

---

---

# Rapport d'analyse environnementale

**Pose d'une glissière de sécurité sur  
la route 366 en bordure du lac des Loups  
dans la Municipalité de La Pêche**

**Dossier 3211-02-177**

**Janvier 2002**

---

---



## TABLE DES MATIÈRES

<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>1</b>
<b>1. PRÉSENTATION DU PROJET.....</b>	<b>1</b>
<b>2. HISTORIQUE DU PROJET .....</b>	<b>4</b>
<b>3. DOCUMENTS DÉPOSÉS .....</b>	<b>4</b>
<b>4. CONSULTATION.....</b>	<b>5</b>
<b>5. JUSTIFICATION DU PROJET .....</b>	<b>6</b>
<b>6. LES VARIANTES DU PROJET.....</b>	<b>6</b>
<b>7. LES IMPACTS DU PROJET .....</b>	<b>7</b>
7.1 LE MILIEU PHYSIQUE .....	8
7.2 LE MILIEU BIOLOGIQUE .....	9
7.2.1 Les impacts sur la flore.....	9
7.2.2 Les impacts sur la faune.....	10
7.2.3 Les impacts sur le milieu humain.....	11
<b>8. LES IMPACTS RÉSIDUELS .....</b>	<b>13</b>
<b>9. PROGRAMME DE SURVEILLANCE ENVIRONNEMENTALE ET DE SUIVI ENVIRONNEMENTAL .....</b>	<b>14</b>
<b>10. CONCLUSION ET RECOMMANDATION.....</b>	<b>14</b>

## **FIGURE ET TABLEAUX**

---

<b>FIGURE 1 : PLAN DU LAC DES LOUPS .....</b>	<b>2</b>
<b>FIGURE 2 . LOCALISATION DU LAC DES LOUPS.....</b>	<b>3</b>

## INTRODUCTION

---

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du projet de d'élargissement de la route 366 et au remplacement d'une partie des glissières de sécurité dans sa portion longeant la rive immédiate du lac des Loups, réalisé par le ministère des Transports du Québec (MTQ) sur le territoire de la Municipalité de La Pêche. Ce projet est assujéti à la procédure en vertu des dispositions de la Loi sur la qualité de l'environnement et du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., c. Q-2, r. 9), car il implique des travaux de creusement et de remblayage à l'intérieur de la limite des hautes eaux printanières moyennes du lac des Loups sur une distance supérieure au seuil de 300 mètres tel que stipulé au paragraphe *b* de l'article 2.

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, l'analyse environnementale vise à déterminer si le projet du ministère des Transports du Québec (MTQ) (appelé « l'initiateur de projet » dans le présent texte) est acceptable sur le plan environnemental. Elle permet d'établir, sur la base des informations disponibles et des documents soumis, si le projet est justifié, si l'option retenue par l'initiateur de projet est celle qui est préférable et si les impacts causés par le projet sur l'environnement biophysique et humain sont acceptables.

Le rapport d'analyse environnementale contient un historique du dossier, liste des organismes et des ministères consultés lors des différentes étapes de la procédure et une présentation du projet. Les enjeux du projet et sa justification sont ensuite examinés. L'analyse des principaux impacts du projet sur les composantes biophysiques et humaines du milieu permet, par la suite, de porter un jugement sur son acceptabilité environnementale et de présenter, au besoin, les conditions requises à sa réalisation.

