeur de l'emprise et surtout les différents systèmes associés au drainage de la route : fossé, terre-plein, talus, bassin de sédimentation, canal de dérivation, berme, enrochement, dalot. Certains de ces systèmes ne sont pas illustrés sur les plans en « coupe ».

4.4.3 Travaux de construction et d'activités connexes

- ▶ L'initiateur doit préciser les aménagements connexes qui seront assurément des activités importantes: le déplacement de lignes ou de pylônes d'Hydro-Québec, les bancs d'emprunt, les carrières et sablières et les sites de dépôt de matériel non réutilisable.

À titre d'exemple, bien que l'ouverture et l'exploitation de bancs d'emprunt pour toutes sortes de matériaux nécessaires pour la construction de cette route ne relèvent pas du promoteur, en termes

d'autorisation, de nombreux chantiers (carrières et sablières) en périphérie de la nouvelle emprise seront mis en opération. Les impacts de ces derniers devraient être mentionnés dans l'étude des impacts et pris en compte dans l'évaluation des effets cumulatifs qui vont s'ajouter au projet.

4.4.3.1 Ouvrages d'art

Tous les ponceaux seront remplacés ou rallongés. Les travaux d'installation seront effectués avec un détournement temporaire du cours d'eau...un nouveau pont sera construit. Lors des travaux, des batardeaux et/ou détournement du cours d'eau seront aménagés.

- ▶ 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. En effet, pour « enligner ou diriger » le cours d'eau dans le ponceau et pour lui permettre de rejoindre à la sortie le cours d'eau d'origine en aval des travaux, il doit en modifier le cours normal. L'initiateur doit expliquer cet aspect des travaux, s'engager à préciser ces sites sur les plans, prendre en compte ces impacts supplémentaires durant les travaux et aussi les pertes d'habitats éventuelles.
- ▶ Les mêmes commentaires s'appliquent pour la construction des ponts et des remblais dans les habitats aquatiques.
- ▶ L'initiateur doit soumettre un « devis environnemental général » bien précis et spécifique autre que le CCDG pour tous ces aspects de détournement.

Ceci constitue un manque important et une préoccupation très importante pour la Société de la faune et des parcs du Québec.

4.4.4 Gestion actuelle et projetée des quantités d'abrasifs et de sel de déglacage

La présence (l'augmentation) de sels dans les écosystèmes aquatiques est plus complexe que la description qui en est faite par l'initiateur.

Ces sels contiennent des chlorures qui, à certaines concentrations, deviennent toxiques pour les poissons. Ils libèrent aussi des métaux lourds « toxiques » à partir des sédiments, affectent également les concentrations d'oxygène, et causent aussi un apport important d'éléments nutritifs susceptibles d'accélérer l'eutrophisation de ces écosystèmes aquatiques.

Il y a déjà des conséquences sur les lacs et plans d'eau en bordure de la route 175. On note des concentrations anormales (chlorures et de sels) et ce, malgré les débits importants observés le printemps lors du principal lessivage de ces sels de voirie. Il y a des accumulations significatives et alarmantes de ces concentrations.

- ▶ En plus des quantités d'abrasifs et de sel de déglacage, l'initiateur doit préciser et comparer les superficies des emprises moyennes actuelles et futures de cette route. Les changements anticipés sur le drainage devront être précisés, puisqu'en plus des augmentations prévues d'abrasifs et de sel, les quantités d'eau qui vont les drainer seront nettement supérieures compte tenu 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'initiateur doit de plus évaluer, préciser ou documenter les éléments suivants :
 - Identification des sections de routes où l'épandage des sels constitue systématiquement un apport problématique pour les habitats aquatiques.

- Réduction des accumulations de neige et de glace sur la route en modifiant les périodes d'entretien et en favorisant l'utilisation de brise-vent pour réduire les accumulations causées par les vents.
- Amélioration du système de prédiction et prévision météorologique pour les tronçons écologiquement problématiques et les périodes d'application.
- Évaluation de l'efficacité des dispositifs utilisés pour l'épandage (sec, mouillé, granulaire...)
- Réduction des quantités de sels perdus sur les accotements et dans les fossés en bordure de la route.
- Évaluation d'autres produits qui peuvent être utilisés dans les tronçons écologiquement problématiques.
- Application de pratiques et de techniques exemplaires pour la l'entreposage, le transport et l'épandage.
- Évaluation d'alternatives aux systèmes de drainage de ces eaux contaminés de sels pour limiter la contamination des habitats aquatiques.

Programme de suivi :

- ▶ L'initiateur doit proposer dans les éléments relatifs aux programmes de suivi, que la problématique de ces apports de sels, chlorures, métaux lourds toxiques et autres impacts sur les écosystèmes aquatiques sera suivie et documentée. Une attention particulière doit être portée aux périodes de lessivage et aux concentrations résiduelles et cumulatives. L'initiateur doit également anticiper les hausses de concentration de ces paramètres physico-chimiques avec les augmentations prévues de ces sels de voirie, estimer et en évaluer les impacts.

4.4.5.1 Calendrier de réalisation et coût des travaux

- ▶ L'initiateur doit préciser comment le projet dans son ensemble sera divisé en chantiers différents et surtout l'ordre de réalisation (priorisation) des différents chantiers, les motifs qui sous-tendent le scénario choisi et comment les paramètres environnementaux associés aux impacts appréhendés seront pris en compte dans cette planification.

CHAPITRE 5

5. Enjeux environnementaux

5.1 Préservation de l'intégrité des écosystèmes aquatiques

- ▶ L'initiateur doit préciser que dans les actions environnementales à prévoir lors des travaux de construction et d'exploitation il devrait assurer la conservation des frayères connues et non seulement les potentielles.
- ▶ L'initiateur doit préciser que, dans les actions environnementales à prévoir lors des travaux de construction et d'exploitation, il devrait assurer la conservation et la restauration des milieux riverains affectés par les travaux, notamment entre la limite de l'emprise et les habitats aquatiques.

On doit souligner l'importance de l'engagement de l'initiateur de prendre des précautions maximales visant à limiter l'apport de sédiments et de polluants dans les plans d'eau. (page 86)

CHAPITRE 6

6. Méthodes d'évaluation des impacts

Page 91 : *La démarche proposée ...s'appuie notamment sur les expériences tirées des ...suivis environnementaux de projets routiers antérieurs...de même que sur l'efficacité réelle de certaines mesures d'atténuation.*

- ▶ L'initiateur doit préciser comment les « suivis environnementaux tirés des projets routiers antérieurs » ont été pris en compte dans l'évaluation des impacts de même que dans l'efficacité réelle de certaines mesures d'atténuation. L'initiateur doit préciser également quels projets routiers antérieurs et récents dans ce même territoire et quels paramètres ont été examinés pour cette prise en compte, notamment sur l'efficacité de certaines mesures d'atténuation.
- ▶ Les problèmes environnementaux ainsi que les résultats positifs rencontrés lors des chantiers (km 84, de l'Étape, du lac Tourangeau et des Uries) du même initiateur ces trois dernières années, devraient faire l'objet de cette analyse et de ces précisions.

6.2 Évaluation des modifications et des impacts

- ▶ L'initiateur doit préciser et prendre en considération non seulement l'application des mesures d'atténuation mais surtout leur efficacité démontrée dans les chantiers antérieurs.

6.2.5.1 Mesures d'atténuation :

- ▶ Voir nos commentaires sur l'annexe 1.

CHAPITRE 7

7.1.1 Analyse des impacts, les composantes physiques

Page 97 : *Pour les composantes retenues (qualité de l'eau, stabilité des berges et talus à l'érosion, le transport sédimentaire), les données existantes permettront d'effectuer l'analyse des répercussions de façon adéquate et aucun échantillonnage n'a été réalisé au terrain à l'exception de certaines informations sur la stabilité des berges et des talus qui ont été recueillies en 2002 à quelques points de traversée de cours d'eau.*

- ▶ L'initiateur devra fournir de l'information sur ces données utilisées pour l'analyse des impacts.

7.2.1 Sources d'impacts : les activités de construction

Les sources d'impacts identifiées devraient aussi tenir compte des suivis environnementaux tirés des projets routiers antérieurs. En ce sens les modifications des systèmes de drainage naturel durant toute la période des travaux doivent être identifiées et expliquées.

Page 101 : *Les apports sédimentaires qui en résultent sont propices au transport lors d'évènements hydrauliques majeurs.*

- ▶ L'initiateur doit donner des précisions sur cette affirmation (probabilité, fréquence, risque, etc...)

7.2.2 L'élargissement de l'emprise actuelle et terre-plein

Page 102 : ...l'aménagement de canaux pour drainer les terre-pleins peut contribuer à un accroissement des habitats aquatiques...lorsqu'ils communiquent avec le réseau hydrique du territoire.

- ▶ L'initiateur doit préciser que les habitats aquatiques qui bénéficieront de ces canaux seront des cas d'exception, compte tenu que les nouveaux systèmes de drainage communiquant directement avec le réseau hydrique seront une cause importante et directe d'apport de sédiments, de sels et de polluants dans les écosystèmes aquatiques.

7.3.1.1 Qualité de l'eau : Conditions actuelles

Page 102 :

Il faudrait ajouter Boivin (1995) à la bibliographie ou citer Boivin *et al.* (1995).

- ▶ Comment l'initiateur peut-il affirmer que les résultats de l'analyse de la qualité de l'eau d'une rivière aussi importante (grosseur) que la rivière Pikauba reflètent ceux des eaux des autres cours d'eau de la zone d'étude? Cette affirmation concerne-t-elle les grosses rivières seulement ou tous les cours d'eau du corridor à l'étude?
- ▶ En référence au tableau 7.1 (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 qui datent de 1967 à 1992. Les modifications ou variantes qui pourraient être observées directement reliées à l'utilisation de sels (chlorures de calcium et/ou sodium) devraient être différentes et probablement bien supérieures en 2003. Les quelques sites (cours d'eau et plans d'eau) qui démontraient ces valeurs maximums doivent être mesurés de nouveau et les résultats analysés. Une distinction doit être réalisée entre les impacts sur l'apport de sel (chlorures) dans les cours d'eau et leur accumulation dans les lacs.
- ▶ À cause de leur sensibilité et de leur localisation, les lacs suivants doivent faire l'objet de ces mesures au printemps et en période estivale : (à Régis, à Noël, Petit Épaule, des Roches, Espérance, Labyrinthe, Horatio-Walker, Chominich, Jupiter, Pijart, Grelon, Tourangeau, Daran, des Ilets, Simoncouche). Les variations obtenues par rapport aux dernières analyses (1967 à 1992) doivent être expliquées ainsi que l'augmentation anticipée par les dépôts supplémentaires de sels sur la nouvelle route et les impacts appréhendés, notamment pour les chlorures.

7.3.1.2 Modifications prévues : phase de construction

- ▶ L'initiateur doit préciser également que les sources d'impact sur la qualité de l'eau sont aussi et beaucoup influencées par les modifications des systèmes de drainage naturel durant toute la période des travaux.

