

Projets d'amélioration de la route 175 des  
kilomètres 60 à 84 et 84 à 227

RFL et SAG / STO-TEWK 6211-06-042

Ministère  
des Transports

Québec



Direction de Québec



Québec, le 2 février 2005

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

**OBJET :** Troisième série de questions du ministère de l'environnement du Québec concernant le projet de réaménagement à quatre voies séparées de la route 175 entre les kilomètres 60 et 84.  
Projet n° : 20-3972-9902  
**GCO : 20050201-69**

Madame,

Voici les réponses aux questions portant sur les eaux souterraines et les situations d'urgence possibles que vous nous avez fait parvenir le 6 décembre dernier. Les questions sont reprises telles que présentées dans cette dernière.

#### 1) Eaux souterraines

L'inventaire du milieu physique (carte 3-1 de l'étude d'impact sur l'environnement, novembre 2003) devrait présenter une vue régionale de la géologie. La représentation de la géologie sur une bande de 1 kilomètre de largeur ne permet pas la compréhension de l'écoulement des eaux souterraines. Cette carte devrait également identifier la localisation des aquifères constituant une source courante ou potentielle d'alimentation en eau potable.

La carte 3-1 permet effectivement de visualiser la géologie sur une largeur d'environ un kilomètre. Cette quantité d'information nous semble suffisante étant donné que ces informations couvrent presque toute la largeur de la vallée qui est touchée par le projet. Les courbes de niveau, représentées autant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la zone d'étude, permettent d'avoir un bon aperçu de la topographie du secteur.

**L'inventaire du milieu humain devrait inclure toutes les sources d'alimentation en eau potable desservant des réseaux publics ou privés dont l'aire d'alimentation est susceptible d'être affectée et documenter les impacts, le cas échéant. La localisation de toutes ces sources et de leur aire d'alimentation respective devrait être mise en carte. Le MENV est d'avis que les informations sont incomplètes en regard des systèmes d'alimentation en eau potable.**

Dans les prochaines semaines, nous vous fournirons une mise à jour de l'étude hydrogéologique réalisée en 2003 qui tiendra compte des modifications apportées au tracé de contournement dans les derniers mois. Nous incluons dans cette étude la localisation de certaines sources d'alimentation en eau potable qui n'étaient pas localisées dans la première version parce que trop éloignées.

**Nous comprenons que la localisation exacte des bancs d'emprunt et des zones de dépôts de déblais ne pourra être déterminée tant que le tracé final ne sera pas établi. Cependant, les aires potentielles devraient être incluses à l'étude d'impact afin de s'assurer que l'exploitation de celles-ci n'interviendra pas avec les besoins en eau souterraine actuels et futurs.**

C'est l'entrepreneur qui choisira, lors de la construction, les bancs d'emprunt qui seront utilisés. Il est aussi responsable d'obtenir tous les permis nécessaires à leur exploitation. Nous ne pouvons donc pas savoir à l'avance lesquels seront utilisés. Il est par contre fort probable que l'entrepreneur utilise la sablière située au kilomètre 78. Les zones de dépôts de déblais sont encore plus difficiles à identifier puisque c'est encore l'entrepreneur, qui avec l'accord du propriétaire du terrain, peut choisir les endroits où les déblais excédentaires seront déposés.

**Il serait indiqué de représenter sur une carte la localisation de lac Saint-Charles et de ses tributaires par rapport au projet.**

Dans la version préliminaire du programme de compensation de l'habitat du poisson, on retrouve une carte montrant le sous-bassin hydrographique du lac Saint-Charles. Cette carte se retrouve dans l'addenda 3, à l'annexe 2, page 3.

## **2) Situations d'urgence potentielles**

**En ce qui concerne les sinistres, le ministère de la Sécurité publique souhaite que soient détaillées davantage, particulièrement pour le bénéfice de la planification de la réponse municipale, les différentes situations d'urgence potentielles pendant les phases de construction et d'exploitation.**

Il n'y a aucune autre situation d'urgence potentielle spécifique à ce secteur pouvant affecter les lieux prévus des travaux et ce, selon les 24 risques de sinistres existant en sécurité civile. De plus, la municipalité, selon le Plan national de sécurité civile, demeure la première instance responsable de la prise en charge des sinistres pouvant affecter son territoire. Nous avons déjà informé l'Organisation régionale de sécurité civile Québec-Chaudière-Appalaches de notre « mission transport » et de nos opérations habituelles concernant le réseau routier sous notre responsabilité.

