

214 P NP DM65

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

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

*Bureau
d'audiences publiques
sur l'environnement*

Québec 

*Mémoire présenté dans le cadre du projet d'amélioration de
la route 175 des kilomètres 60 à 84 et 84 à 227*

Rédigé par :

**La table d'harmonisation du parc national de la Jacques-
Cartier**

Remis à : **La commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
(BAPE)**

20 Mai 2005

Mise en contexte

Le présent mémoire constitue un rapport contenant les réflexions, les préoccupations et les recommandations des membres de la table d'harmonisation du parc national de la Jacques-Cartier, à propos du projet d'amélioration de la route 175, du kilomètre 60 au kilomètre 227. Ce mémoire sera présenté comme suit, tout d'abord une brève explication au sujet de l'intérêt des membres de la table à produire un mémoire, deuxièmement une présentation du fonctionnement de la table d'harmonisation et de ses membres. Par la suite, une description du parc national de la Jacques-Cartier, de son statut et de sa mission. Enfin, les différentes préoccupations des membres de la table ainsi que leurs recommandations quant au projet seront décrits.

Intérêt porté pour le projet par les membres de la table d'harmonisation

Les membres de la table d'harmonisation porte un intérêt pour ce projet car il longe les limites du parc national de la Jacques-Cartier (PNJC) sur une distance de 50 Km, soit du kilomètre 74 jusqu'au environ du kilomètre 124 de la route 175. À plusieurs endroits notamment du kilomètre 94 au kilomètre 100 et du kilomètre 118,5 et au kilomètre 123, l'emprise de la route actuelle correspond à la limite du parc à certains endroits. Ce parc, est un parc national voué à la conservation et la protection du milieu naturel. Depuis plus d'un an, un programme de suivi de l'intégrité écologique du parc a été mis en place afin de mesurer et d'éventuellement limiter les impacts des pressions internes et externes sur la « santé environnementale » du parc. À plus

forte raison, un empiètement de l'emprise de la route dans le parc national est inacceptable.

L'intérêt des membres a été vivement accrue lorsqu'ils ont appris que malgré les mises en garde antérieures de la part de la Direction du développement durable, du patrimoine écologique et des parcs (MDDEP) et de la direction du parc national de la Jacques-Cartier, le ministère des Transports est intervenu dans le secteur du lac à l'Épaule (Km 94). Malgré les modifications au tracé de la route, celle-ci demeure toujours aussi près du parc sur plusieurs kilomètres, et nous n'avons pas encore vu son tracé précis. Le déboisement effectué par le promoteur soulève donc bien des inquiétudes tant vis-à-vis de l'intégrité même du parc que sur l'attention qui sera portée ultérieurement à la protection de l'environnement lors des travaux de construction de la route. Par conséquent, ce mémoire vise à s'assurer que le projet respectera l'intégrité écologique du PNJC.

1. LA TABLE D'HARMONISATION DU PARC

La *Loi sur les parcs* adoptée en 1977 établit que le public doit être consulté avant la création d'un parc ou en vue d'une modification de ses limites. Depuis, l'intérêt croissant des citoyens à l'égard des parcs, comme moyen privilégié pour protéger des unités représentatives des régions naturelles du Québec et comme outil de développement écotouristique, incite à favoriser l'association du public au développement des parcs et à faciliter leur intégration à la trame régionale. À cet égard, la table d'harmonisation des partenaires du parc est un lieu d'échange où se développe, entre les intervenants, une véritable synergie qui favorise la complémentarité des actions menées à l'intérieur et au pourtour du parc.

OBJECTIFS

- Permettre l'expression de toutes les tendances locales, régionales et nationales, face au devenir du parc.
- Recommander les orientations de développement et de gestion en conformité avec la classification du parc, afin qu'elles soient considérées lors de la préparation ou de la révision du plan directeur du parc.
- Contribuer à l'élaboration des stratégies nécessaires à l'atteinte des buts du plan directeur.
- Favoriser l'harmonisation et la complémentarité des actions et des projets conduits en périphérie du parc avec ceux réalisés dans le parc, non seulement pour le développement des activités commerciales, mais aussi pour la gestion des ressources naturelles de la périphérie.
- Favoriser la concertation, en zone périphérique, des projets ou des actions reliés au parc.
- Proposer des projets de financement d'infrastructures ou d'activités dans le parc, compatibles avec sa classification.

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES

La table d'harmonisation voit de façon plus spécifique à analyser, discuter et faire des recommandations sur les aspects suivants :

- Le plan d'affaires du parc ;
- La mise à jour annuelle du plan d'affaires ;
- L'offre et la diversité des activités et des services.

Elle voit de plus :

- À proposer des idées concrètes de produits à développer ;
- À assurer le suivi de la mise en œuvre des recommandations retenues au plan d'affaires.
- Collaborer à la révision du plan directeur du parc

COMPOSITION

La composition d'une table d'harmonisation est basée sur la représentation des différents segments de la société et des différents secteurs d'activités concernés par le parc.