### 1. PRÉSENTATION DU PROJET

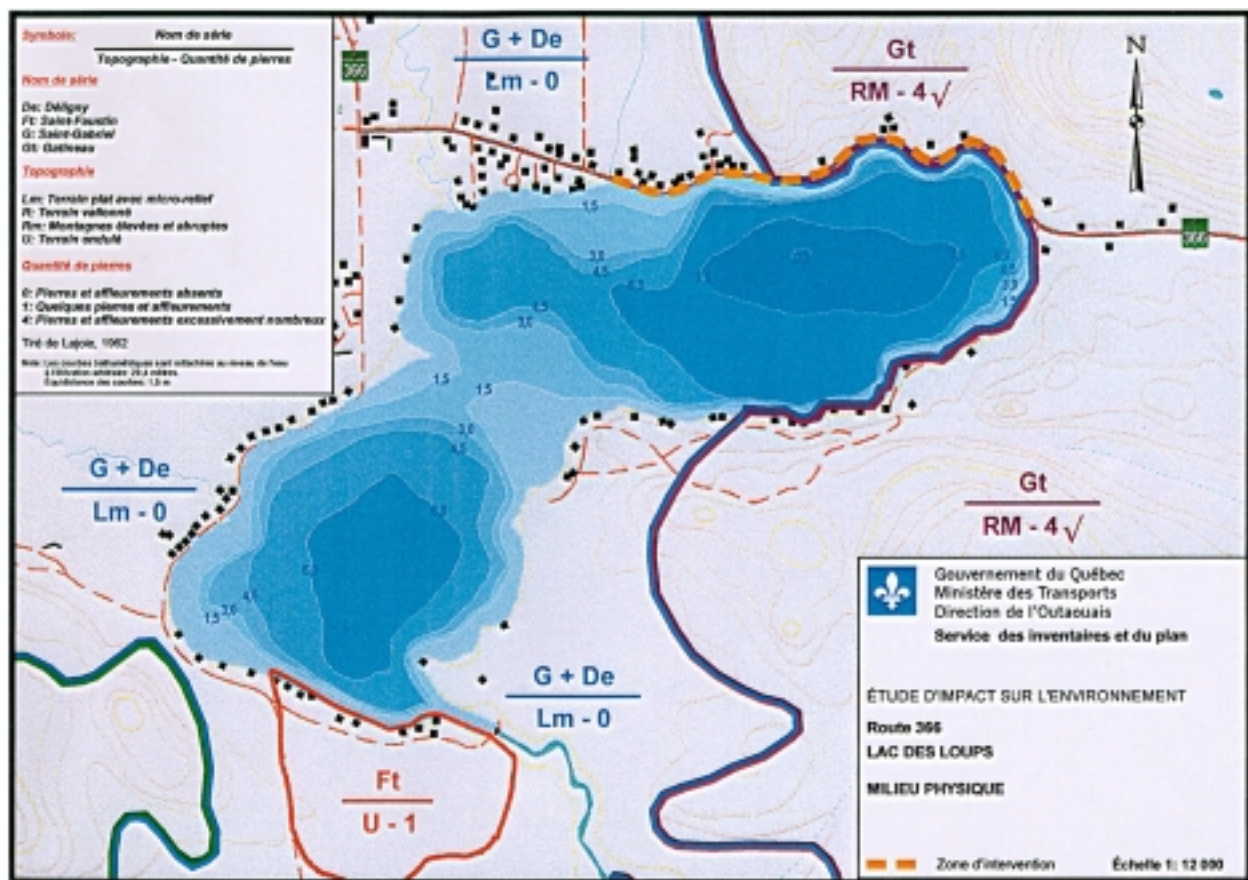
Le projet de pose d'une glissière de sécurité sur la route 366 vise la modification de la géométrie de celle-ci en élargissant l'accotement et en la rendant plus sécuritaire dans sa portion adjacente à la rive du lac des Loups ( Figure 1). Ce lac est situé dans la Municipalité de La Pêche dans la MRC Les Collines-de-l'Outaouais au nord du parc de la Gatineau (Figure 2).

À l'origine, la route 366 a été construite en déblais-remblais sur la rive immédiate du lac des Loups où une glissière de sécurité protège les véhicules contre les chutes dans le lac. Cette route se situe généralement entre un et deux mètres au-dessus du niveau du lac et la pente du talus est de 45°. À la fin des travaux, le tracé d'origine de la route sera généralement conservé et l'espace nécessaire pour la pose des nouvelles glissières de sécurité sera aménagé en partie sur l'accotement sud, au moyen d'un remblai de pierre en bordure du lac des Loups dans deux courbes d'une longueur approximative de 800 mètres.

Aux autres endroits, la route sera décalée de 1,5 mètre vers le nord, là où aucune résidence privée est à moins de 10 mètres de la limite des travaux prévus et une partie des glissières de sécurité existantes seront conservées. Par contre, cette option nécessite l'acquisition de parcelles de terrain pour l'emprise de la route et le déboisement des berges à certains endroits.

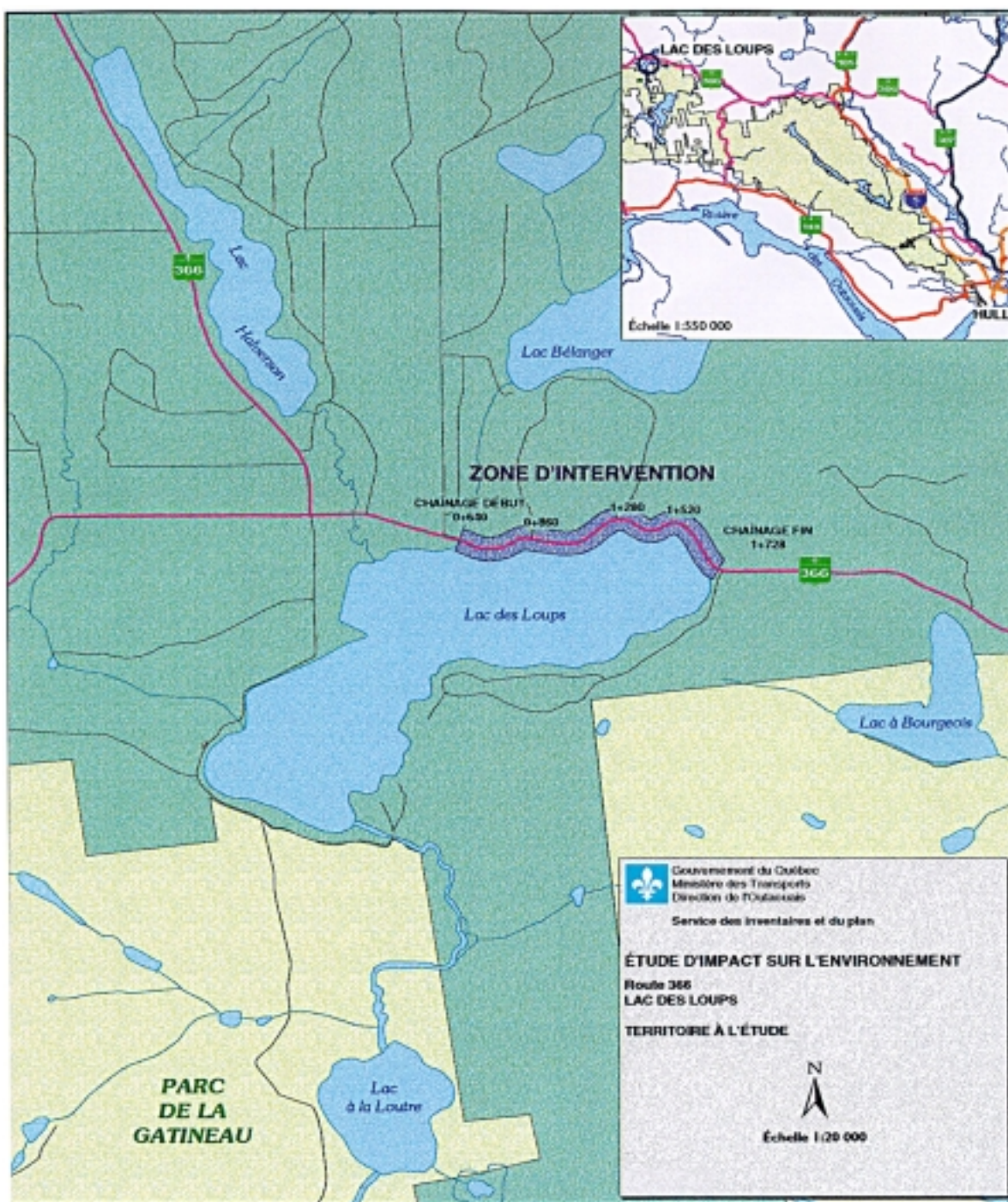
Malgré les travaux projetés par l'initiateur de projet, cette route, en bordure du lac des Loups, demeurera en deçà des normes de sécurité pour la géométrie de celle-ci, mais conforme pour les glissières. Aujourd'hui, pour être conforme aux normes de sécurité en vigueur, la largeur nécessaire pour la construction d'une glissière de sécurité serait de 2,8 mètres. Actuellement, la largeur moyenne de l'accotement en bordure du lac des Loups est de 1,0 mètre et un élargissement variant entre 1,5 et 2,0 mètres est requis.