Page 104 : ...les activités de construction peuvent temporairement affecter les plans d'eau en aval du secteur des travaux par une mise en transport des sédiments...

- ▶ Comment l'initiateur peut-il qualifier de temporaire une perturbation qui peut commencer au début des travaux le printemps et finir en partie tard l'automne et dans bien des cas se continuer lors de la fonte des neiges le printemps suivant? L'initiateur doit préciser comment les « suivis environnementaux tirés des projets routiers antérieurs » ont été pris en compte dans l'évaluation de ces impacts, de même que sur l'efficacité réelle des mesures d'atténuation.

Pour les modifications physiques à la qualité de l'eau, en phase de construction, et considérant :

- l'absence de devis environnemental général autre que le CCDG
- de mesures d'atténuation courantes et particulières incomplètes
- nos « suivis environnementaux » tirés des projets routiers antérieurs
- d'une durée des travaux que nous qualifions de moyenne, et d'intensité moyenne plutôt que faible,

nous sommes enclins à penser que les modifications prévues seront d'importance moyenne et non pas de mineure. L'initiateur devrait étayer davantage son argumentation.

- ▶ Pour la phase d'exploitation, comment l'initiateur peut définir la durée des modifications sur la qualité de l'eau comme étant également « courte » ?

7.3.2 Stabilité des berges et des talus

- ▶ L'initiateur devrait préciser les superficies moyennes de sols mis à nu pour les 45 chantiers prévus. Considérant une emprise moyenne de 105 m pour environ 140 km de nouvelle route, on estimerait la superficie dénudée uniquement pour l'emprise par chantier à quelque 32 000 m² (plus de 3 ha) sans compter les superficies dénudées associées aux aires de rebus, déblais et les terrains utilisés pour le stationnement des véhicules, matériaux, machinerie et roulottes de chantier. La pratique courante veut que tous les sols dénudés le soient dès le début des travaux rendant ainsi très sensibles ces grandes superficies à tous les phénomènes d'érosion, notamment lors d'une pluie diluvienne. En ce sens, comment l'initiateur, en l'absence de devis environnemental général autre que le CCDG et avec des mesures d'atténuation insuffisantes, peut-il qualifier l'intensité de faible et la durée de courte ?

Compte tenu des points soulevés, l'initiateur peut-il encore avancer que la modification en phase de construction n'est pas d'une importance moyenne ?

7.3.2.2 Modifications prévues

Page 107, Phase de construction :

L'initiateur évalue la durée de l'impact de la sédimentation comme étant COURTE (durée des travaux seulement). Cependant, dans les faits, et malgré la mise en place de mesures d'atténuation tardives au km 84, 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 de 2002) au km 84.

Ainsi, la durée de ce genre d'impact devrait être qualifiée de MOYENNE puisque les problèmes de sédimentation persistent bien au-delà de la fermeture d'un chantier. C'est d'ailleurs étonnant que l'initiateur considère cet impact comme étant de courte durée alors que les chantiers précédant nous enseignent le contraire.

Page 108, Phase d'exploitation :

L'initiateur évalue la durée de l'impact de la sédimentation comme étant COURTE (durée des travaux seulement). Cependant, dans les faits, puisque l'apport de sel et de sable est récurrent pour toute la durée de vie de la route, la durée de cet impact devrait être qualifiée de LONGUE et ce, même si l'apport de sel et de sable provenant de l'entretien ne se fait que pendant 7 mois par année.

7.3.3 Transport sédimentaire

7.3.3.1 Conditions actuelles

Page 109 : *Par contre, l'érosion et l'ensablement des plans d'eau sont également possibles dans les zones d'ensablement potentiellement faibles et résultent, la plupart du temps d'une intervention humaine.*

- ▶ L'initiateur devrait préciser que plusieurs des zones sensibles localisées avec la FAPAQ au tableau 7.3 identifient principalement des tronçons de route qui longent en parallèle et sur de bonnes distances certains cours d'eau importants. Ils ne sont pas nécessairement localisés dans les mêmes zones à risques élevés d'ensablement du tableau 7.2. Les nombreux tributaires (cours d'eau mineurs) permanents et intermittents de ces cours d'eau (tableau 7.3) qui seront affectés par les travaux de la nouvelle route constituent de nombreux sites qui localement vont perturber plusieurs fois les mêmes cours d'eau récepteurs. C'est principalement pour cette raison qu'ils ont été identifiés.
- ▶ Lorsque l'initiateur mentionne le terme cours d'eau, il doit toujours préciser « permanents et intermittents ».

7.3.3.2 Modifications prévues

Phase de construction

- ▶ Mêmes commentaires que 7.3.1.2

Phase d'exploitation

Page 110 :

L'initiateur précise que la durée du transport sédimentaire sera d'une durée LIMITÉE. Il devrait préciser ce que signifie limitée (courte, moyenne, longue).

7.4.2.2 Impact prévu

Page 125, avant dernier paragraphe : *L'intensité de l'impact des sels de déglacage sur les milieux humides est donc... de durée moyenne, les effets se faisant sentir pendant une partie de l'année.*

Cet impact est récurrent et sera présent pour toute la durée de l'ouvrage. La durée de cet impact devrait donc être qualifiée de longue. L'initiateur devrait préciser et élaborer quels seront ces impacts sur la faune aquatique et à quelle concentration.

7.4.3.1 Poissons et habitats, conditions actuelles

- ▶ Lorsque l'initiateur mentionne le terme cours d'eau, il doit toujours préciser « permanents et intermittents ».

Page 129, figure 7.1 :

Ajouter l'omble chevalier dans les sous-bassins de la rivière Sautauriski, de la rivière Pikauba et de la Petite rivière Pikauba.

Page 131, Espèces indicatrices :

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.

7.4.3.2 Impacts prévus

- ▶ L'initiateur doit mentionner qu'il n'y a pas que le remblayage d'habitats du poisson ou l'aménagement des ponceaux dans la zone d'emprise qui entraîneront des pertes d'habitats. Il y a aussi comme cause, les cours d'eau permanents et intermittents de l'intérieur des emprises qui seront perturbés, détournés, réaménagés, ainsi que les systèmes de drainage naturel qui seront modifiés accentuant les apports supplémentaires d'abrasifs. Même si souvent ces interventions se feront dans des cours d'eau où l'on note une absence de poisson, le transport sédimentaire (de par le régime hydrique particulier du territoire) et la sédimentation auront des impacts significatifs sur les plans d'eau à proximité dont ils sont les tributaires.

Page 148, 2^e paragraphe : *Pour amenuiser ces impacts, des mesures d'atténuation...*

- ▶ L'initiateur reconnaît qu'il ne peut qu'amenuiser ces impacts.

Phase de construction

- ▶ L'initiateur doit mentionner et prendre en considération dans son analyse que d'autres impacts sont fortement susceptibles d'être rencontrés durant cette période de construction pour les poissons: mortalité directe, difficulté respiratoire, limitation de la migration et du déplacement des poissons, réduction de l'abondance et de la diversité de la nourriture, limitation de la visibilité, augmentation de la température de l'eau, obstacle physique à la libre circulation des poissons.

Impacts prévus

- ▶ Comment l'initiateur peut-il qualifier de courte durée des perturbations (impacts) qui peuvent commencer au début des travaux le printemps et finir en partie seulement tard l'automne et dans tous les cas se continuer lors de la fonte des neiges le printemps suivant et lorsque les travaux pour certains chantiers seront étalés sur 2 ans.

Page 149 : *La principale perte correspond alors à la bande de végétation riveraine qui ne peut évidemment pas être recréée dans les ponceaux.*

...Il faut toutefois noter que cette évaluation des pertes pourrait être considérablement diminuée si les ponceaux sont aménagés en recréant le substrat naturel d'écoulement du cours d'eau.

...se traduit par une perte encourue uniquement par le rallongement des ponceaux.

- ▶ L'initiateur doit considérer que des pertes associées à une diminution de la qualité de ces habitats dans les ponceaux sont aussi à prendre en compte : un substrat égal et uniforme (habitat) sur le radier qui ne sera pas supérieur à 300 mm, un calibre et le profil de cours d'eau uniformes dans le ponceau qui vont accélérer les vitesses du courant, l'absence de zone de repos pour les poissons, une production benthique à la baisse, un long corridor sans lumière directe, etc...

Page 150 : *...Dans l'ensemble, la largeur des cours d'eau ne subira donc pas de réduction, ce qui permettra d'éviter l'augmentation de la vitesse du courant et de causer une entrave à la libre circulation du poisson.*

- ▶ L'initiateur à ce stade du document devrait expliquer pourquoi les impacts sur les habitats qui seraient associés à la libre circulation des poissons ne seraient pas considérés parce que la largeur ne serait pas modifiée. Le rallongement des ponceaux, la construction de longs corridors, les augmentations de pente à l'intérieur des ponceaux et un substrat et profil en long (linéaire) très uniformes modifieront les conditions hydrologiques pour les poissons.
- ▶ L'initiateur doit préciser également les impacts sur les habitats et les poissons qui sont associés à la phase de construction via le détournement de ces cours d'eau : doit-on considérer des jours ? des semaines ? ou des mois?
- ▶ L'initiateur a-t-il pris en compte les habitats aquatiques identifiés marécages ou milieux humides sur son inventaire, lesquels dans certains cas communiquent directement avec des cours d'eau ou des lacs, et constituent donc 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 (Chap. VI.1) ».
- ▶ L'initiateur doit donc réévaluer les superficies des pertes d'habitats aquatiques estimées dans le corridor de la route 175 élargie.

Page 151 : *...pour les tronçons abandonnés de la route actuelle, les anciens ponceaux seront démolis et les cours d'eau, de même que leur rive, seront remis dans leur état naturel avec un empiérement, de la stabilisation végétale...*

- ▶ L'initiateur doit soumettre un devis environnemental général bien précis et spécifique pour tous ces aspects de restauration.

Page 151, tableau 7.2.1 :

Il faudrait ajouter l'omble chevalier dans le lac Sept-Îles (reproduction, alimentation)

Page 152 : *...la superficie des habitats aquatiques de qualité pour l'omble de fontaine touchée par le projet est faible dans la plupart des cas...*

- ▶ L'initiateur attribue cette affirmation aux lacs seulement ou aux lacs et aux cours d'eau ?

Pour les raisons invoquées en 7.3.1.2, l'initiateur ne devrait-il pas qualifier les impacts prévus sur les poissons et les habitats aquatiques, en phase de construction, non pas d'importance mineure mais plutôt d'importance moyenne à majeure?

Ceci constitue une préoccupation très importante pour la Société de la faune et des parcs du Québec.

Nos préoccupations se fondent sur le fait que, malgré ces mêmes mesures d'atténuation, du CCDG et des dispositions prévues aux normes d'intervention dans le milieu forestier (RNI), les objectifs de protection environnementale définis par le même initiateur et prévus pour la même route 175 dans les années récentes, n'ont pas toujours été atteints.