Pour tout renseignement supplémentaire, n'hésitez pas à contacter Claude Sirois à la Direction de Québec, au 380-2003, poste 2250.

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

Le chef du Service des  
inventaires et du plan,



*pour* **CLAUDE STEVENS, ing.**

CS/CS/dg

c.c. : M. Luc Bergeron, directeur, Direction de Québec  
M. Claude Sirois, aménagiste  
M. Denis Vaillancourt, ingénieur

Le 6 décembre 2004

Monsieur Claude Sirois  
Direction de Québec  
Ministère des Transports  
475, boulevard de l'Atrium, 4<sup>e</sup> étage  
Charlesbourg (Québec) G1H 7H9

N/Réf. : 3211-05-398

**Objet : Projet de réaménagement à quatre voies séparées de la route 175 entre  
les kilomètres 60 et 84**

Monsieur,

Lors de la rencontre du 1<sup>er</sup> octobre dernier, la Direction des évaluations environnementales (DÉE) a été informée qu'une nouvelle variante dans l'axe actuel de la route 175 entre les kilomètres 62,5 et 70 serait examinée. Par la suite, à la séance d'information publique sur le projet tenue par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le 24 novembre dernier, il a été fait mention que cette variante serait celle retenue par le MTQ. Compte tenu de ces nouvelles informations, nous vous rappelons qu'il est nécessaire que les impacts associés à la nouvelle variante soient évalués avec le même un niveau de détail que celui réalisé pour les impacts de l'option initialement retenue, soit celle du contournement.

L'évaluation de ces impacts peut être déposée sous la forme d'un document complémentaire à l'étude d'impact sur l'environnement. La DÉE pourra alors procéder à une nouvelle consultation intra et interministérielle afin de s'assurer que les informations fournies sont suffisantes pour juger de l'acceptabilité environnementale du projet. Afin de maintenir l'échéancier convenu avec votre ministère, il serait souhaitable que le document soit déposé au plus tard au début du mois de janvier prochain. Ainsi, le fruit de la consultation gouvernementale sur ce document pourrait être disponible lors de l'audience publique, le cas échéant.

Nous avons également, depuis l'émission de l'avis sur la recevabilité, reçu des commentaires supplémentaires concernant votre projet. Vous trouverez donc ci-dessous des questions et commentaires auxquels vous devrez donner suite.

...2

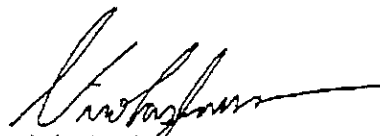
## 1) Eaux souterraines

- L'inventaire du milieu physique (carte 3-1 de l'étude d'impact sur l'environnement, novembre 2003) devrait présenter une vue régionale de la géologie. La représentation de la géologie sur une bande de 1 kilomètre de largeur ne permet pas la compréhension de l'écoulement des eaux souterraines. Cette carte devrait également identifier la localisation des aquifères constituant une source courante ou potentielle d'alimentation en eau potable.
- L'inventaire du milieu humain devrait inclure toutes les sources d'alimentation en eau potable desservant des réseaux publics ou privés dont l'aire d'alimentation est susceptible d'être affectée et documenter les impacts, le cas échéant. La localisation de toutes ces sources et de leur aire d'alimentation respective devrait être mise en carte. Le MENV est d'avis que les informations sont incomplètes en regard des systèmes d'alimentation en eau potable.
- Nous comprenons que la localisation exacte des bancs d'emprunt et des zones de dépôts de déblais ne pourra être déterminée tant que le tracé final ne sera pas établi. Cependant, les aires potentielles devraient être incluses à l'étude d'impact afin de s'assurer que l'exploitation de celles-ci n'interviendra pas avec les besoins en eau souterraine actuels ou futurs.
- Il serait indiqué de représenter sur une carte la localisation du lac Saint-Charles et de ses tributaires par rapport au projet.

## 2) Situations d'urgence potentielles

- En ce qui concerne les sinistres, le ministère de la Sécurité publique souhaite que soient détaillées davantage, particulièrement pour le bénéfice de la planification de la réponse municipale, les différentes situations d'urgence potentielles pendant les phases de construction et d'exploitation.

Je vous remercie à l'avance de votre collaboration et vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes meilleurs sentiments.



Nicolas Jéneau  
Chargé de projet