**FIGURE 1 : PLAN DU LAC DES LOUPS**



Extrait de : MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Pose d'une glissière de sécurité sur la route 366 en bordure du lac des Loups dans la Municipalité de La Pêche, Étude d'impact sur l'environnement - Mise en contexte et description du milieu récepteur, Rapport principal*, préparé par Pierre Mousseau, biologiste, février 2000, 76 p., 8 tableaux, 6 figures et les annexes I à V.

FIGURE 2 . LOCALISATION DU LAC DES LOUPS



Extrait de : MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Pose d'une glissière de sécurité sur la route 366 en bordure du lac des Loups dans la Municipalité de La Pêche, Étude d'impact sur l'environnement – Mise en contexte et description du milieu récepteur, Rapport principal*, préparé par Pierre Mousseau, biologiste, février 2000, 76 p., 8 tableaux, 6 figures et les annexes I à V.

## 2. HISTORIQUE DU PROJET

Le tableau suivant présente la chronologie des principales étapes franchies par le projet, dans le cadre de la procédure administrative d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

DATE	ÉVÉNEMENT
<b>1999-04-14</b>	Dépôt de l'avis de projet par le ministère des Transports du Québec
<b>1999-04-21</b>	Directive finale transmise au ministère des Transports du Québec
<b>2000-02-02</b>	Réception de l'étude d'impact
<b>2000-02-07</b>	Début de la consultation sur l'étude d'impact
<b>2000-04-10</b>	Transmission des questions et commentaires à l'initiateur de projet
<b>2000-07-06</b>	Réception des réponses aux questions et commentaires
<b>2000-08-28</b>	Avis de recevabilité du projet au ministre
<b>2000-10-10</b>	Début de la période d'information publique
<b>2000-10-24</b>	Séance d'information publique à La Pêche (Hull)
<b>2000-11-24</b>	Fin de la période d'information publique
<b>2001-03-07 au 2001-07-31</b>	Période de consultation sur l'analyse environnementale

## 3. DOCUMENTS DÉPOSÉS

Les documents déposés par l'initiateur à l'appui de sa demande d'autorisation sont les suivants :

- **MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC.** *Pose d'une glissière de sécurité sur la route 366 en bordure du lac des Loups dans la Municipalité de La Pêche, Étude d'impact sur l'environnement - Mise en contexte et description du milieu récepteur, Rapport principal*, préparé par Pierre Mousseau, biologiste, février 2000, 76 p., 8 tableaux, 6 figures et les annexes I à V ;
- **MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC.** *Pose d'une glissière de sécurité sur la route 366 en bordure du lac des Loups dans la Municipalité de La Pêche, Addenda I Archéologie*, préparé par Denis Roy, archéologue, mars 2000, 3 p. ;

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Pose d'une glissière de sécurité sur la route 366 en bordure du lac des Loups dans la Municipalité de La Pêche, Étude d'impact sur l'environnement - Réponses aux questions du ministère de l'Environnement*, préparées par Yves Boutin, géologue, juin 2000, 12 p. et les annexes I à II ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Pose d'une glissière de sécurité sur la route 366 en bordure du lac des Loups dans la Municipalité de La Pêche, Étude d'impact sur l'environnement - Résumé*, préparé par Pierre Mousseau, biologiste, juillet 2000, 30 p. et 1 annexe.