Phase d'exploitation :

Page 153 : *L'importance de l'impact attribuée à l'exploitation de la route est cependant considérée mineure en raison d'une distance et d'un degré de perturbation peu élevés...*

- ▶ Comparativement à la phase de construction, de façon générale cette affirmation est conforme à notre expérience, cependant l'initiateur doit spécifier, que pour quelques tronçons, certains habitats (notamment les lacs mentionnés précédemment en commentaires de 7.3.1.1) pourraient avoir des impacts qui seraient qualifiés d'importance plutôt moyenne ou majeure. Nous faisons référence ici à des apports massifs de sable et de sel qui, compte tenu de la topographie, ne pourraient être dirigés autrement que dans des habitats aquatiques déjà perturbés par la route actuelle. Les mesures de conductivité et de chlorures de certains lacs le démontrent déjà actuellement.
- ▶ Pour la phase d'exploitation, comment l'initiateur peut définir la durée des perturbations sur l'habitat du poisson comme étant « courte », alors que l'entretien hivernal commence à la mi-septembre pour finir à la fin de mai (8 mois), et ce à chaque année ?

L'utilisation de la route :

- ▶ L'initiateur devrait mentionner que l'on note sur cette route une grande quantité de remorques pour le transport des hydrocarbures, principalement du sud vers le nord. En toute probabilité, un accident majeur et important en termes de déversement est susceptible de se produire. L'initiateur doit prendre en considération cet aspect sur certains tronçons dans la conception des systèmes de drainage (fossé, bassin, glissière de sécurité) afin de limiter ou contenir ces impacts appréhendés.

Sites contaminés :

- ▶ Les dépôts de sable et sels du MTQ aux kilomètres 182,4 et 109,9 doivent être pris en haute considération dans la description des sites potentiellement contaminés. Plusieurs correctifs mineurs ont déjà été apportés sur ces sites ces dernières années puisque les apports de sable et sels étaient importants dans les habitats aquatiques. Le projet de cette route élargie devrait inclure un réaménagement ou une restauration complète de ces sites. Le site à proximité du lac Daran (182,4) est très important en termes d'apport de sels et chlorures dans cet habitat. C'est en partie ce dernier lac qui a été retenu par le MTQ et le MPO pour les travaux de compensation associés aux chantiers « Des Uries, km 182,6 à 190,7 » en 2003 et « Rivière Pikauba, km 148,3 à 155,5 » prévus pour 2004.

7.5.2.2 Impacts prévus

Pêche – Omble de fontaine

Phase de construction

- ▶ L'initiateur doit réévaluer son analyse. En effet, on insiste trop sur le fait que la pêche n'est qu'une activité de loisir. Pourtant, cette activité ne peut exister que si les populations de poissons ne sont pas perturbées pendant et après les travaux. Or, les éléments mentionnés précédemment feront en sorte que des répercussions se feront sentir pendant les travaux mais aussi que les effets pourront être persistants. L'initiateur devrait donc considérer la baisse de recrutement comme une conséquence sérieuse à moyen terme. On n'est pas loin de penser que ces effets seront d'une importance moyenne pour la majorité des sites et même de majeures pour certains.
- ▶ Compte tenu du manque de précisions sur les figures fournies et de l'approximation des pertes, il est difficile de juger précisément de l'ampleur définitive des superficies perdues. Ceci doit être précisé.
- ▶ Il n'y a pas d'engagement de la part de l'initiateur de compenser les pertes qui seraient identifiées aux récoltes de pêche.

Phase d'exploitation :

Phase d'exploitation :

- ▶ A la lumière des remarques et commentaires formulés précédemment, l'initiateur devrait revoir son jugement en ce qui concerne l'absence d'impact sur l'activité de pêche durant cette phase d'exploitation en considération.

CHAPITRE 8. PROGRAMMES DE SURVEILLANCE ET DE SUIVIS

8.1.1 Préparation des plans et devis

- ▶ Pour un aussi grand nombre de chantiers qui ne sont pas différents en techniques, conception et réalisation de ceux réalisés par le même initiateur sur la même route 175 ces dernières années, nous nous attendions à un devis environnemental général « Protection de l'environnement » qui aurait présenté et détaillé les techniques, les conditions de réalisation et les méthodes de travail associées à la mise en application des mesures d'atténuation courantes et particulières. Presque toutes les mesures d'atténuation préconisées dans cette étude d'impact ont déjà été mises en application sur les chantiers antérieurs, mais ont malheureusement été trop souvent mal appliquées. Par conséquent, l'initiateur doit déposer un tel document afin d'assurer l'harmonisation et l'efficacité des mesures d'atténuation.
- ▶ Étant donné que l'initiateur affirme dans la section 6.1 que sa démarche s'appuie sur les expériences tirées des suivis environnementaux de projets routiers antérieurs, il doit fournir ces précisions, élaborer et soumettre un devis environnemental « général » autre que le CCDG. L'engagement de l'initiateur de fournir éventuellement à l'entrepreneur un devis « spécial » environnement par chantier est louable, mais on ne doit pas par là concéder au seul initiateur le soin de préciser ces mesures environnementales. Il y aura semble-t-il quelque 45 chantiers majeurs. Puisque ces mesures environnementales seront « redondantes » d'un chantier à l'autre, en plus de préciser l'endroit et la mesure, l'initiateur doit préciser le « comment » : l'ampleur, séquence, durée et période de réalisation, conditions de réalisation, paramètres techniques associés à la mesure.

Puisque que c'est principalement dans la mise en application et dans l'efficacité relative de ces mesures et normes environnementales que nous décelons des faiblesses dans l'évaluation que fait l'initiateur des impacts de ce gros projet, nous demandons, en conséquence, beaucoup plus de précisions et d'engagement de sa part.

8.1.2 Construction

- ▶ L'initiateur doit s'engager à transmettre aux représentants désignés (MPO, MENV, FAPAQ), à la fin de chaque chantier, le rapport des pénalités monétaire imposées aux entrepreneurs pour tout non-respect des clauses environnementales.

8.1.3 Principes de surveillance du MTQ

Page 254 : *...assurer une surveillance environnementale quotidienne par du personnel compétent...*

- ▶ Compte tenu du grand nombre de mesures environnementales, du nombre de chantiers prévus annuellement, des problématiques particulières associées à ce territoire, que certains surveillants de chantier et leurs représentants proviendront du milieu privé et non du MTQ, l'initiateur doit proposer un programme de formation concernant les mesures environnementales pour tout ce personnel avant le début des travaux.

- ▶ Parce qu'il y aura probablement jusqu'à huit chantiers majeurs qui seront en opération en même temps par année, l'initiateur doit mandater une équipe responsable au MTQ pour le suivi environnemental qui sera en permanence dans ce territoire pour s'assurer de l'application, de l'efficacité et de l'uniformité de ces mesures sur tous les chantiers. Il est impensable de tout prévoir d'avance dans les plans et devis et dans les détails l'application de ces mesures. En conséquence, les personnes responsables doivent s'ajuster dans la mesure du possible à la réalité des opérations et du territoire. De plus, d'un chantier à l'autre, cette équipe pourrait s'assurer d'une certaine uniformité « environnementale », ce qui n'a pas été observé ces dernières années. Les coûts associés au fonctionnement de cette équipe seraient bien inférieurs à ceux anticipés pour des compensations ou des correctifs qui auraient pu être évités. L'application stricte des lois et des normes par le MPO, le MENV et la FAPAQ engendre aussi des dépenses non prévues et très significatives non seulement pour les contrevenants mais également pour les organisations gouvernementales. L'expérience des derniers chantiers sur cette route doit être prise en haute considération. Le budget du projet doit exposer les coûts de surveillance étant donné l'importance de cette étape dans l'atteinte des objectifs environnementaux du projet.

Page 254: *...intervenir immédiatement lors d'événements jugés dommageables à l'environnement ou susceptibles de causer un dommage*

- ▶ Pour les dommages causés à l'environnement autres que les situations majeures qui concernent le Service d'Urgence-Environnement, l'initiateur (via le surveillant) doit s'engager à produire dans un délai raisonnable un rapport de ces dommages et des correctifs apportés et le transmettre aux intervenants gouvernementaux désignés par les autorités (MPO, MENV, FAPAQ et MRNFP).

8.2 Suivi

- ▶ L'initiateur doit préciser qui ou quelle équipe au MTQ va assumer le suivi environnemental et les protocoles de suivi utilisés.

8.2.1 Milieu physique

- ▶ Considérant les problématiques particulières identifiées à ce territoire et de nos suivis environnementaux des chantiers antérieurs, l'initiateur doit, avec ses partenaires responsables de l'environnement et de la faune, effectuer sans faute une visite avant la fermeture du chantier à l'automne (pour l'année de réalisation), une au printemps suivant chacun des contrats et une autre au deuxième printemps si des mesures de correction ont été apportées après la première année.
- ▶ L'initiateur doit préciser qu'en plus de la stabilité des berges, des talus et du transport sédimentaire, il effectuera un suivi pour mesurer les dépôts de sédiments dans les habitats. Cette mesure est très importante. Elle est la seule, à part de la mesure de remblais directement réalisés dans l'habitat du poisson, qui constitue une méthode qui permet de quantifier l'efficacité de plusieurs des mesures d'atténuation. Un protocole de suivi doit être soumis par l'initiateur, au début de chaque chantier, aux autorités pour approbation. Ce protocole devrait inclure des portions d'habitats témoins et potentiellement affectés avant, pendant et après les travaux. Les capteurs à sédiments de type *Sédibac* sont tout à fait appropriés pour ce type de mesure.

8.2.2 Milieu biologique

- ▶ L'initiateur doit préciser quels sont les critères de construction et comment vont-ils être utilisés afin de permettre la migration vers l'amont des poissons.

- ▶ L'initiateur doit préciser que pour chaque chantier après 1 an et non 2, un suivi sera réalisé afin de vérifier la fréquentation des frayères inventoriées avant le projet, et si la migration des poissons est possible vers l'amont. Ces sites seront déterminés conjointement par le MPO et la FAPAQ et non selon un échantillonnage. Le protocole de suivi sera soumis par l'initiateur aux autorités pour approbation.

Page 255 : ...*Constatant une perte nette d'habitat du poisson, le MTQ présentera un programme de compensation...*

- ▶ L'initiateur doit préciser que cela comprend aussi les pertes nettes d'habitats du poisson autres que celles prévues avant le début du projet.
- ▶ L'initiateur doit préciser ce qu'il entend par suivi de ses travaux sur une période pouvant aller jusqu'à trois ans... en fonction du type d'aménagement.
- ▶ L'initiateur doit enfin préciser quand sera déposé ce programme

CHAPITRE 10. BILAN DES IMPACTS

Comme il s'agit d'une section qui résume les éléments des chapitres précédents nous ne reprendrons pas toute notre argumentation. Cependant, nous aimerions souligner quelques éléments qui y sont présentés

Page 262 : ...*La surveillance sévère des travaux, lors de la réalisation du projet, se veut, par conséquent, la seule garantie d'une préservation maximale des habitats aquatiques qui seront touchés par la nouvelle emprise routière...*

- ▶ Nous sommes tout à fait d'accord avec cet énoncé et tenons à en souligner l'importance et l'engagement par l'initiateur.