Ainsi, le monde municipal, le milieu touristique, les groupes environnementaux et d'éducation relative à l'environnement, la communauté scientifique de même que les organismes responsables du développement régional et de la direction du développement durable, du patrimoine et des parcs (MDDEP) s'associent à la Sépaq (Parcs Québec) pour constituer la table d'harmonisation.

FONCTIONNEMENT

La participation à la table d'harmonisation ne remet pas en cause l'imputabilité des parties qui la composent. Les travaux de la table d'harmonisation sont présidés par un représentant du milieu. Chacun des membres intervient selon les objectifs de l'organisme qu'il représente. Tous reconnaissent la nécessité de respecter la mission du parc et de collaborer à la réalisation d'objectifs communs dans un esprit de compréhension et d'assistance mutuelle.

Les membres de la table d'harmonisation établissent ensemble les modalités de fonctionnement qui leur conviennent et qu'ils s'engagent à respecter. Il leur appartient d'établir la programmation de leurs rencontres et des sujets à discuter.

Le secrétariat de la table d'harmonisation est à la charge de la Sépaq (Parcs Québec).

2. LA LISTE DES MEMBRES DE LA TABLE D'HARMONISATION

M. Jacques Dugal
Organisme de bassin versant de la
rivière Jacques-Cartier

M. Jacques Roberge
MRC de la Côte-de-Beaupré

M. Dany Barbeau
MRC de La Jacques-Cartier

M. Louis Lesage
Conseil de Bande de la Nation Huronne
Wendat

M. Louis Bélanger
Université Laval
Département des Sciences du bois
et de la forêt

M. Guy Le Rouzès
Ministère dév. durable, de l'env. et des parcs
Service des parcs

M. Gontran Blouin
Municipalité des Cantons-Unis

M. Réjean Tardif
CLD de la Jacques-Cartier et Tourisme

Mme France Lessard
Responsable du développement
Office du tourisme et des congrès du
Québec

Monsieur Alexandre Turgeon
et Mme Caroline Dubé
Conseil régional de l'environnement
Région de la Capitale nationale

Mme Nancy Bolduc, directrice
Sépaq - Parc national de la Jacques-
Cartier

Mme Pascale Caissy
Responsable du service à la clientèle
Sépaq - Parc national de la Jacques-Cartier

Mme Nathalie Rivard, responsable du
service de la conservation et de
l'éducation
Sépaq - Parc national de la Jacques-
Cartier

Mme Paule Bussière
Sépaq- Vice présidence exploitation Parcs
Québec

NB : L'équipe de direction du parc national de la Jacques-Cartier est présente à la table d'harmonisation afin d'informer, d'échanger et de répondre aux interrogations et aux recommandations des membres.

3. STATUT, MISSION ET DESCRIPTION DU PARC NATIONAL DE LA JACQUES-CARTIER

LE PARC NATIONAL DE LA JACQUES-CARTIER A ÉTÉ CRÉÉ LE 25 NOVEMBRE 1981 (DÉCRET N^o 3107-81) EN VERTU DE LA LOI SUR LES PARCS (L. R. Q., C. P-9). LE RÈGLEMENT DU PARC (P-9, R.10) COMPORTE UNE DESCRIPTION TECHNIQUE QUI PRÉCISE SES LIMITES ET FIXE SA SUPERFICIE TOTALE À 670,6 KM².

L'article 1 de la Loi définit le parc comme une aire dont l'objectif prioritaire est d'assurer la conservation et la protection permanente de territoires représentatifs des régions naturelles du Québec ou de sites naturels à caractère exceptionnel, notamment en raison de leur diversité biologique, tout en les rendant accessibles au public pour des fins d'éducation et de récréation extensive. Cela signifie que chacune des composantes du réseau des parcs du Québec est mise à l'abri de l'exploitation commerciale et industrielle des ressources forestières, minières ou énergétiques, que la chasse et le piégeage y sont défendus et que le passage d'oléoducs, de gazoducs et de lignes de transport d'énergie y est interdit, (article 7). Ces restrictions visent essentiellement à assurer la pérennité des parcs, c'est à dire empêcher toute forme de dégradation de leur milieu naturel. D'ailleurs l'article 4 de la Loi précise que le gouvernement peut créer, abolir ou modifier les limites d'un parc, si le ministre responsable a préalablement donné avis de cette intention dans la *Gazette officielle du Québec* ainsi que dans des journaux régionaux et entendu les opposants en audiences publiques.

Le parc national de la Jacques-Cartier, a l'instar des autres parcs du Québec, satisfait aux critères établis par l'Union Mondiale pour la Conservation de la Nature (UICN) et reconnu par la communauté internationale pour définir les parcs nationaux en tant que territoires protégés. Les parcs nationaux du Québec contribuent en cela à la stratégie gouvernementale sur la conservation de la diversité biologique.