#### 4. CONSULTATION

L'analyse environnementale a été réalisée en consultation avec les ministères et organismes cités ci-dessous.

Les unités administratives du ministère de l'Environnement (MENV) :

- la Direction régionale de l'Outaouais ;
- la Direction des politiques du secteur municipal ;
- la Direction des politiques du secteur municipal, Aménagement et protection des rives et du littoral ;
- le Centre d'expertise hydrique du Québec ;
- la Direction du patrimoine écologique et du développement durable ;
- la Direction du suivi de l'état de l'environnement.

Les ministères et organismes :

- la Société de la faune et des parcs du Québec ;
- le ministère des Affaires municipales ;
- le ministère des Ressources naturelles :
  - les directions régionales de la gestion du territoire public ;
- le ministère de la Culture et des Communications ;
- le ministère de la Sécurité publique ;
- Environnement Canada, Direction des évaluations environnementales et du Nord québécois ;
- Pêches et Océans Canada – Gestion de l'habitat du poisson ;
- Pêches et Océans Canada – Garde côtière.

## 5. JUSTIFICATION DU PROJET

Le projet à l'étude vise l'amélioration de la géométrie de la route 366 en élargissant l'accotement et en la rendant plus sécuritaire par le remplacement des glissières de sécurité dans sa portion longeant la rive immédiate du lac des Loups.

Compte tenu de l'âge, de l'usure et de l'application de normes plus sévères dans la construction de telles routes, les accotements sont pratiquement inexistantes et les courbes ne sont plus conformes. De plus, avec les années, sous l'effet du ruissellement des eaux de surface, des vagues et des glaces, les rives du lac se sont érodées provoquant le sapement de la rive et l'effondrement de la glissière de sécurité à plusieurs endroits. Dans sa forme actuelle, cette route représente un danger pour les usagers particulièrement à cause de la proximité du plan d'eau.

Pour être conforme aux normes de sécurité en vigueur ou pour tendre vers celles-ci, le ministère des Transports élargira les accotements au bord de la chaussée de cette route afin de reconstruire des glissières de sécurité, remplacera celles qui sont endommagées et procédera à l'amélioration de la géométrie du tronçon de cette route. Dans toutes ces variantes analysées, à la fin des travaux, la géométrie de la route 366 sera encore en deçà des normes du MTQ, malgré les améliorations prévues à celle-ci. D'après l'initiateur de projet, la faible circulation automobile sur cette route ne justifie pas l'investissement additionnel qui serait nécessaire pour rendre celle-ci conforme à toutes les normes actuelles du transport routier. Considérant ces différents éléments soumis à notre analyse, nous sommes d'avis que ce projet est justifié car il rendra cette portion de la route 366 plus sécuritaire et plus facile d'entretien.

## 6. LES VARIANTES DU PROJET

Dans son étude d'impact, l'initiateur de projet a analysé quatre variantes possibles pour effectuer les travaux. Le choix de la variante retenue, dès le premier chapitre de l'étude d'impact, est peu usuel. En effet, il aurait été préférable a priori de faire l'analyse des différentes variables du projet, de mesurer respectivement leurs impacts sur le milieu et de faire ensuite le choix de l'option de moindre impact. L'inverse rend plus difficile le jugement des avantages environnementaux ou du moindre impact des variantes, les unes par rapport aux autres.

Le choix de la variante retenue n'est pas celui du moindre impact en regard du milieu aquatique du lac des Loups, selon l'analyse réalisée par l'initiateur de projet lui-même. À ce chapitre, c'est la variante 2 du projet, soit d'élargir du côté nord seulement de la route, sans aucun empiètement dans le lac des Loups et sans déboisement de la rive, qui serait le choix visant la protection maximale du milieu naturel et de l'habitat du poisson dans le lac des Loups.

Par contre, le choix de cette variante aurait des impacts importants sur le milieu physique et humain. L'augmentation de l'ampleur des travaux d'excavation, du volume de matériaux à éliminer à l'extérieur du site, l'expropriation de parcelles de terrain sur toute la longueur des travaux ou parfois de propriétés complètes et le déplacement de certaines utilités publiques sont les principaux impacts de ce choix. Cette dernière variante serait aussi la plus dispendieuse en regard des expropriations de terrains privés nécessaires et de l'excavation de 3500 m<sup>3</sup> de roc du côté nord de la route.

Le choix de la variante 4 pour la réalisation des travaux est, selon l'initiateur de projet, un compromis acceptable pour concilier globalement les impacts sur le milieu naturel, les impératifs de sécurité, les impacts sur le milieu humain et conserver l'accès au plan d'eau pour les différents utilisateurs.

Cette variante consiste à l'excavation de matériaux et de roc en rive nord de la route et de leur réutilisation optimale dans les remblais pour la correction de deux courbes intérieures en bordure du lac. Cette variante comprend également l'élargissement de la route du côté nord, pour la plus grande partie du projet, par l'acquisition de parcelles de terrains privés tout en évitant, autant que possible, l'empiètement des rives du lac des Loups.

La Direction du suivi de l'état de l'environnement a souligné que dans la variante choisie, les superficies d'empiètement du milieu aquatique étaient trop importantes et que l'initiateur de projet n'avait pas analysé correctement d'autres techniques de stabilisation comme des gabions ou des talus armés pour diminuer la surface des empiètements.