Page 262 : ...*La perte d'habitat engendrée par les remblais de l'emprise élargie à l'intérieur des lacs et des cours d'eau est estimée à 6 ha.*

- ▶ Les parties d'habitats qui seront modifiées en termes de qualité, et non de superficie, notamment par le prolongement des ponceaux, devront faire l'objet d'une évaluation également et de mesures de compensation.
 - ▶ L'initiateur doit s'engager à préciser aux autorités lors du dépôt des plans et devis par chantier, ces pertes et diminutions qui sont identifiées aux habitats aquatiques. La précision des figures et des cartes fournies dans l'étude d'impact, ne nous permet pas d'évaluer précisément cette estimation de l'initiateur. Nous la jugeons incomplète.
-

ANNEXE 1

MESURES D'ATTÉNUATION COURANTES ET PARTICULIÈRES

Les commentaires et remarques suivants doivent être ajoutés et reconnus par l'initiateur dans la description des mesures d'atténuation associées à ce projet.

Mesures d'atténuation pour tous les chantiers :

- ▶ L'initiateur doit produire un « Plan de gestion des eaux et du contrôle de l'érosion » par chantier pour l'emprise désignée par les travaux. Dans ce plan nous devons retrouver: la localisation de tous les plans d'eau ainsi que les cours d'eau permanents et intermittents, les fossés de drainage, les bassins de captation (pour les abrasifs de la route : sable, sels) et la localisation des ponts et ponceaux avant et après les travaux. On devra également retrouver sur ce plan une topographie très précise de l'emprise affectée, de façon à localiser les « coulées » du drainage naturel, ainsi que les zones « sensibles » à l'érosion. Toutes les mesures de protection contre l'érosion et le transport de sédiments qui sont prévisibles et qui doivent être en place durant et après les travaux seront identifiées et localisées sur ce plan ainsi que leur séquence d'exécution. Les périodes (durée) de chaque type de travaux seront définies (déboisement, décapage, remblayage, terrassement, etc.). Ce « Plan de gestion des eaux et du contrôle de l'érosion » pour chaque chantier devra au préalable être déposé par le MTQ avant ou lors de la réunion annuelle prévue avec les représentants des organismes gouvernementaux. Ce plan devra être approuvé par les représentants désignés (MPO, MENV, FAPAQ) avant le début des travaux.

Ceci constitue une préoccupation très importante pour la Société de la faune et des parcs du Québec et qui devrait éventuellement se retrouver dans les conditions des autorisations du MENV et de MPO.

- ▶ Concernant les mesures de protection environnementales, l'initiateur doit confirmer qu'aucune autorisation qui irait à l'encontre du CCDG, du devis environnemental général, des mesures d'atténuation prévues aux plans et devis, du plan de gestion des eaux ou des normes et des règlements en vigueur ne serait donnée, par le surveillant de chantier ou son représentant, à l'entrepreneur sans avoir eu au préalable le consentement des représentants des organismes gouvernementaux concernés.

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 préciser dans le « Plan de gestion des eaux et du contrôle de l'érosion » avant le début des travaux dans l'emprise.

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, qu'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.

PP-3 Mesure temporaire de contrôle de l'érosion

- ▶ 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 sur le « Plan de gestion des eaux et du contrôle de l'érosion » 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 et sur le « Plan de gestion des eaux et du contrôle de l'érosion » 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 ou 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 de façon « hebdomadaire » les talus visés par cette méthode de stabilisation.

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-4, PB-5

- ▶ L'initiateur doit inclure les mesures proposées dans le « Plan de gestion des eaux et de contrôle de l'érosion ».

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 étaient problématiques.
- ▶ Les dépôts de gravier dans ces traversées doivent faire l'objet de précision 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 page de dérogation convenue au préalable avec le MPO et la FAPAQ.
- ▶ 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 no : PP-5.

Jacques Boivin
Martin Arvisais
Société de la faune et des parcs du Québec

2004-02-13

**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**

Analyse sur la recevabilité de l'étude d'impact

**ANALYSE DÉTAILLÉE DE LA
SECTION FAUNE ET HABITATS TERRESTRES**

Page 30 : Concernant la zone d'influence, il y aurait lieu d'ajouter au tableau 3.1, trois composantes : les micromammifères, les animaux à fourrure et l'herpétofaune. Nous ne voyons pas pourquoi ces groupes d'animaux ne seraient pas analysés au même titre que la grande faune ou la faune aquatique.

Page 37 (herpétofaune) : Nous ne pensons 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 montre l'Atlas des amphibiens et reptiles du Québec. À notre avis, il manque la salamandre à 2 lignes dans ce paragraphe. En effet, cette salamandre est commune dans les ruisseaux. Des observations récentes la montrent en quantité impressionnante dans le parc national de la Jacques-Cartier (secteur de la vallée) par exemple.

Page 38 (mammifères) :

- ▶ Le premier paragraphe laisse entendre que l'orignal est quasi absent en dehors des km 75-80 (qui est hors du projet!) et 205-215. Il faudrait parler ici des densités observées dans la réserve faunique des Laurentides (ex. 2,4 orignaux/10 km² selon l'inventaire du MEF en 1994). Il y a aussi d'autres informations sur la densité émanant des inventaires réalisés par le MTQ (qu'on retrouve plus loin dans l'étude d'ailleurs).
- ▶ Concernant l'ours noir, il y a sûrement une erreur d'interprétation des chiffres publiés dans le Plan de gestion de l'ours noir 1998-2003. En effet, on parle ici 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. De quoi satisfaire tous les chasseurs et piégeurs...
- ▶ Pour le caribou, on devrait mentionner qu'il est exceptionnel car la population actuelle est issue de l'introduction de 82 individus entre 1969 et 1972. De plus, la population estimée en 2000 n'est pas de 61 mais de « entre 60 et 80 ».

Page 86 (et 156) : La citation de Banville (1998) n'apparaît pas dans la liste bibliographique sous format papier (elle apparaît en format électronique). Il faudrait mentionner que le caribou forestier est en instance d'être déclaré espèce vulnérable par le gouvernement du Québec.

Page 86 (conservation de la harde de caribous de Charlevoix) : À la 12^e ligne du 1^{er} paragraphe, on pourrait citer la thèse de Réhaume Courtois, qui a étudié en détail le caribou forestier au Québec. À citer comme suit : *Courtois, R. 2003. La conservation du caribou forestier dans un contexte de perte d'habitat et de fragmentation du milieu. Thèse de doctorat, Université du Québec à Rimouski, 350 p.*

Page 87 : Pourquoi le loup est-il si touché par le projet? Les loups traversent facilement les voies de circulation. Il faudrait appuyer cette affirmation d'une référence.

Pages 86-87 : Même si l'étude d'impact aborde le sujet lorsqu'elle traite des enjeux environnementaux du projet, la question de *l'effet de barrière et de la fragmentation des habitats sur la faune* aurait pu être davantage approfondie. En effet, le doublement projeté de l'infrastructure routière accentuera le cloisonnement entre les parties est et ouest de la réserve faunique des Laurentides. À cet égard, il existe une littérature abondante sur les effets des infrastructures linéaires de transport sur la faune, qui est relativement peu exploitée dans l'étude d'impact.

Page 88 : À la section 5.5, il faudrait ajouter l'ours noir à la liste des espèces qui présentent des problèmes de collisions.

Page 98 :

- ▶ Dans le 1^{er} paragraphe, pourquoi ne fait-on pas référence aux autres groupes de mammifères (petite faune, animaux à fourrure) et à l'herpétofaune? Est-ce à dire que « le poisson et ses habitats, la grande faune (orignal, caribou) et ses habitats, l'avifaune... » sont plus importants? Pourtant dans les lignes qui suivent, on en parle!
- ▶ Au niveau des composantes biologiques, nous restons un peu surpris qu'aucune analyse ne soit faite sur les animaux à fourrure, les micromammifères et l'herpétofaune. Même si on juge que « l'herpétofaune ne constitue aucunement une composante significative dans l'analyse du projet » (sic page 99), nous pensons qu'on aurait dû malgré tout en faire une certaine analyse dans la section traitant des impacts prévus (page 158). Il en va de même pour les micromammifères. C'est un peu comme dire que, puisqu'on connaît rien de ces groupes d'espèces ... alors... il n'y a aucun impact. Des recherches ou des inventaires de ces groupes montreraient peut-être autre chose notamment en ce qui concerne les micromammifères tels que le campagnol des rochers, une espèce sur la liste des espèces susceptibles d'être vulnérables ou menacées au Québec. Bien qu'on traite de ces espèces dans la section 7.4.6 (espèces floristiques et fauniques à statut particulier), un portrait plus global aurait été intéressant.

Page 100 (espèces à statut particulier) : Il y a eu des visites de terrain pour localiser des plantes à statut précaire. Mais on ne note pas ici qu'une démarche semblable n'ait été faite pour les mammifères, l'herpétofaune ou l'avifaune. Il faudrait préciser si oui ou non de telles visites ont eu lieu.

Page 113 (peuplements résineux) : On mentionne que « les mélèzaies sont rares ». Ces peuplements, importants pour une espèce comme le tétras du Canada, seront-ils affectés par le projet ?

Page 157 : À la 2^e ligne, 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).*

Pages 161-162 : Lorsqu'il est question des mesures d'atténuation vis-à-vis de l'orignal, on parle beaucoup de techniques pouvant assurer la contention des animaux, mais relativement peu de mesures pouvant permettre de maintenir une certaine perméabilité de l'infrastructure routière, en permettant aux animaux de la franchir de façon sécuritaire. Ce projet, qui se veut exemplaire au plan environnemental, ne serait-il pas l'occasion de mettre à l'essai un type de passage à faune adéquat pour un grand cervidé comme l'orignal ? D'autant plus que le projet de recherche qui a cours dans le territoire (et dont l'étude d'impact fait mention) devrait fournir des éléments d'information pouvant permettre de localiser un éventuel ouvrage de manière optimale dans le territoire.

Page 163 : Concernant le caribou forestier on mentionne une perte d'habitats estimée à 12 ha (dont 3 de tourbières et 9 de milieux à lichens). On rapporte cette perte à la superficie totale d'une partie du territoire

fréquenté par le caribou (1 100 km²), et on qualifie ensuite l'impact de mineur. Certains éléments doivent être mis en contexte avant de qualifier l'impact sur le caribou forestier. Ainsi, les composantes d'habitat affectées par le projet sont toutes deux rares dans le territoire fréquenté par le caribou et, qui plus est, sont fortement sélectionnées par l'animal. Ces seuls éléments devraient permettre de qualifier de moyenne, sinon majeure, l'importance de l'impact sur le caribou. Par ailleurs, 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. Sur cette base, le caribou forestier devrait être considéré comme une espèce à statut particulier dans l'étude d'impact, ce qui doit conduire à revoir la cotation des impacts qui le concernent.