Le parc national de la Jacques-Cartier est représentatif de la région naturelle du massif des Laurentides du nord de Québec. Vaste territoire boisé de 6706 Ha, le parc circonscrit dans ses limites la portion la plus encaissée de la rivière Jacques-Cartier bordée de part et d'autres de hauts plateaux, eux-mêmes entaillés par un réseau de vallées secondaires ou coulent notamment les rivières à la Chute,

Sautauriski et à l'Épaulé. Le relief du parc est tributaires des fractures, ces lignes de faiblesse structurale associées à la formation même des Laurentides dont le sous-sol, composé de roches cristallines très dures, résiste mal aux contraintes qui affecte la croûte terrestre depuis des temps immémoriaux. La rivière Jacques-Cartier coule dans l'une de ces fractures majeures qui bordent la région naturelle et qui ont été façonnées en auges glaciaires au quaternaire. Ces vallées profondes influencent localement le climat, et ce facteur, associé à d'autres, notamment les sols et le drainage, crée une mosaïque de végétation marquée par l'avancée vers le nord des peuplements feuillus dans un milieu plus austère dominé par les sapinières. La compréhension de chacune des composantes biophysiques est d'un précieux recours pour orienter le développement du parc conformément à sa mission de protection et pour promouvoir la découverte du milieu naturel par des activités récréatives et éducatives bien adaptées à l'environnement du parc.

Le parc national de la Jacques-Cartier dispose d'une localisation privilégiée à seulement une quarantaine de kilomètres au nord de Québec. Il est accessible depuis cette ville en une trentaine de minutes par automobile via la route 175. Cette route régionale, en lien direct avec le Saguenay-Lac-Saint-Jean, longe le parc national de la Jacques-Cartier sur une distance d'une cinquantaine de kilomètres donnant accès directement aux principaux secteurs géographiques que sont la vallée de la Jacques-Cartier, le lac à l'Épaulé, le Sautauriski et le Jumeaux.

Le parc national de la Jacques-Cartier tient sa notoriété aux nombreuses activités de plein air qui y sont offertes dans un cadre naturel prestigieux : randonnée pédestre, en vélo, en raquette, en ski, en canot, en kayak et activités éducatives diverses. Cependant, le parc est beaucoup plus qu'un simple lieu de plein air. Son environnement est protégé contre toute forme d'exploitation commerciale des ressources naturelles susceptible de le modifier. Le parc protège un échantillon représentatif d'un des paysages majeurs du Québec, afin que les générations actuelles et futures puissent en jouir de façon permanente. C'est un territoire témoin, un héritage que la collectivité veut laisser à ses descendants, un lieu où l'on peut vivre une expérience de plein air unique et découvrir par l'entremise d'une offre

éducative de qualité ce qui fait la richesse du patrimoine protège : c'est l'expérience parc national !

4. PRÉOCCUPATIONS

La grande faune : Un des objectifs de cette route est d'améliorer la sécurité des conducteurs. L'atteinte de ce objectif passe par la mise en place de clôture afin d'empêcher la grande faune de traverser la route.

Les membres de la table d'harmonisation se questionnent sur l'impact de la mise en place de cette clôture sur plus de 80% de la limite Est du parc. Quels sont les risques au niveau de la fragmentation des habitats du loup, de l'ours, de l'orignal, du cerf de virginie et du caribou ? Selon une étude de Hélène Jolicoeurs la situation de la population de loup gris du massif des Laurentides n'est pas au beau fixe. Les sites de tanières ne sont pas dans le parc mais, comme le territoire du parc a des populations avec des densités élevées de cerfs de virginie, de castors et d'orignaux, ce territoire sert de garde-manger à cette espèce. Que se passera-t-il au niveau du patron de circulation de ces espèces (cervidés, canidés) après la mise en place de cette immense barrière artificielle ?

L'agrandissement de la route elle-même aura des impacts sur la grande faune. En effet, certaines espèces fauniques à grand déplacement et exigeant un couvert forestier constant peuvent être grandement limitées et incommodées par les lourdes infrastructures routières. Par exemple, du à la nouvelle route, les espèces peuvent perdre l'accès à certains habitats qui deviennent ainsi des « îlots » (ex : le lac Régis dans la réserve faunique des Laurentides). Dans les cas extrêmes, une large route achalandée est susceptible de former une barrière étanche, limitant drastiquement les déplacements de l'espèce et les exposant à des dangers sérieux d'accidents routiers. Les espèces fauniques les plus vulnérables en relation à la fragmentation forestière et à l'importance des infrastructures routières, sont notamment celles ayant des besoins très variés de ressources, parcourant de grandes distances, et inversement, celles se limitant à occuper des massifs forestiers et des habitats spécifiques, et qui par instinct, évitent les routes et leurs infrastructures. Ce dernier

groupe « sédentaire » en quelque sorte, risque ainsi d'être confiné à un habitat restreint, à la suite de l'instauration de nouvelles installations et travaux routiers, ne répondant plus à la totalité des besoins vitaux spécifiques aux espèces touchées (Forman *et al.* 2003).