À notre avis, au Québec, peu de travaux de stabilisation des berges en bordure d'une route sont réalisés à l'aide de gabions. La non-utilisation de cette technique est justifiée par le peu de durabilité à long terme de l'ouvrage face à l'action des glaces, des vagues ou des courants et qu'il est difficile d'y effectuer de la revégétalisation en haut des talus de gabions dans le matériel granulaire inadéquat. On note également que certains travaux de stabilisation réalisés antérieurement à l'aide de gabions font l'objet de réfection ou sont démontés et remplacés par d'autres techniques.

Pour des techniques entièrement réalisables à l'aide de végétaux, l'initiateur de projet croit que celles-ci offrent moins de résistance aux pressions latérales par l'infrastructure en surplomb. De plus, la pente trop forte exigerait un empiètement encore plus important du côté nord sur les terrains privés pour permettre sa mise en place.

Par contre, la Direction de l'hydraulique et de l'hydrique du ministère de l'Environnement considère que le choix des pentes 2 :1, du calibre de pierre, de la membrane géotextile et d'une revégétalisation du haut du talus, correspondre aux règles de l'art en la matière et assurera une bonne protection contre l'érosion. Le choix de la variante retenue par l'initiateur de projet est donc jugé acceptable par cette direction et nous sommes en accord avec cette position.

Cette variante aura pour avantage d'améliorer la visibilité dans les courbes, le drainage de la route, les espaces requis pour le stockage de la neige, de stabiliser les berges et de les protéger contre l'érosion. Par contre, pour l'emprise de la route, elle nécessite un remblayage dans le lac des Loups sur une longueur de 820 m et le déboisement des berges à certains endroits.

## **7. LES IMPACTS DU PROJET**

Les impacts du projet de reconstruction du tronçon de la route 366, en bordure du lac des Loups, touchent essentiellement le milieu physique, le milieu biologique (faune et flore) et le milieu humain.

## 7.1 Le milieu physique

Les principaux éléments du milieu physique qui seront touchés par l'élargissement de la route et la mise en place de la nouvelle glissière de sécurité sont les sols et certaines installations sanitaires et d'utilité publique en bordure des terrains privés. De même, les sols en rives du lac des Loups seront touchés par les travaux d'excavation, de reprofilage des pentes, de mise en place des enrochements et de la pose de la nouvelle glissière de sécurité. Enfin, durant la construction, la qualité de l'eau du lac pourrait être affecté temporairement par des matériaux fins et la qualité de l'air ambiant pourraient être affecté par des poussières et des bruits générées par la circulation lourde durant la durée du chantier.

Le relief, les dépôts de surface, les zones d'inondation et l'hydrographie sont considérés moins sensibles aux travaux prévus. Dans l'ensemble, le relief du site après les travaux sera peu modifié physiquement par le déblai de blocs rocheux ou l'addition de matériaux aux abords de la route existante.

Les dépôts de surface, en berge du lac, sont actuellement du matériel anthropique très grossier qui y a été placé lors de la construction de la route. Les matériaux de remblayage du présent projet seront du même type que ceux qui sont déjà en contact avec la bordure du lac. En effet, les matériaux de remblais en berge du lac des Loups proviendront des sols ou du roc excavé du côté nord de la route et seront utilisés pour stabiliser les berges du lac et les protéger contre l'érosion. Ce matériel granulaire ne contient peu ou pas de particules fines pouvant causer des problèmes de sédimentation sur le milieu aquatique.

La qualité de l'eau du lac des Loups est bonne car on y note la présence d'organismes benthiques qui généralement, se développent dans des milieux sans pollution organique. Ce sont des eaux brunes, claires, légèrement basiques et peu riches en oxygène. Les travaux seront effectués avec des matériaux en grande partie prélevés sur place et peu de matériaux seront importés de l'extérieur du site, sinon les granulats de recouvrement. Ceci ne devrait pas modifier la qualité générale de la qualité des eaux, sauf localement et temporairement pour les particules en suspension. Nous sommes en accord avec cette analyse de l'initiateur de projet qu'aucun impact sur la qualité de l'eau n'est appréhendé sinon localement et à court terme.

À la séance d'information du Bureau des audiences publiques sur l'environnement (BAPE), les répercussions du projet sur la qualité fragile de l'eau du lac des Loups ont été soulignées par de nombreux citoyens. Ils ont mentionné, que durant les dernières années, il y a eu une présence importante d'algues et certains citoyens ont souhaité qu'un inventaire du milieu aquatique et de la végétation du lac en entier et de ses rives soit réalisé et non seulement aux endroits où les travaux sont prévus. L'initiateur de projet a souligné que l'inventaire du lac en entier dépassait largement la zone d'étude du présent projet. Nous sommes d'accord avec cette position de l'initiateur de projet qui a restreint les inventaires biologiques à la zone d'étude ou aux zones adjacentes seulement.

Il n'y a pas de zones d'inondation dans la zone des travaux, car le niveau du lac des Loups n'est pas sujet à d'importantes fluctuations. Il n'existe aucune donnée sur les cotes d'inondations de ce lac et il ne se produirait pas, habituellement, de débordement des eaux au printemps sinon parfois à l'exutoire à cause de la présence de barrages de castors. Les travaux proposés ne seront pas

réalisés dans des zones inondables et l'hydrographie de la zone ne devrait pas être modifiée par le projet. De plus, on note qu'il n'y a aucun affluent dans la zone de travaux proposés.