Page 184 : Dans le paragraphe commençant par « Le tableau 7.30 », la deuxième phrase n'est pas du tout exacte. En effet, on y lit : « 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 ». Ce n'est pas un plan de rétablissement mais un plan d'intervention. Il y a toute une différence entre les deux concepts. 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.* De plus, il est fort probable que la salamandre à deux lignes se retrouve dans le secteur à l'étude puisqu'on la rencontre en assez grande abondance dans le parc national de la Jacques-Cartier (secteur vallée) et dans la section de la route 175 entre les Km 60 et 84 par exemple.

Page 189 : On y trouve une section intitulée « Plan de développement des ressources fauniques de la RFL ». À notre connaissance, un tel document n'existe pas. Les auteurs citent plutôt le Plan de développement régional associé aux ressources fauniques, élaboré par la FAPAQ (DAF-03) en 2002. Ce document traite de l'ensemble de la région de la Capitale-Nationale, et non pas seulement de la réserve des Laurentides. Les axes de développement qu'on y présente ont donc une portée régionale ce qui, bien évidemment, inclut la réserve faunique des Laurentides. Par ailleurs, il est normal que le plan de développement régional mentionné précédemment comprenne l'ensemble de la réserve faunique des Laurentides car, au plan de la gestion faunique, tout ce territoire relève de la région 03, même si une partie de la réserve est située dans les limites administratives de la région 02.

Page 196 : Le tableau 7.35 pourrait être révisé et complété de la manière suivante :

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

Ces chiffres nous ont été fournis par la Sépaq (réserve faunique des Laurentides).

Page 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.

Page 200 : Il y a des erreurs dans l'avant-dernier paragraphe. En effet, l'UGAF 39 contient 111 terrains de piégeage tous situés dans la réserve faunique des Laurentides. Il faudrait enlever la dernière phrase car les quotas de capture du lynx de Canada et de l'ours noir ont été modifiés. Ils sont de 4 lynx par piégeur depuis 2002 et de 4 ours depuis 2003.

Pages 268-269 (tableau 10.1 - Synthèse des impacts potentiels) : Nous sommes d'avis que l'évaluation des impacts mériterait d'être revue. En effet, concernant 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) ; des effets négatifs sont également appréhendés sur le caribou forestier, comme il a été mentionné précédemment. À notre avis, l'importance de ces impacts devrait être à tout le moins qualifiée de « moyenne », à l'instar de ce qui a été évalué pour les oiseaux forestiers en phase d'exploitation. Qui plus est, compte tenu de la situation précaire du caribou de Charlevoix, l'importance de l'impact pourrait être qualifiée de majeure sur cette espèce ; en effet, compte tenu de leur rareté dans le territoire, tous les habitats critiques pour le caribou se doivent d'être préservés.

Paul-Émile Lafleur
Daniel Banville
Société de la faune et des parcs

2004-02-13

Société de la faune
et des parcs

Québec

Direction de l'aménagement de la faune
du Saguenay - Lac-Saint-Jean

Direction de l'aménagement

14 JAN. 2004

de la faune 03

Note

DESTINATAIRE : Monsieur Robert Parent, directeur à l'Aménagement de la faune - Capitale-Nationale

DATE : Le 7 janvier 2004

OBJET : Analyse de la recevabilité de l'étude d'impact - Amélioration de la route 175 à 4 voies divisées, MTQ
N/Réf. - DR 02: 9018.2.11
V/Réf. - DÉE: 3211-05-405

La présente fait suite à la consultation de la DÉE, Service des projets en milieu terrestre, concernant le projet mentionné en objet.

Il est opportun de préciser que le territoire concerné par le projet du MTQ couvre deux régions administratives de la Société, soit la région de la Capitale-Nationale (région 03) et celle du Saguenay-Lac-Saint-Jean (région 02). Selon ce découpage, le projet peut être sommairement divisé en deux composantes du kilométrage 84 à 218 (région 03) et de 218 à 227 (région 02). Notre avis de recevabilité tient compte de ce partage.

Selon la note administrative, la région la plus concernée (région de la Capitale-Nationale dans ce cas-ci) a la responsabilité de préparer les avis de la Société. Nous vous transmettons notre appréciation sur la recevabilité du projet identifié en objet concernant la partie touchant notre région pour l'intégrer à l'avis final.

L'étude d'impact (Rapport principal, Atlas cartographique, Projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées du kilomètre 84 au kilomètre 227 (143 km), octobre 2003), décrit adéquatement les particularités du projet en fonction des composantes physiques, biologiques et humaines concernant la portion du projet du kilométrage 218 à 227. Néanmoins, notre analyse nous a permis d'identifier un élément qui soulève une interrogation. Il est énoncé ci-dessous.

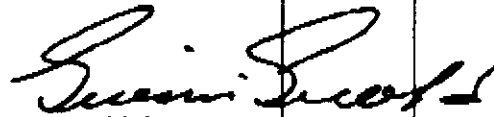
3950, boulevard Harvey, 4^e étage
Jonquière (Québec) G7K 8L5
Téléphone : (418) 695-7883
Télécopieur : (418) 695-7897
www.fapaq.gouv.qc.ca

Question supplémentaire de la Société de la faune et des parcs, Direction de l'aménagement de la faune du Saguenay-Lac-Saint-Jean, concernant l'avis de recevabilité du projet d'Hydro-Québec

Au début des années 1990, une traverse de la rivière Moncouche (kilomètre 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 la longueur de cette traverse et des caractéristiques d'écoulement. Depuis, un suivi a permis de confirmer qu'elle est franchissable par les ombles de fontaine.

Est-ce que le projet du MTQ est susceptible de modifier les conditions actuelles de cette traverse?

GG/mb



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

c:\bouma01\guerin\mtq-roi\cl175-4vo-es-rec.doc

Lamontagne, Ruth

De: Gaston.Gagnon@mcc.gouv.qc.ca
Envoyé: 16 février 2004 10:33
À: ruth.lamontagne@menv.gouv.qc.ca
Cc: Sylvie.Bouchard@mcc.gouv.qc.ca
Objet: Projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées du Km 84 au Km 227 (143 km)



pic23833.jpg (3 Ko)

(Image jointe inscrit dans le fichier: pic23833.jpg)

Avis: Ce message est confidentiel et ne s'adresse qu'aux destinataires. Si vous le recevez par erreur, veuillez le supprimer et nous en aviser.

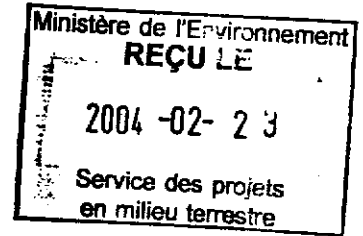
Madame Lamontagne,

Nous avons bien reçu vos documents datés du 9 janvier dernier relatifs à l'objet en titre. Nous avons aucun commentaire à vous formuler, les documents faisant surtout référence aux impacts biologiques du projet sur le milieu physique.

Si vous avez des questions particulières touchant notamment l'aspect archéologique, n'hésitez pas à nous contacter.

Gaston Gagnon
Responsable des dossiers en patrimoine
et en muséologie

202, Jacques-Cartier Est
Chicoutimi (Québec) G7H 6R8
Téléphone : (418) 698 3500
Télécopieur : (418) 698 3522
gaston.gagnon@mcc.gouv.qc.ca



NOTE

DESTINATAIRES : M^{me} Linda Tapin, chef de service
M^{me} Ruth Lamontagne, chargée de projet
Direction des évaluations environnementales/Service des
projets en milieu terrestre

DATE : Le 17 février 2004

OBJET : **Projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées du
km 84 au km 227 (143km)**
V/Réf. : 3211-05-405
N/Réf. : À déterminer

Nous donnons suite à votre note du 9 janvier 2004 concernant l'étude d'impact mentionnée plus haut.

En vertu de l'article 919 du Code civil du Québec, la limite de propriété des cours d'eau navigables et flottables dans notre province est réputée être du domaine public, jusqu'à la ligne des hautes eaux ordinaires, sous l'autorité du ministre de l'Environnement, et ce, pour l'application de la *Loi sur le régime des eaux* (L.R.Q., c. R-13) et de son *Règlement sur le domaine hydrique de l'État*.

La route 175 traverse différents cours d'eau en partie publics et peut-être privés, selon les lots riverains. Advenant la réalisation de ce projet et que celui-ci entraîne l'occupation du domaine hydrique public, le promoteur se verra dans l'obligation de régulariser cette occupation auprès de notre Service et selon la réglementation sur le domaine hydrique de l'État.

CH/ml



Claude Huron

Responsable des droits de propriété

c.c. M. Jean François Cyr
Service de la connaissance et de l'expertise technique

Service de la gestion du domaine hydrique de l'État



NOTE

DESTINATAIRE : Madame Linda Tapin, chef du Service
des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales

EXPÉDITEURS : Jean-Pierre Létourneau, ing. et
Réal Jodry, m.sc.env.
Programme d'inspection et d'entretien
des véhicules automobiles (PIEVA)

DATE : Le 18 février 2004

OBJET : Projet d'amélioration de la route 175 à quatre (4) voies
divisées (du km 84 au km 227)
Réserve faunique des Laurentides et Ville de Saguenay
Recevabilité du volet bruit et vibrations
V/Réf. : 3211-05-405
N/Réf. : PIEVA #592

RAPPORT D'ANALYSE

1. PRÉAMBULE

La présente fait suite à votre note du 27 novembre 2003 concernant l'objet cité en rubrique.

Nous avons été sollicités en raison de la problématique du bruit et des vibrations, afin de vérifier si tous les éléments de ce volet du dossier ont été traités de façon satisfaisante.

Dans le cadre de l'étude sur les répercussions environnementales, nous avons eu accès au document intitulé «*Étude d'impact sur l'environnement / Atlas cartographique / annexes / octobre 2003*».

2. RECEVABILITÉ DU VOLET BRUIT

2.1 Le climat sonore actuel

Concernant le climat sonore actuel, l'étude d'impact demeure muette pour le milieu humain.

2.2 Le climat sonore projeté

En parcourant l'étude d'impact, nous constatons également que le document demeure muet concernant l'aspect du bruit, pour le milieu humain, en phase de construction et en phase d'exploitation.

Sous cet aspect, nous croyons qu'il y aura des impacts potentiels pour les secteurs suivants:

- Accueil Mercier (km 93);
- Portage (km 102);
- Des Roches (km 107);
- Sept-Îles (km 128);
- Le Relais (km 132);
- L'Étape Accueil La Loutre (km 135);
- La station de Biologie de l'Université Laval (km 139) et
- Le secteur Clairval.

3. RECEVABILITÉ DU VOLET VIBRATIONS

3.1 Prévision - phase construction

Pour les vibrations induites aux points sensibles en phase construction, l'étude d'impact demeure muette.

3.2 Prévision - phase d'exploitation

L'étude d'impact demeure également muette concernant les vibrations qui seront induites en phase d'exploitation.