Des chercheurs du Parc national de Banff en Alberta se sont également penchés sur l'impact de la présence du réseau routier sur la faune, surtout par rapport à l'effet de l'agrandissement de la route Transcanadienne qui traverse l'aire protégée dans sa totalité. Selon les auteurs de cette recherche, si la route devient une barrière physique au déplacement de la faune, il y a un risque à long terme de perte de diversité génétique et biologique et un accroissement des processus de consanguinité. Il y a également un risque de répartition inégale des proies ou de la nourriture de part et d'autre de la route (déséquilibre des dynamiques de populations). Bref, le confinement d'une espèce à un territoire plus restreint peut être non approprié au déplacement naturel des populations (Alexander, 2001 et Forman *et al.* 2003).

Une des méthodes utilisées pour limiter l'impact des routes sur les déplacements de la faune consiste, entre autres, en la construction de passages (aérien ou souterrain) pour les espèces animales, aux endroits les plus fréquemment empruntés par les espèces ciblées. Plusieurs études ont analysé l'efficacité des diverses structures utilisées au Canada et ailleurs dans le monde, mais aucune n'a révélé qu'un type particulier de corridor de déplacement surpassait les autres. **Selon les chercheurs, la variété est à préconiser étant donné que chaque espèce a sa préférence et n'utilisera pas un passage qui ne lui convient pas** (Primack, 2002; Clevenger, 1997; Forman *et al.* 2003; Alexander, 2001 et De Bellefeuille et Poulin, 2003).

Dans son rapport sur les installations au Parc national de Banff, la chercheur Shelley Alexander de l'Université de Calgary exprime bien ce point en mentionnant que les écosystèmes doivent être étudiés avec attention dans le but de choisir des

emplacements stratégiques pour les corridors de déplacements. Les passages et leurs infrastructures doivent en effet être adaptés aux besoins spécifiques de chaque espèce ciblée (Alexander, 2001). Cette constatation a également été démontrée dans une autre étude sur l'utilisation des corridors de déplacements dans le Parc national de Banff, qui révèle que les loups n'ont utilisé les infrastructures en place qu'à 50 % des occasions (Paquet 1993, cité par Clevenger, 1997). Il est également à noter que la densité de circulation, la largeur de la route et la vitesse des véhicules peuvent également influencer la volonté des animaux d'utiliser ces passages et de traverser une route définie. Pour la grande faune, la densité de véhicules par unités de temps est un facteur plus important que la largeur de la route, alors que ce serait plutôt l'inverse pour les plus petits animaux, pour qui une route à quatre voies constitue une barrière de l'ordre d'un cours d'eau (Forman, 2003). L'effet cumulatif des barrières est également à considérer. Un endroit traversé par une autoroute à quatre voies, un pipeline et une ligne électrique par exemple, découragent davantage les animaux qu'une simple route, sans de multiples affections du territoire. Dans le cas qui nous préoccupe, il est prévu d'installer un passage à grande faune au kilomètre 74. Cet endroit sera traversé par une route à 4 voies et une ligne de transport d'énergie de chaque côté de la route. Qu'elle sera l'efficacité de ces passages (kilomètre 74 et 95) pour les cervidés et les canidés? Le patron de circulation de ces espèces sera-t-il modifié en raison de l'augmentation de la taille de l'obstacle à franchir?

L'étude d'impact réalisée par le consortium Genivar-Tecsult indique que l'un des principaux impacts qu'induit la construction et l'exploitation de la nouvelle route 175 à 4 voies est la perte d'habitat en relation au déboisement. En tout, il s'agit de 320 ha de perte de peuplements forestiers propices à l'habitat de l'orignal (forêts mélangées, en régénération, jeunes ou matures). À la suite d'études d'impacts réalisées, Genivar-Tecsult indique que la déforestation reliée à l'élargissement de la route 175 aurait un impact négligeable sur le patron d'utilisation des habitats par l'orignal, puisque cette espèce aurait un domaine vital variant en moyenne de 40 à 60 km². Cette affirmation est quelque peu surprenante en considération des deux points suivants. Premièrement, ces dires ne tiennent pas compte de l'importance de l'effet de lisière qui augmente considérablement la section perdue d'habitat de qualité

(Forman *et al.* 2003). Deuxièmement, le domaine vital de l'orignal, selon les spécialistes de Faune Québec, peut être largement supérieur aux valeurs ici présentées, pouvant grimper jusqu'à plusieurs centaines de km², selon la région considérée (Crête, M. 1998¹). Cette variation s'explique en partie, par les différences dans la productivité du milieu et par l'importance de la prédation et de la compétition intraspécifique. Ainsi les orignaux se déplacent davantage lorsque le milieu contient peu de nourriture ou lorsqu'ils sont harcelés par des prédateurs (Courtois, R. 1993²). Autre point important, la disposition des infrastructures routières laquelle doit tenir compte de la répartition spatiale du domaine vital des orignaux. Par exemple, si l'instauration d'une nouvelle route divisait carrément en deux l'aire de répartition d'un groupe donné d'orignaux, il est fort probable, que ces derniers se localiseront ailleurs. Autre point important, les travaux de construction des nouvelles voies devront porter une attention particulière à la gestion des eaux se retrouvant dans les fossés au printemps, à la suite de la fonte des neiges.