Afin de réduire les impacts sur le milieu physique tels les bruits, les poussières, les perturbations visuelles des travaux et la présence de la machinerie, l'initiateur de projet entreprendra les travaux après la fin de la période estivale (septembre) et n'utilisera le dynamitage que comme méthode marginale pour excaver le roc.

## **7.2 Le milieu biologique**

### **7.2.1 Les impacts sur la flore**

La caractérisation de la végétation terrestre, riveraine et aquatique du lac a été réalisée à partir de deux inventaires d'espèces floristiques susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables.

Pour la végétation terrestre et riveraine, la variante retenue nécessite un déblai sur 30 % de la longueur de la zone d'intervention, dont plus de la moitié dans le roc au niveau des deux courbes à corriger. Les surfaces déboisées totaliseront respectivement 500 m<sup>2</sup> et 450 m<sup>2</sup>. Dans ces zones, la végétation arborescente, présente sur le socle rocheux à excaver, sera entièrement éliminée. Cette végétation est typique de celle des boisés en flanc de montagne de cette région et est dominée par le pin blanc et le bouleau blanc. Selon les deux inventaires réalisés, aucune espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable n'y a été trouvée sur les sites à excaver.

La superficie touchée correspond à une bande étroite en bordure de la route. Cette perte de végétation affectera peu le peuplement forestier, sinon que les arbres qui seront en bordure de la zone déboisée seront moins protégés des vents dominants et plus sujets au déracinement. L'impact sur la végétation terrestre est donc considéré faible et sa durée permanente.

Afin de protéger adéquatement la végétation non touchée en bordure des travaux, des mesures seront prises par l'initiateur de projet dans la zone de déblais en appliquant un aménagement sylvicole au sommet des zones d'excavation. Ceci permettra d'éviter dans l'immédiat le déracinement ou la chute des arbres fragiles. De plus, afin d'accélérer le développement de la végétation au pied du déblai et d'établir une transition visuelle entre celui-ci et le terrain naturel non touché, on y effectuera l'ensemencement d'herbacées indigènes et la plantation d'une végétation arbustive ou arborescente indigène.

Les travaux de remblais en rive élimineront presque complètement la végétation présente sur la berge du lac sur une bande d'au plus de 5 m de largeur et totalisant une superficie de 2 500 m<sup>2</sup>. Il s'agit généralement d'arbustiaies constituées de saules, de vinaigriers et de cornouillers ou encore de jeunes peupliers, érables, bouleaux et pins typiques des bords de routes. Une seule petite zone de plantes émergentes, qui est d'un petit peuplement de quenouilles, sera détruite. Bien que la perte de la végétation sur les berges remblayées soit permanente, l'impact sur la végétation riveraine est considéré faible en raison de la nature de la végétation ne comportant que des espèces abondantes et typiques de milieux perturbés, ainsi que de la faible étendue touchée. À plus ou moins long terme, pour les zones du haut des talus, la même végétation terrestre et riveraine pourra coloniser les nouveaux remblais.

Pour les mesures de correction du haut des talus des remblais, l'initiateur de projet prévoit ajouter une végétation arborescente, arbustive et herbacée. Cet aménagement devra être fait en tenant compte du nouveau tracé et profil de la route et des contraintes de sécurité inhérentes de la route, en maintenant une alternance d'ouverture et de fermeture visuelle pour mettre en valeur les points de vue intéressants pour les utilisateurs de la route.

Pour la végétation aquatique, une espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable en vertu de la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables* (L.R.Q. , c.E-12.01 ), le potamot nain variété à gemmes, a été trouvé sur trois des neuf sites échantillonnés. Deux sites feront l'objet de remblais partiels, d'au plus de 4 m dans le premier site et d'au plus de 1 m dans le deuxième cas. La perturbation causée par le remblayage sera d'intensité faible, compte tenu qu'elle ne détruira qu'une partie de ces herbiers, mais sera permanente, car les plantes ensevelies par le remblai seront détruites.

L'importance relative de l'impact est jugée moyenne par l'initiateur de projet compte tenu que cette plante est méconnue, que la répartition des mentions connues laisse croire que sa distribution est beaucoup plus vaste qu'elle ne paraît et que son identification est possible seulement s'il y a récolte et un examen approfondi des spécimens. Cette plante, le potamot nain variété à gemmes, a été trouvée à deux autres sites qui ne seront pas touchés par le projet et il est également probable qu'elle soit présente ailleurs dans le lac, car un inventaire complet du lac n'a pas été réalisé. Consultée sur cette question, la Direction du patrimoine écologique et du développement durable a jugé acceptable les mesures prises par l'initiateur de projet de limiter au strict minimum l'empiètement des remblais sur les zones susceptibles d'abriter des peuplements et de cette espèce désignée menacée ou vulnérable.

## **7.2.2 Les impacts sur la faune**

Pour le lac des Loups, les renseignements sur l'ichtyofaune disponibles auprès des différentes banques d'information disponible ou auprès des organismes et ministères concernés et accessibles à l'initiateur de projet sont peu importants. Cependant, par l'attraction importante de son tournoi annuel de pêche sur glace, le lac des Loups doit être un lac assez poissonneux. C'est dans la baie, dans la partie inférieure de ce lac, à l'extérieur de la zone d'intervention du projet, que la majorité (80 %) des poissons (dorés, barbottes, brochets) sont généralement capturés. C'est aussi dans la partie inférieure du lac, près de l'exutoire, que la pêche à l'omble de fontaine se pratique. C'est en effet dans cette zone que le taux d'oxygène de l'eau permet la présence de cette espèce. Par contre, dans la zone immédiate d'intervention du présent projet, il se pêcherait du brochet, de l'achigan et un peu de doré jaune durant la période estivale.