4. CONCLUSION

Tel que mentionné ci-haut, l'étude d'impact soumise par le promoteur demeure muette concernant l'aspect bruit et vibrations pour le milieu humain. De ce fait, le document ne permet pas l'analyse de l'impact sonore du projet sur la zone visée.

Il faudrait donc obtenir du promoteur une liste des différents chalets de villégiature qui seront susceptibles de subir une augmentation de leur climat sonore.

Également, il faudrait obtenir, par le biais d'une modélisation pour ces secteurs ou groupes de bâtiments ainsi identifiés, les données suivantes:

- Le niveau sonore actuel en dB(A) Leq (24 h);
- Le niveau sonore à l'ouverture en dB(A);
- Le niveau sonore 10 ans après en dB(A).

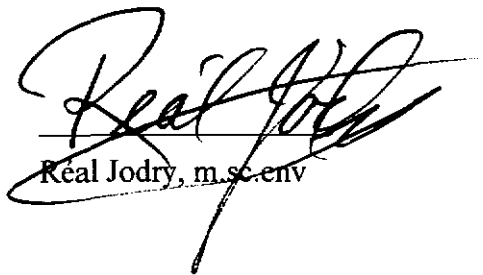
Par ailleurs, pour ces endroits, il y aurait lieu de demander au promoteur les différentes mesures d'atténuation qu'il entend appliquer au besoin en période de construction et à l'ouverture de la nouvelle route pour maintenir le bruit à des niveaux acceptables.

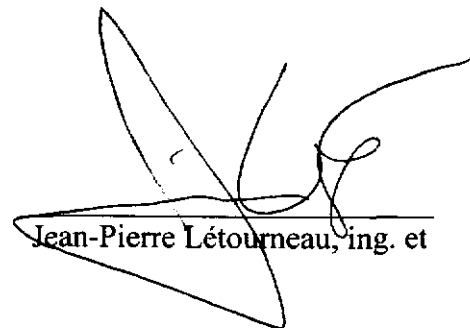
Ces données nous permettront une analyse des impacts sonores en vertu de l'augmentation de bruit que subiront ces secteurs situés dans la zone d'étude.

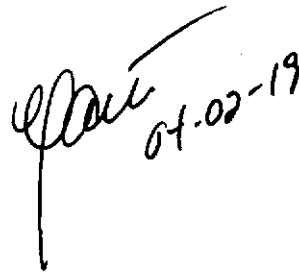
Lorsque l'étude du volet bruit sera complétée en tenant compte des besoins du MENV, il nous sera alors possible de statuer sur la recevabilité du projet proposé.

Concernant l'analyse du volet vibrations, il y aurait lieu d'effectuer une évaluation des niveaux de vibrations qui seront induits en phases de construction et d'opération et de déterminer si des mesures d'atténuation seraient nécessaires pour rencontrer les normes de vibrations recommandées par le MTQ.

Document préparé par :


Réal Jodry, m.sc.env

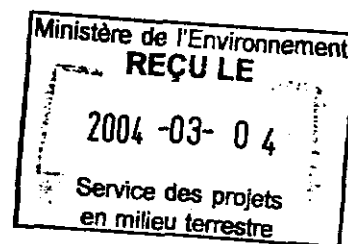

Jean-Pierre Létourneau, ing. et


07-02-19



Réserves fauniques Québec

Réserve faunique
des Laurentides



Québec, le 27 février 2004

Madame Linda Tapin
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Madame,

Nous avons bien regardé et analysé le projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées du km 84 au km 227 (143 km), dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

À cet égard, nous vous faisons part de nos principales préoccupations et commentaires relatifs à nos infrastructures d'accueil, d'hébergement et d'accès aux territoires forestiers.

Cependant, pour ce qui est de nos interrogations et commentaires concernant la faune aquatique, nous les avons partagés avec la Direction de l'aménagement de la faune de la Capitale-Nationale à la Société de la faune et des parcs du Québec. D'ailleurs, cette dernière inclura l'ensemble de nos interrogations et commentaires concernant la faune aquatique dans leurs propres documents.

Dans l'éventualité où vous auriez besoin d'informations additionnelles, n'hésitez pas à communiquer avec le soussigné.

Recevez, Madame, nos salutations distinguées.

Le directeur de la réserve
faunique des Laurentides,

Sylvain Boucher, CMA

/ml

p.-j.

**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) et 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 aux 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.

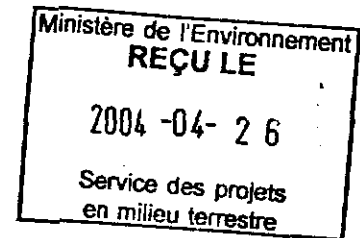
Commentaires

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.



**Réserves fauniques
Québec**



*Réserve faunique
des Laurentides*

Québec, le 21 avril 2004

Envoi par courriel : htache@mtq.gouv.qc.ca

Transports Québec
À l'attention de Monsieur Donald Martel
3950, boul. Harvey
Jonquière (Québec) G7X 8L6

Monsieur,

Tel que convenu lors de notre échange téléphonique de ce jour, auriez-vous l'obligeance d'ajouter à notre document "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 la cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement", les deux points ci-après mentionnés.

Km 206,57

Le km 206,57 donne accès à un important territoire de pêche.

Commentaire

Le MTQ devra :

- Prévoir une zone de virement avec terre plein ouvert au centre à la hauteur de la route d'accès menant aux lacs Lecours, Leconte et Ayyette.

Km 210,12

Le km 210,12 donne accès au poste d'accueil de la zec Mars-Moulin.

Commentaire

Le MTQ devra :

- Prévoir une zone de virement avec terre plein ouvert au centre à la hauteur de la route d'accès menant au poste d'accueil de la zec Mars-Moulin.

Recevez, Monsieur, nos meilleures salutations.

L'adjoint au directeur de la réserve
faunique des Laurentides,

Guy Barnard
/ml

c. c. M^{mcs} Ruth Lamontagne
Linda Tapin



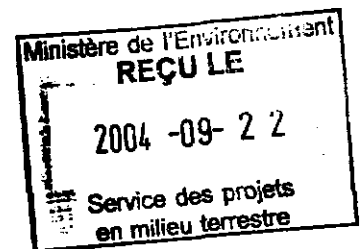
NOTE

DESTINATAIRE : Madame Linda Tapin, chef du Service
des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales

EXPÉDITEURS : Jean-Pierre Létourneau, ing. et
Réal Jodry, m.sc.env.
Programme d'inspection et d'entretien
des véhicules automobiles (PIEVA)

DATE : Le 20 septembre 2004

OBJET : Projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées du
Km 84 au Km 227 (143 Km)
Recevabilité du volet bruit et vibrations
V/Réf. : 3211-05-39
N/Réf. : PIEVA 480



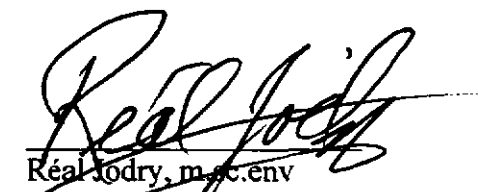
Madame,

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, nous vous informons suite à la réception d'une copie du document intitulé « Addenda 2, Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement / août 2004 » que le promoteur de ce projet a répondu à notre entière satisfaction à nos demandes.

Compte tenu de ces nouveaux éléments, l'étude de bruit, présenté par le promoteur, est recevable sous cet aspect.

L'analyse environnementale peut donc suivre son cours.

Merci de votre attention.

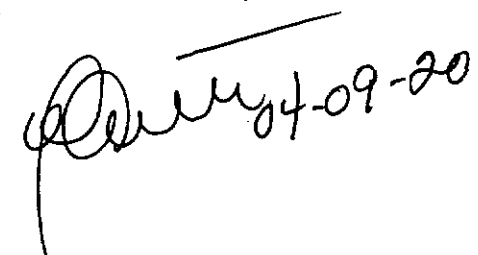

Réal Jodry, m.sc.env

Édifice Marie-Guyart, 9^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est, boîte 71
Québec (Québec) G1R 5V7
Téléphone : (418) 521-3950 poste 4974
Télécopieur : (418) 644-8562
Internet: <http://www.menv.gouv.qc.ca>

Courriel: jean-pierre.letourneau@menv.gouv.qc.ca

Ⓢ Ce papier contient 20% de fibres recyclées de postconsommation.


Jean-Pierre Létourneau, ing. et



Lamontagne, Ruth

De: Guy.Leclerc@mderr.gouv.qc.ca
Envoyé: 20 septembre 2004 15:55
À: ruth.lamontagne@menv.gouv.qc.ca
Cc: Jacques.Drolet@mderr.gouv.qc.ca
Objet: Projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées du klm 84 au klm 227

Projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées du klm 84 au klm 227

Madame Ruth Lamontagne,

Tel que discuté aujourd'hui, je vous confirme que ce tronçon de route ne comporte aucun impact du point de vue du MDERR. Aucune PME est établie dans cette région. Donc, nous n'avons aucun commentaire à vous formuler.

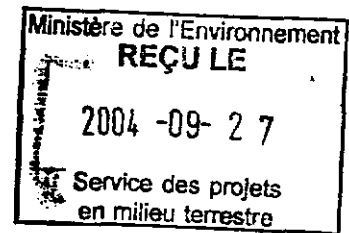
Merci et salutations!

Guy Leclerc
Conseiller dév. industriel
MDERR, Direction régionale, Capitale-Nationale
900 Place d'Youville, 3 ième étage,
Québec, Québec
G1R 3P7
Téléphone: 418-643-0060 poste 261
Fax: 418-643-4099
guy.leclerc@mderr.gouv.qc.ca

Avis sur la confidentialité et avertissement relatif à la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (L.R.Q., c.A-2.1)
L'information transmise par ce courriel est de nature privilégiée et confidentielle. Elle est destinée à l'usage exclusif du destinataire ci-dessus. Si vous n'êtes pas le destinataire visé, vous êtes par la présente avisé qu'il est strictement interdit d'utiliser cette information, de la copier, de la distribuer ou la diffuser. Si cette communication vous a été transmise par erreur, veuillez la détruire et nous en aviser immédiatement par courriel.

Direction des affaires autochtones

Le 22 septembre 2004



Madame Linda Tapin
Chef de service des projets
en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales
Ministère de l'Environnement
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : Projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées

Madame,

La Direction des affaires autochtones du ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs a pris connaissance de « L'addenda 2 : Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement » pour le 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.

La DAA n'a pas de commentaires additionnels à formuler et considère que les renseignements transmis à la suite de ses questions sont satisfaisants et valables.

Veuillez agréer, Madame, l'expression de mes salutations distinguées.