Malgré certaines mesures déjà entreprises³ pour diminuer l'accumulation d'eau dans les fossés aux endroits les plus critiques, il faut considérer le fait qu'une quantité beaucoup plus importante de sels de déglacage sera épandue et lessivée, étant donné que la superficie à couvrir sera doublée si l'on passe d'une route à deux voies à une route à quatre voies. La quantité de sels à utiliser sera aussi plus grande du au fait que l'épandage de sels de déglacage perd de son effet lorsque le passage des voitures est moins dense par unité de surface traitée, effet obtenu par l'ajout d'une nouvelle voie. Une concentration accrue de Na drainée dans les fossés sera certainement d'un plus grand attrait pour les orignaux qui trouveront en bordure de la route une riche source de sodium.

¹ Crête, M. 1988. "Forestry practices in Québec and Ontario in relation to moose population dynamics". *Forestry Chronicals*. 64 :246-250.

² Courtois, R. 1993. *Description d'un indice de qualité de l'habitat pour l'orignal (Alces alces) au Québec*. Gouvernement du Québec, ministère du Loisir de la Chasse et de la Pêche, Direction générale de la ressource faunique, Gestion intégrée des ressources, document technique 93/1. 56 p.

³ (Informations tirées de Dussault, C. *et al.* « Existe-t-il des solutions à la problématique des accidents routiers impliquant la grande faune ? » *Le Naturaliste Canadien*, Vol. 129 No 1.) En effet, depuis 1997, le MTQ a mis en place un plan spécial d'intervention pour réduire l'incidence des accidents routiers avec l'orignal dans la RFL. Les interventions sur le terrain ont consisté, jusqu'à aujourd'hui, à drainer les mares salines les plus problématiques, à procéder à de l'enrochement, à créer des mares salines de compensation à une distance sécuritaire de la route, à installer un tronçon de 5 km de clôture électrique (du km 175 au km 180). D'ailleurs face au projet d'agrandissement de la route 175, et aux problématiques importantes actuelles, un important projet de recherche a été initié récemment par le MTQ, le MRNFP et l'université du Québec à Rimouski (UQAR).

Un projet-pilote du MTQ dans la section du lac Tourangeau (à 50 km au nord du PNJC), est l'installation de 5 km de clôtures électriques en bordure de la route 175 (entre les Km 175 à 180), visant à limiter les déplacements de la grande faune dans les secteurs critiques. De plus, le MTQ a aménagé un passage pour la faune sous la route 175; cette voie souterraine se retrouvant au centre de la zone clôturée. Il faut toutefois rester vigilant face à cette dernière initiative. En effet, une étude effectuée sur l'efficacité des « corridors de déplacements » pour la grande faune a démontré que les passages souterrains sont peu utilisés par les orignaux et que les viaducs ou les toboggans le seraient davantage. L'étude repose sur des densités d'animaux différentes, soit le long de la route Transcanadienne dans le Parc national de Banff (Forman *et al.*, 2002; Genivar-Tecsult, 2003).

Il a été mentionné plus tôt qu'il semble y avoir une tendance vers une diminution des accidents routiers impliquant l'orignal sur la route 175, du moins entre les kilomètres 84 à 145. Par contre, il reste à valider si cela est dû à l'efficacité réelle du projet ou si cela est simplement dû au fait que les orignaux aient quitté le territoire ciblé, tel que mentionné dans le cadre d'une étude sur l'effet de l'élargissement de la Transcanadienne dans le Parc national de Banff en Alberta (Alexander, 2001). Il a été démontré dans cette étude que les mouvements des animaux avaient été réduits ou perturbés malgré l'installation de structures permettant leur libre circulation. Des études plus spécifiques sur les comportements de l'orignal en périphérie de la route 175 sont également en cours, mais les résultats ne seront pas disponibles avant 1 1/2 an. Devant l'importance et la gravité de cette situation sur la route 175, ainsi que l'ampleur des paramètres à mesurer, le MTQ, le MRNFP et l'UQAR se sont associés pour effectuer une recherche visant à mieux comprendre l'ensemble de cette problématique (Dussault *et al.*, 2005; Marius Poulin (MTQ) et Christian Dussault (UQAR), communications personnelles).