Selon l'inventaire ichtyologique réalisé au lac des Loups, des frayères d'achigan à petite bouche et de crapet-soleil se retrouvent à la limite d'une zone de travaux. Des matières en suspension provenant des matériaux de remblais pourraient se déposer éventuellement à proximité des travaux et affecter les aires de fraie de ces espèces. Cependant, les travaux seront effectués à compter du début septembre et le frai de l'achigan à petite bouche et du crapet-soleil se produit à la fin du printemps ou au début de l'été. Le choix de cette période des travaux aura pour effet de limiter complètement la perturbation possible sur les frayères. De même, l'utilisation de matériaux de remblais exempts de particules fines et l'utilisation de géotextiles permettront de

minimiser les apports sédimentaires dans le milieu aquatique et d'éviter le dépôt éventuel de matériaux sur les frayères.

Parmi les espèces fauniques observées au lac des Loups, aucun poisson, amphibien, reptile, oiseau ni mammifère ne sont désignés vulnérables ou susceptibles de l'être. De plus, aucun habitat touché par le projet n'est reconnu d'importance pour la faune, mis à part les frayères et toutes les espèces rencontrées sont communes dans la région et/ou sont tolérantes aux modifications d'habitat. L'évaluation des impacts sur ces groupes fauniques ou leur habitat, effectuée par l'initiateur de projet, nous indique que ceux-ci sont généralement faibles.

Généralement, le dérangement et le bruit produits par de tels travaux de construction risqueraient de perturber l'élevage des couvées de sauvagine. Durant l'été, le huard et le canard colvert élèvent leur couvée dans ou près de la zone d'intervention. Le secteur des travaux est généralement peu utilisé à chaque année par la sauvagine, d'autres habitats d'élevage de ces espèces sont disponibles ailleurs sur le lac et les espèces en cause sont peu nombreuses et communes dans la région.

Selon Environnement Canada, la période choisie pour effectuer les travaux (septembre), après la saison de nidification et les mesures d'atténuation proposées par l'initiateur de projet, est suffisante pour protéger adéquatement les oiseaux migrateurs. Nous sommes en accord avec l'évaluation de l'impact du projet sur la sauvagine considéré faible par l'initiateur de projet.

### **7.2.3 Les impacts sur le milieu humain**

Les principaux impacts sur le milieu humain qui ont été identifiés par l'initiateur de projet sont la modification du paysage, la perte d'accès temporaire de leur terrain pour certains villégiateurs, la perturbation de la circulation automobile durant les travaux, le bruit ainsi que la poussière générée par ces travaux.

Le secteur du lac des Loups est principalement de vocation rurale et sert surtout à la villégiature durant la période estivale. Dans la zone d'intervention, le relief est particulièrement montagneux et la route sinueuse est bordée, d'un côté par des caps rocheux et de l'autre par le lac des Loups. On y trouve quelques résidences et chalets situés presque uniquement du côté nord de la route.

Plusieurs résidents attachent beaucoup d'importance au paysage actuel en bordure du lac qui est composé d'une végétation assez dense d'arbres et arbustes. Le déboisement entraînera une modification du paysage actuel au risque de mécontenter certains propriétaires. Les vues possibles vers le lac pour l'observateur mobile sont, quant à elles, augmentées en longueur, donc en temps de perception. La visibilité sera accentuée pour l'usager lorsqu'il arrive en bordure du lac, en direction nord, où une vue panoramique s'offre à lui. Cet impact positif est cependant de faible importance puisque des vues étaient déjà possibles vers le plan d'eau avant les travaux. L'intensité de cet impact est jugée moyenne par l'initiateur de projet.

Au niveau du paysage, sans toutefois modifier l'allure générale de celui-ci, les zones de déblais seront perceptibles par la perte de végétation arborescente, la mise à nu de blocs rocheux et la modification générale du profil topographique. Nous sommes d'accord avec l'évaluation de l'initiateur de projet qui juge l'impact moyen, son étendue ponctuelle, sa durée permanente et son importance relative limitée.

Quelques citoyens, durant la séance d'information du BAPE, ont signifié leur inquiétude de voir leur propriété expropriée pour effectuer les travaux prévus au projet. À cette occasion, l'initiateur de projet a signifié que l'élargissement du côté nord de la route nécessitera l'acquisition seulement de petites parcelles et qu'aucune expropriation complète de terrains privés ne sera nécessaire. Ces parcelles sont pratiquement toutes en friche, ne toucheront que peu de propriétaires et la largeur convoitée pour la réalisation des travaux est peu importante (2 mètres).

Cependant, l'initiateur de projet devra temporairement limiter l'accès à certains terrains, aux débarcadères et au lac durant la période de remblayage de la rive. Afin de minimiser l'impact sur la saison de villégiature, la saison touristique et l'économie locale durant les travaux, l'initiateur de projet a choisi d'entreprendre ceux-ci à la fin de la période estivale. De plus, l'organisation des travaux se fera de manière à éviter la fermeture complète de la circulation routière en tout temps. De plus, l'initiateur de projet verra rapidement à la remise en état des chemins d'accès privés après les travaux de déblayage des escarpements rocheux.