Le directeur,



Gilles Harvey

GH/RD/lb

Québec, le 28 septembre 2004

Madame Linda Tapin
Chef du Service de projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales
Ministère de l'Environnement
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

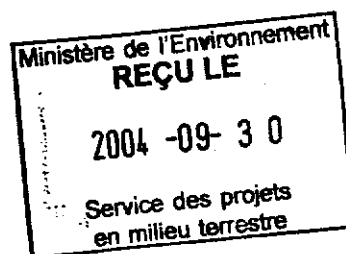
OBJET : Projet d'amélioration de la route 175 divisées à 4 voies divisées du km 84 au km 227 (143 km) - étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement du Québec, août 2004

Madame,

Le Secrétariat aux affaires autochtones (SAA) a pris connaissance des documents que vous avez expédiés le 9 septembre 2004 concernant le sujet cité en rubrique.

Nous avons analysé les documents en fonction de notre champ de compétence, plus particulièrement la section 2.2 de l'addenda 2 à l'étude d'impact. Cette section renferme les réponses du ministère des Transports (MTQ) aux questions soulevées par le SAA, concernant les consultations et les avis des deux nations concernées par le projet, c'est-à-dire les Hurons-Wendats et les Innus de Mashteuiatsh.

Après nos propres vérifications auprès des répondants dans les deux communautés, nous sommes en mesure d'affirmer que les Hurons-Wendats se sont montrés satisfaits du processus mis de l'avant et qu'ils s'attendent maintenant à être informés du déroulement futur du projet. De plus, ils prévoient s'impliquer activement au processus d'étude d'impact, en intervenant auprès du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE).



...2

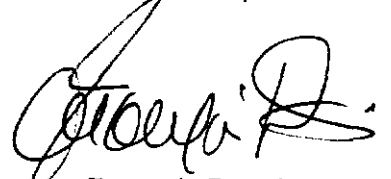
Pour ce qui est de la communauté de Mashteuiatsh, le MTQ y a tenu une rencontre d'informations et d'échanges à la fin d'avril 2004. Comme ces derniers ont été consultés tardivement et qu'ils devaient remettre leur avis avant le 31 août dernier, nous avons appris au début septembre que la date butoir ne pouvait être respectée car Mashteuiatsh n'avait toujours pas en main les documents du rapport d'étude d'impact sur l'environnement.

Le Conseil des Montagnais du Lac-Saint-Jean a informé le MTQ qu'aucune activité de piégeage n'était pratiquée sur le territoire visé, qu'il n'existait pas de réserves à castors et que, selon leur avis, le projet n'aura aucun impact négatif sur leurs activités de chasse à l'orignal. De plus, le Conseil s'est engagé à assurer un suivi du dossier auprès du Conseil Tribal Mamuitun et prend pour acquis que le MTQ s'assurera, tout comme pour les Hurons-Wendats, de les tenir informés tout au long du déroulement du projet.

Le SAA considère donc que les préoccupations soulevées lors du premier examen de recevabilité ont été prises en considération et traitées de façon satisfaisante. Aussi, nous croyons que les renseignements complémentaires, qui seront intégrés à la version de l'étude d'impact, présentent maintenant un bilan relativement complet de l'identification et de la mesure des impacts sur les communautés autochtones impliquées dans le processus.

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

Le directeur,



François Dupuis

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

DATE : 2004-09-30

OBJET : **Projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies
divisées du km 84 au km 227 (143 km)**

N/Référence : 3211-05-405
N/Intervention : 300178424

En réponse à votre demande d'avis du 9 septembre 2004, nous avons pris connaissance du document complémentaire contenant les réponses aux demandes de renseignements adressées à l'initiateur relativement au projet mentionné en exergue.

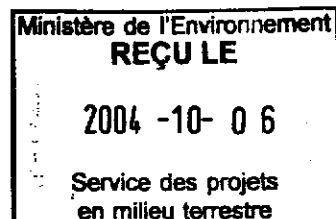
Dans l'ensemble, ces documents sont complets en ce qui concerne notre champ de compétence.

Le directeur adjoint
Service de l'analyse et de l'expertise
de la Capitale-Nationale,



Jean-Marc Lachance, ing.

JML/DJT/mg





Charlesbourg, le 30 septembre 2004

Madame Linda Tapin
Chef
Service des projets en milieu terrestre
Ministère de l'Environnement
Direction des évaluations environnementales
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées du km 84
au km 227 (143 km)
(3211-05-405)**

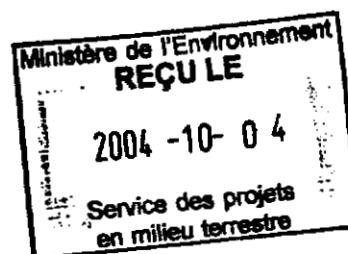
Madame,

En réponse à votre lettre du 9 septembre 2004, nous avons examiné les questions et commentaires que vous avez adressés au promoteur ainsi que les réponses fournies en comparaison avec les commentaires que nous vous avons fait parvenir le 20 janvier dernier.

Dans notre lettre du 20 janvier 2004, nous déplorons le peu de considération que le promoteur a eu pour les activités minières dans le secteur à l'étude et en particulier, les impacts de la construction de cette route sur les activités minières n'avaient pas été traitées.

Le 6 juin 2004, en réponse à votre requête, nous vous avons donné les informations requises pour que le promoteur puisse se conformer à la loi concernant les carrières et sablières. Nous vous avons alors suggéré de localiser, sur une carte, les endroits où le promoteur entend demander des baux d'exploitation de substance minérale de surface.

Vous avez transmis ces commentaires par les questions 21 et 77.



Concernant l'exploitation des carrières et sablières, le promoteur précise que toutes les carrières et sablières pourront être utilisées selon les besoins. D'autres sites pourront également devoir être utilisés, mais le promoteur n'est pas en mesure de fournir une carte, à ce stade-ci. Nous sommes heureux de constater que le promoteur a suggéré d'impliquer le MRNFP dans la localisation des bancs d'emprunt afin d'en minimiser les impacts environnementaux.

Pour ce qui est de l'impact de la construction de cette route sur les activités minières, nous constatons que le promoteur s'est attardé sur les bancs d'emprunt mais n'a pas traité des impacts sur les autres possibilités d'exploitation minière dans la zone à l'étude. Lors de l'examen de la requête, cette omission risque de soulever des questions ou de laisser croire qu'il n'y a aucune activité minière dans le secteur.

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

Le directeur,

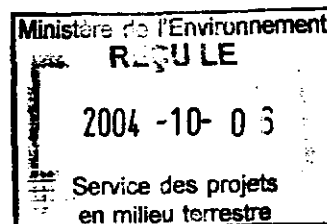


Yvon Laliberté, ing.

Direction régionale de la sécurité civile
du Saguenay-Lac-Saint-Jean et de la Côte-Nord

Le 01 octobre 2004.

Madame Linda Tapin, chef de service
MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT
Direction des évaluations environnementales
Service des projets en milieu terrestre
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675 boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7



Objet : Étude d'impact sur l'environnement du projet d'amélioration de
la route 175 à 4 voies divisées du km 84 au km 227 (143km)
(No. 3211-05-405)

Madame,

En réponse à votre lettre du 09 septembre 2004, concernant la recevabilité du projet ci-dessus mentionné, après analyse du document « *Addenda 2 : réponses aux questions et commentaires du MENV* », nous ne pouvons, en ce qui a trait aux éléments liés à notre mandat, qualifier de recevable la version actuelle de l'étude. En effet, les éléments de la directive relativement à la planification des mesures d'urgence n'ont toujours pas été traités de façon satisfaisante par le promoteur.

Section 10 - PLAN DE MESURES D'URGENCE, pp. 91-92

Le promoteur dit reconnaître l'importance des plans de mesures d'urgence (PMU) pour réduire les impacts sur la santé publique et sur l'environnement. De plus, il fait part de sa contribution importante en matière de sécurité civile au Québec. Néanmoins, les éléments de réponse fournis semblent davantage faire référence à la planification des mesures d'urgence à la phase finale du projet, soit lorsque la route sera terminée. À cet égard, le promoteur mentionne l'existence d'un PMU en cas de sinistre pour l'ensemble de son réseau routier dont la 175, une réalité bien connue du ministère de la Sécurité publique.

Or, nous voulions plutôt que le promoteur s'attarde à la phase construction et nous fasse en conséquence la démonstration d'un plan de mesure d'urgence qui soit applicable pour chaque chantier, en fonction du territoire visé et des différentes situations possibles et probables, le tout suivant les exigences de la directive. Une demande que l'initiateur n'a toujours pas comblée de façon satisfaisante.

/2...

Saguenay
3950, boul. Harvey, rc-01
Saguenay (Québec) G7X 8L6
Téléphone : (418) 695-7872
Télécopieur : (418) 695-7875
Centre national de veille :
1-866-776-8345
www.msp.gouv.qc.ca

Baie-Comeau
625, boul. Laffèche, bureau 1.807
Baie-Comeau (Québec) G5C 1C5
Téléphone : (418) 295-4903
Télécopieur : (418) 295-4092

Conclusion

Nous ne pouvons, en ce qui a trait aux items reliés à notre mandat, qualifier d'acceptable la réponse du promoteur. Nous demandons que ce dernier révise sa réponse et tienne compte de la phase « construction » de son projet.

Pour toute demande de renseignements supplémentaires, n'hésitez pas à communiquer avec messieurs Réjean Langlois et Claude A Ferland, responsables de ce dossier dans les deux directions régionales concernées. Vous pouvez rejoindre M. Langlois au numéro de téléphone (418) 695-8484 ou par courriel à rejean.langlois@msp.gouv.qc.ca et M. Ferland au numéro de téléphone (418) 643-3244 ou par courriel à claudio-a.ferland@msp.gouv.qc.ca.

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



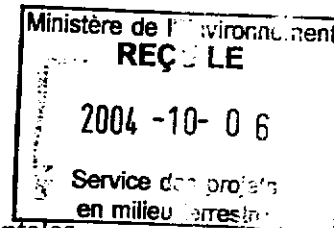
Réal Delisle
Directeur régional



Martin Simard
Directeur régional

RD/MS/pl

c.c. Bernard Dubois, directeur DOTSC



DESTINATAIRE : Madame Linda Tapin
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 1^{er} octobre 2004

OBJET : Projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées du
km 84 au km 227

Madame,

Après avoir effectué une lecture approfondie du document intitulé « *Addenda 2 : Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement du Québec* », concernant le projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées, la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise du Saguenay – Lac-Saint-Jean n'a pas de commentaire particulier ni d'interrogation précise à ajouter à l'égard de ce projet. Selon notre champ de compétence et au meilleur de nos connaissances, les renseignements demandés ont été traités de façon satisfaisante dans ce document complémentaire.

Espérant le tout à votre satisfaction, n'hésitez pas à communiquer avec moi pour toute information supplémentaire au (418) 695-7883, poste 363.

Veuillez recevoir, Madame, nos plus sincères salutations.

JH/md

Julie Hamel agr.
Julie Hamel, agr.