L'habitat aquatique : La perte d'habitat du poisson a été estimée selon un tracé qui a été modifié plusieurs fois depuis, par conséquent les membres de la table croient à l'invalidité des estimations et demande un recalcul des pertes d'habitats. Les pertes d'habitats reliées au détournement du ruisseau Taché seront considérables. Par

ailleurs, l'impact des travaux du ruisseau Taché ne se limitera pas uniquement à la zone d'intervention mais ils se feront également sentir au niveau des rivières Cachée et Jacques-Cartier. De nombreux efforts ont été déployés dans ces deux rivières pour améliorer la situation de l'omble de fontaine et du saumon de l'atlantique. La rivière Cachée est même utilisée par Faune Québec comme pouponnière à saumon. Ces travaux, en plus d'avoir des répercussions importantes sur l'habitat aquatique, un ensablement et une augmentation importante de la turbidité peuvent être fatales aux poissons. Les travaux réalisés aux kilomètres 84 à l'été 2002 nous ont démontrés que les impacts pouvaient être beaucoup plus important que la zone d'intervention (en 2002 les impacts importants ont été observés jusqu'à 10 kilomètres de la zone d'intervention). Par conséquent nous croyons que les impacts sont sous estimés. De plus, il serait approprié d'avoir des précisions au sujet de la méthode de calcul de la perte d'habitat du poisson afin d'évaluer si elles sont réalistes, car si le calcul réalisé suit la même lignée que l'évaluation de l'impact du ruisseau Taché par exemple, nous avons certaines craintes que celle-ci soit sous évaluée.

Les bassins hydrographiques

Pas moins de 98,3 % du territoire du PNJC (soit 659,3 des 670,6 km² du parc), tiennent dans le bassin de drainage de la rivière Jacques-Cartier, bassin s'étendant au total sur 2515 km². Les deux principales rivières qui traversent le PNJC sont les rivières Jacques-Cartier et Sautauriski. La rivière Sautauriski est celle possédant le plus important sous-bassin versant, avec une superficie de 297,6 km², soit près de 44,8 % de la superficie totale du PNJC. Pour sa part, le sous-bassin de la rivière Jacques-Cartier couvre 275,29 km², soit 41,5 % de la superficie du PNJC. Ainsi, ces deux rivières à elles seules, Sautauriski et Jacques-Cartier, possèdent des sous-bassins qui couvrent 86,3 % de la superficie totale du PNJC.

La rivière de la Jacques-Cartier prend sa source dans le Réserve faunique des Laurentides, à 853 m d'altitude, dans les lacs Grand-Pré et Nadeau à l'est du lac Jacques-Cartier. La rivière Jacques-Cartier franchit un parcours de 177 km avant de se jeter dans le fleuve Saint-laurent, à la hauteur de Donacona, à 30 Km à l'ouest de la ville de Québec. Pour ce qui est de la rivière Sautauriski les eaux de tête proviennent des eaux internes au PNJC, soit dans le lac Sautauriski, dans la section nord-est du parc. La qualité de l'eau des rivières Jacques-Cartier et Sautauriski est généralement bonne, elle est faiblement minéralisée, bien oxygénée, peu turbide, et a une faible teneur de matières en suspension et de substances nutritives et organiques.

Outre ces deux grandes rivières traversant le territoire du PNJC, on note une quantité importante de lacs et de plans d'eaux dans le PNJC. En effet, pas moins de 216 plans d'eau dans le PNJC ont été répertoriés, pour une densité de 0,32 lac par km². Malgré ce chiffre appréciable, les lacs sont plutôt petits et ne couvrent qu'une superficie totale de 16,43 km². Les principaux plans d'eau du PNJC sont les lacs Sautauriski (1,9 km²), lac à la Chute (1,4 km²), lac des Alliés (1,39 km²), lac à l'Épaule (1,24 km²) et le lac Archambault (1,03 km²), représentant à eux seuls 42 % de la superficie hydrique totale du PNJC. Pour leur part, les rivières du PNJC occupent 4,1 km² du territoire, portant la surface hydrique totale à 20,53 km², ce qui correspond à 3 % de la superficie totale du PNJC.

Comme il a été mentionné précédemment, la Jacques-Cartier parcourt 177 Km avant de se rendre au fleuve Saint-Laurent. D'ailleurs c'est principalement pour protéger cette rivière de toutes formes d'exploitations que le parc national de la Jacques-Cartier a été créé il y a presque 25 ans. Cette rivière constitue l'élément exceptionnel pour lequel le parc national de la Jacques-Cartier a été créé. La volonté du gouvernement du Québec de protéger la ressource eau, c'est également traduit pas la mise en place d'une politique de l'eau en 2002. Un des moyens pour protéger cette ressource est la création d'organisme de bassin versant (OBV). Dans le but de protéger dans son ensemble la rivière et son bassin, la corporation du bassin versant de la rivière Jacques-Cartier a vu le jour en 2004.