Note

DESTINATAIRE : Monsieur Yves Grimard, chef de service

EXPÉDITEUR : Danny Wright

DATE : Le lundi, 4 octobre 2004

OBJET : Projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées du km 84 au km 277 (3211-05-405)

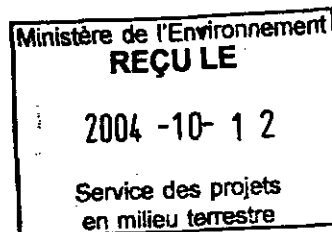
N/réf. : Savex-3788

Nous avons pris connaissance du document « Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement du Québec » déposé par le promoteur dans le cadre de l'étude d'impacts du projet en titre.

Nous considérons que les réponses à nos questions et les réactions à nos commentaires ne sont pas satisfaisantes. Nous déplorons que le promoteur et ses consultants refusent de réviser leurs façons de concevoir les ouvrages d'art de façon à permettre leur construction de manière à préserver le lit original des cours d'eau. Nous sommes d'avis que l'étude d'impacts doit absolument approfondir des solutions modernes axées sur le développement durable en ce qui concerne les ponts et ponceaux.

Donc, nous considérons que l'étude n'est toujours pas recevable.

DW/ml



NOTE

DESTINATAIRE : Mme Ruth Lamontagne, chargée de projet
Direction des Évaluations environnementales

DATE : Le 7 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

Nous vous faisons parvenir ci-après nos commentaires relatifs aux réponses du promoteur aux questions et commentaires que nous avons émis dans notre note du 20 janvier 2003. Nous ajoutons aussi quelques commentaires relatifs à l'étude hydraulique du promoteur, que vous nous avez également transmise par la suite.

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 MENV 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 votre demande, nous avons aussi regardé la réponse obtenue à votre 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.

NOTE

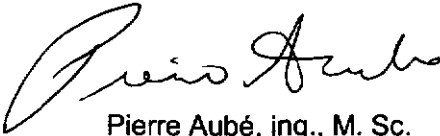
DESTINATAIRE : Madame Linda Tapin
Chef du Service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 13 octobre 2004

OBJET : Demande d'avis - Reconstruction du barrage du lac
Beloëil - Projet d'aménagement de la route 175 à 4 voies
divisées du kilomètre 84 au kilomètre 227 (143 km)

Veuillez trouver ci-joint l'avis du Centre d'expertise hydrique du Québec sur la mesure suggérée par Faune Québec relative à la reconstruction du barrage du lac Beloëil.

Le directeur,

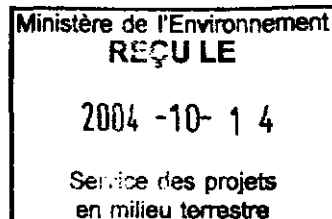


Pierre Aubé, ing., M. Sc.

PA/dc

p.j. Avis

c.c. MM. Serge Goulet, directeur de la Surveillance et de l'Entretien des barrages publics et du Réseau hydrométrique
Van Diem Hoang, ing., Direction de l'expertise hydrique et de la gestion des barrages publics



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

Téléphone : (418) 521-3825, poste 4999
Télécopieur : (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 gestion des barrages
publics

DATE : Le 12 octobre 2004

OBJET : *Demande d'avis – Reconstruction du barrage du lac Beloeil*

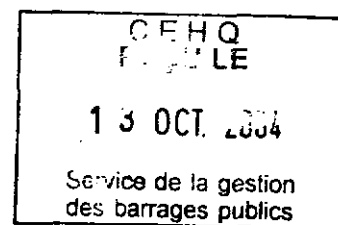
Pour faire suite à votre demande du 21 septembre dernier relativement à notre avis sur le projet de reconstruction du barrage du lac Beloeil, vous trouverez ci-joint nos commentaires.

Comme vous le savez, au milieu des années quatre-vingt, il y a eu rupture du barrage du lac Beloeil, entraînant un phénomène d'érosion majeure. D'un point de vue strictement technique, la reconstruction du barrage semble réalisable, sous réserve que les études in situ ne révéleront aucun élément défavorable majeur. La reconstruction du barrage et l'aménagement d'un plan d'eau à sa cote historique nécessiteront cependant un investissement financier important.

Pour que ce projet nous semble acceptable, la réalisation d'études préalables et des travaux de reconstruction devront être entièrement soutenues et financées par le prometteur. Par ailleurs, le Centre d'expertise hydrique du Québec (CEHQ) serait disposé à agir à titre de gestionnaire de ce nouvel ouvrage dans la mesure où le promoteur assumerait tous les frais d'exploitation de l'ouvrage (surveillance, entretien régulier et réfections majeures) et ce, pour une période à long terme. Il s'agit en effet d'un barrage supplémentaire à notre parc et le CEHQ ne dispose pas de budgets d'immobilisation et de fonctionnement pour tenir compte de l'ajout de nouveaux barrages.

Direction de la surveillance et de l'entretien des
barrages publics et du réseau hydrométrique
Édifice Marie-Guyart
675, boulevard René-Lévesque Est
Aile René-Lévesque, 2^e étage, case 28
Québec (Québec) G1R 5V7

Téléphone : (418) 521-3915, poste 7119
Télécopieur : (418) 643-6900
Courriel : serge.goulet@menv.gouv.qc.ca
Courriel : cehq@menv.gouv.qc.ca



Afin d'officialiser cet engagement, une entente administrative devra préciser ces éléments et être ratifiée par le promoteur (ministère des Transports) et le CEHQ. De plus, le décret gouvernemental devra préciser clairement le rôle du CEHQ ainsi que les conditions de réalisation du projet.

En espérant le tout à votre satisfaction.

Le directeur,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Serge Goulet', written in a cursive style.

Serge Goulet, ing.

SG/ld

c.c : M. Yvon Gosselin, directeur général
M. Jean-François Bellemare, ing.

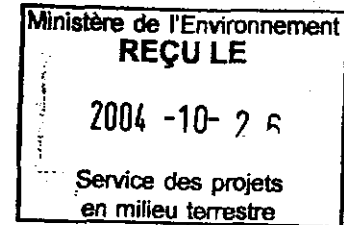


Réserves fauniques Québec

Réserve faunique
des Laurentides

Québec, le 22 octobre 2004

Madame Linda Tapin
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7



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

Madame,

Nous avons pris connaissance du document complémentaire Addenda 2 : Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement du Québec.

Premièrement, nous avons été agréablement surpris de retrouver nos questions et commentaires regroupés dans une annexe (annexe 2). Cette présentation a le mérite de faire connaître à l'initiateur du projet et aux autres lecteurs, nos principales préoccupations et commentaires relatifs à nos infrastructures d'accueil, d'hébergement et d'accès aux territoires forestiers. Cependant, l'initiateur du projet et les autres lecteurs doivent savoir que nos interrogations et commentaires concernant la faune aquatique et terrestre ont été partagés et inclus dans le document présenté par la Direction de l'aménagement de la faune de la Capitale-Nationale du MRNFP.

Deuxièmement, l'annexe F : « Lettre de la Sépaq au MTQ relativement à la révision du choix de la variante du projet à la hauteur du Camp Mercier ». Dans cette correspondance on y fait valoir certaines de nos préoccupations et motivations relatives à nos nombreuses clientèles à savoir : la sécurité, la quiétude, l'accessibilité du territoire et autres inconvéniants pouvant affecter les usagers de la réserve faunique des Laurentides. En conséquence, l'aspect sécurité que soulève la question 76 (page 79) nous importe grandement. Après deux réunions de coordination (les 27 mai et 14 septembre 2004), le MTQ manque toujours de solution pour un accès sécuritaire entre l'accueil Mercier (côté est de la 175) et au : logement du personnel « Résidence Mercier » et l'infrastructure d'accueil « Chalet Mercier » (côté ouest de la 175). C'est donc plus de vingt personnes qui à toute heure du jour (tôt le matin à tard le soir), plusieurs fois par jour et ce douze mois par année qui devront traverser la 175 à leur risque et péril.

D'autre part, l'aspect sonore (quiétude de nos usagers) que soulève la question 78 nous interpelle grandement. Le MTQ en élément de réponse suggère : (à la page 81) « Aucune butte antibruit n'est prévue dans le projet considérant qu'au présent stade d'avancement du projet aucun rapprochement de la chaussée n'est anticipé par rapport aux bâtiments récréatifs en place ». Par cette réponse, le MTQ n'a pas tenu compte de la situation de l'Auberge Le Relais que nous avons à maintes reprises traité sous la rubrique « Secteurs des lacs Sept-Îles et Horatio-Walker (km 125 au km 133). La variante 1 retenue, rapproche la nouvelle route de l'Auberge Le Relais à un tel point que la clientèle sera fortement incommodée. L'avenir de cet équipement en est même en péril. À la réunion de coordination du 14 septembre 2004, le MTQ nous a présenté, à une échelle très précise, un plan des imposantes infrastructures sises à proximité de l'Auberge Le Relais. Nous retenons de cette réunion, les coûts exorbitants que nécessitent les structures d'accès (route de contournement, tunnel sous les 4 voies divisées) permettant d'une part la circulation de nos diverses clientèles en motoneiges, en automobiles ou en autocars et d'autre part la circulation des véhicules de services (surfactures, camionnettes, cubes, camions, « van », camions d'ordures ménagères, camions de déneigement munis d'une aile de côté, niveleuses, etc.). À noter, tous les usagers convergent vers le tunnel. Cette cohabitation motoneigés, surfactures, autos, camionnettes, camions, « van », etc. soulève certaines interrogations et nous apparaît peu sécuritaire. De plus, l'augmentation du bruit amène une perte de quiétude et les imposantes structures amènent une perte d'attrait pour nos nombreuses clientèles.

.../2

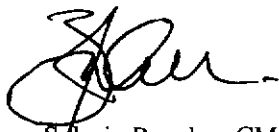
Bref, cette conjoncture entraînera inévitablement d'importantes pertes de revenus pour la Sépaq. En conséquence, nous demandons au MTQ de reconsidérer son hypothèse de déménager l'Auberge Le Relais. Nous croyons que nos organisations respectives y trouveraient leurs comptes. La construction d'un tunnel plus modeste permettant uniquement la circulation de motoneiges et des surfaceuses diminuerait à un tel point les coûts qu'il deviendrait économiquement rentable pour nos deux organisations de relocaliser l'Auberge Le Relais sur un autre site plus approprié.

Troisièmement, en référence aux questions 23,81 et 84 concernant la création de plusieurs sites d'observation ou de belvédères. Le MTQ, en élément de réponse, refile la responsabilité au gestionnaire du territoire de créer de tels sites. La Sépaq est gestionnaire d'activités commerciales dans la réserve faunique des Laurentides. À ces égards, nous avons mentionné lors de réunions préliminaires à l'étude d'impact qu'elle n'était pas intéressée à gérer et à entretenir les futures haltes routières ou sites d'observation. Nous sommes d'avis que ce mandat relève davantage du MTQ.

Dans l'éventualité où vous auriez besoin d'informations additionnelles, n'hésitez pas à communiquer avec le soussigné.

Recevez, Madame, nos salutations distinguées.

Le directeur de la réserve
faunique des Laurentides,



Sylvain Boucher, CMA
/ml