« Avant d'expliquer ce mode de gestion, rappelons ce qu'est un bassin versant. Appliqué aux eaux de surface, le bassin versant désigne un territoire délimité par les lignes de partage des eaux sur lequel toutes les eaux s'écoulent vers un même point appelé *exutoire*. On peut désigner un bassin versant autant pour une rivière que pour un lac ou une baie.

Ainsi, une gestion intégrée de l'eau doit tenir compte de tout ce qui se passe dans le bassin versant, incluant autant les activités naturelles que les activités humaines. En ce sens, les sols, la végétation, les animaux et les êtres humains font partie d'un bassin versant.

La mise en œuvre de la gestion intégrée de l'eau par bassin versant constitue un engagement majeur de la Politique nationale de l'eau adoptée à l'automne 2002, et vise en premier lieu la réforme de la gouvernance de l'eau. Cette forme de gestion tient compte des enjeux tant locaux que régionaux, et elle a pour fondement une approche écosystémique de la gestion des eaux basée sur les bassins versants. Elle permet de mieux comprendre et d'expliquer les problèmes liés à la quantité et à la qualité de l'eau et des écosystèmes aquatiques puis de trouver des solutions s'inscrivant dans une perspective de développement durable. Cette approche de gestion permet également de mieux établir les priorités d'action en tenant compte des impacts cumulatifs sur le milieu aquatique. « **Texte tiré du site internet du gouvernement du Québec** »

À moins 1 Km au nord de l'entrée du secteur vallée ce trouve une courbe, c'est un endroit particulièrement à haut risque pour les accidents routiers, très régulièrement des camions se renversent dans le fossé (côté parc). Par conséquent, avec le statut de cette rivière et de ses affluents et malgré l'amélioration projetée par la reconfiguration de la courbe à cet endroit, nous sommes surpris qu'aucun bassin de captation, ni de sédimentation (trappe à sable) ne soient prévu au projet au Km 74, c'est-à-dire dans la partie longeant le PNCJ plus précisément près du ruisseau Taché et de la rivière Cachée.

L'impact visuel : l'entrée du secteur vallée du parc national de la Jacques-Cartier.

Ce secteur comporte déjà plusieurs éléments artificiels tels que la présence de deux lignes de transport d'énergie de part et d'autre de la route actuelle. Le présent projet prévoit de modifier la route actuelle en route à 4 voies, l'ajout de 4 bretelles afin de sortir et d'entrée sur la route en direction nord et sud, la mise en place de deux imposants viaducs, l'un au dessus du ruisseau taché et l'autre pour le passage des véhicules. Le dégagement visuel, sera avec ce projet de 400 mètres approximativement incluant les lignes de transport d'énergie. Nous croyons que ce

site est déjà suffisamment artificialisé et que l'ajout de ses infrastructures n'a pas sa place à l'entrée d'un parc national de conservation.

5. RECOMMANDATIONS

Nous, les membres de la Table d'harmonisation demandons un approfondissement des connaissances quant aux impacts que la nouvelle route à quatre voies aura sur l'habitat aquatique et la grande faune. L'étude d'impact déposée au printemps 2003 ainsi que tous les addenda qui ont suivi nous semblent incomplets. Enfin, le tracé a été rectifié à quelques reprises, ce qui rend la première étude d'impact caduque sous plusieurs aspects.

Recommandations au sujet de l'impact visuel

Afin de connaître l'impact visuel qu'aura la présence d'une route à 4 voies et des 4 bretelles à l'entrée du secteur vallée du parc national de la Jacques-Cartier nous demandons une modélisation informatique de cet endroit.

Nous recommandons également de modifier le tracer afin d'aménager la « sortie du kilomètre 74 » quelques centaines de mètres au sud de l'entrée du parc afin de réduire la dimension des infrastructures permettant l'accès au parc national de la Jacques-Cartier (viaduc) et d'éviter la relocalisation du ruisseau Taché. Cela pourrait réduire considérablement les pertes d'habitats aquatiques et ainsi éviter des coûts au MTQ (construction viaduc et réaménagement d'habitat).

Recommandations proposées pour la grande faune :

Nous recommandons au promoteur de s'assurer qu'il y aura suffisamment de passages accessibles pour la circulation de la grande faune et de respecter les limites du parc pour l'installation des clôtures le long de la route.

De plus afin de minimiser les impacts sur la grande faune nous demandons que l'installation de clôture soient faites uniquement dans les zones où les risques sont

très élevés et de faire un suivi afin d'évaluer la nécessité d'installer d'autres clôtures dans les zones où les risques sont moins élevés. Nous croyons que la route à 4 voies sera un obstacle en soit et empêchera un bon nombre d'animaux de traverser. De plus cette mesure serait un compromis acceptable entre le maintien de l'intégrité écologique du PNJC et la sécurité des citoyens.

Afin d'assurer une gestion adéquate de la présente problématique, il est recommandé d'effectuer un suivi rigoureux de l'état des structures mises en place pour empêcher les animaux de traverser dans les zones hors des corridors prévus à cet effet. Il est également essentiel de suivre la dynamique des populations fauniques à la suite des changements effectués. Les mesures et les analyses de suivi devraient aller au-delà de la stricte quantification du nombre de décès par collisions routières, en étudiant plus spécifiquement les mouvements de la faune et le nombre d'individus répertoriés dans un territoire plus restrictif (communication personnelle, Marius Poulin et Donald Martel - MTQ). Ces mesures viseraient notamment à s'assurer de la survie des différentes populations animales et des écosystèmes dont elles font partie (Clevenger, 1997). Les études sur l'impact des routes doivent être étalées sur plusieurs années car les effets réels sur les populations se révéleront après une ou deux générations dans le cas des taux de mortalités. Quant aux mesures prises pour déterminer et identifier la barrière véritable que constituent les routes sur les populations de diverses espèces animales, le tout demande plusieurs années d'étude continues avant de fournir des résultats fiables (Forman *et al.* 2003).

Recommandations habitats aquatiques et bassin versant

Prévoir les infrastructures nécessaires (bandes riveraines suffisamment larges) pour éviter de modifier substantiellement les débit naturel d'écoulement des petits tributaires. En d'autres termes, assurer que la gestion des eaux de surface est sérieusement intégrée dans les infrastructures (pentes d'écoulement, possibilités d'érosion, etc).

Les apports de sel (toxique) et de sable - déglacement l'hiver -Prévoir non seulement des bassins de sédimentation mais également des trappes à sable et un budget d'entretien - Ces trappes à sable doivent être vidées à tous les trois ou quatre années. Nous ne savons pas comment il est possible techniquement de réduire l'impact des sels de déglacement mais cette question doit être considérée.

Pendant les phases d'études, et de réalisation, s'assurer que des mesures seront prises afin d'éviter l'apport de sédiment lors des pluies. Prévoir non seulement des mesures de mitigation mais aussi de s'assurer de l'efficacité de celles-ci (suivi). Des expériences antérieures (travaux Km 84 été 2002) nous porte à croire que nous avons raison de s'inquiéter.

Au niveau du calcul de perte d'habitat, comme ce dernier a été fait selon une version précédente et périmée du tracé, cela veut dire que le nombre d'hectares de perte d'habitat figurant dans le rapport ne sont plus valides donc nous recommandons que le calcul de perte d'habitat soit réalisé à partir du dernier tracé afin que celui-ci reflète le plus fidèlement possible la réalité et que des mesures de compensation soient prévues en conséquence. De plus, le calcul devra être refait à l'étape des plans et devis, il devra cette fois reposer, non pas sur la longueur et la largeur des structures mais sur la somme des superficies réelles d'habitat affectées.

Les pertes liées au détournement du ruisseau Taché représenteraient à elles seules 40 % des pertes totales estimées. À notre avis, les efforts du MTQ devraient converger vers la recherche d'une solution permettant d'éviter ce détournement. Étant donné qu'à cette étape on ne connaît toujours pas le ou les tracés retenus, il est toujours temps d'analyser un nouveau tracé permettant d'éviter ce détournement. Le MTQ devrait analyser la faisabilité de positionner ce carrefour plusieurs centaines de mètres au sud de l'entrée actuelle du parc national de la Jacques-Cartier en créant une nouvelle route d'accès au parc et en évitant ainsi le détournement du cours d'eau. Ce scénario devrait être étudié du point de vue des coûts en tenant compte du fait que la reconstruction d'un cours d'eau coûtera de 50 à 100 \$ par m² d'intervention (estimation basée sur les dépenses encourues dans le cadre du réaménagement de l'émissaire du lac Daran dans la réserve faunique des Laurentides). De plus, la gestion à long terme de l'habitat du castor doit être envisagée pour ce secteur en tenant compte à la fois de la présence de la route et

de l'augmentation de la biodiversité créé par les barrages de castor. En d'autres termes, la destruction par le MTQ des barrages de castor susceptibles de causer des nuisances n'est pas une pratique acceptable à long terme.

Il est mentionné dans l'étude d'impact, que la réalisation de l'état de référence un an avant les travaux permettra de mesurer, après les travaux, les impacts réels du projet sur les cours d'eau et de prendre les mesures qui s'imposent si il y a lieu. Un vieux proverbe mentionne qu'il vaut mieux prévenir que guérir, je crois qu'il s'applique ici dans la mesure où on doit non seulement évaluer les impacts après les travaux mais surtout tout au long de la réalisation des travaux afin d'être en mesure de réagir le plus rapidement possible si un problème survient.

Nous vous remercions à l'avance de l'intérêt que vous porterez à notre mémoire.

Veillez agréer chers membres de la commission, nos salutations distinguées.

Jacques Dugal

Président de la table d'harmonisation du parc national de la Jacques-Cartier