À la séance d'information du BAPE, des citoyens se sont informés de ce qu'il adviendrait des quais et des escaliers sur les rives du lac où se dérouleraient les travaux. De plus, certains propriétaires riverains localisés du côté nord de la route sont également propriétaires de la parcelle de terrain située entre la route et le lac. Avec les années, ils ont aménagé les rives du lac de façon à y installer des quais et d'autres ouvrages, le plus souvent en bois. Ces installations (quais, escaliers, etc...) seront temporairement touchées ou déplacées par le remblayage des rives. L'initiateur de projet a précisé, à cette occasion et l'avait fait préalablement dans l'étude d'impact, que ces installations devront être remises en place après les travaux et qu'il accorderait un droit de passage aux résidents sur les terrains acquis dans le cadre de ce projet.

Dans la zone d'intervention, l'initiateur de projet a dénombré une dizaine de ponceaux servant principalement au drainage des eaux de surface et de ruissellement. Le projet de réfection de la route 366 prévoit l'allongement et la modification de trois d'entre eux ainsi que le remplacement complet de quatre autres. Dans ces derniers cas, des mesures devront être prises afin de ne pas gêner la circulation. À la séance d'information du BAPE, certains citoyens ont signifié leur inquiétude de la présence possible de puits et d'installations septiques à proximité de la zone de travaux. À cette occasion, les représentants de la Municipalité de La Pêche se sont engagés à fournir un plan des installations sanitaires présentes près ou dans la zone de travaux afin d'éviter des dommages à celles-ci.

L'inventaire effectué par l'initiateur de projet a permis d'identifier plusieurs ouvertures dans la glissière actuelle permettant le passage des villégiateurs ou des remorques avec embarcation. Le projet initial prévoit l'aménagement de quatre ouvertures dans la nouvelle glissière de sécurité. Afin de protéger les droits acquis des citoyens, l'initiateur de projet s'engage à déplacer temporairement des ouvrages existants (escaliers, quais, etc.) et de les relocaliser par la suite et finalement, concernant l'accès au lac, de réévaluer, avec chacun des propriétaires, les besoins relativement aux ouvertures dans les glissières de sécurité permettant le passage des personnes ou des embarcations vers les rives du lac. Nous sommes d'avis que ces mesures d'atténuation proposées sont adéquates pour les résidents.

Les travaux de déblais dans la zone d'intervention risquent de nuire à la circulation locale en retardant les déplacements des résidents et des villégiateurs de la localité du lac des Loups. Les

travaux de remblais dans la zone d'intervention seront effectués à partir de la route actuelle et, ainsi, risquent de nuire à la circulation locale en retardant les déplacements des résidents et des villégiateurs de la localité du lac des Loups. Des mesures seront prises par l'initiateur de projet afin que la route dans la zone des travaux ne soit pas totalement fermée à la circulation. L'impact des travaux sur la circulation automobile locale a été jugé faible car, généralement, le débit routier est peu important. De plus, les travaux se dérouleront en septembre et l'étendue des travaux est locale et sa durée temporaire.

Plusieurs chalets et résidences à proximité des travaux sont sur le socle rocheux. Le bruit engendré par les travaux est susceptible de déranger les résidents de la zone d'intervention. Cependant, le nombre de personnes touchées sera faible, car on y trouve 22 habitations, dont la plupart sont des résidences secondaires utilisées en période estivale seulement. Le choix de la période de travaux en septembre, le dérangement par le bruit restreint aux zones d'intervention, le peu de transport par camion dû à la faible quantité de matériaux importés de l'extérieur du site et l'absence ou la limitation au minimum du dynamitage auront un impact faible sur la qualité de vie des résidents. En effet, l'initiateur de projet a choisi de réaliser les travaux dans ce roc friable, la majorité du temps à l'aide d'une pelle mécanique, afin de diminuer le bruit et l'émission de poussières.

Les impacts du projet sur le milieu humain, considérés faibles par l'initiateur de projet, ont été correctement évalués et les mesures d'atténuation proposées sont suffisantes pour protéger les personnes et les biens et limiter les perturbations du projet au minimum.

## **8. LES IMPACTS RÉSIDUELS**

Après l'application des mesures d'atténuation proposées par l'initiateur de projet, la grande majorité des impacts du projet sur l'environnement, au départ de moyenne ou de faible ampleur, seront encore plus faibles sans complètement les annuler. Les impacts résiduels correspondent aux répercussions sur l'environnement qui subsisteront après l'application des mesures d'atténuation et de leur effet à moyen et à long terme.

Un impact du projet qui a été jugé moyen ne peut être atténué par l'application de mesures d'atténuation. Il s'agit des sites sur le lac des Loups où la présence du potamot nain, variété à gemmes, une espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable, a été identifiée et sur lesquels des travaux seront réalisés. Une partie des sites connus seront partiellement remblayés par les travaux réalisés en rive. Il est bon de rappeler ici que la répartition de cette espèce au Québec est peu connue et pourrait être plus vaste que les connaissances actuelles. Un programme de suivi des peuplements de cette espèce aquatique, par un inventaire ultérieur, serait à prévoir par l'initiateur de projet.

Compte tenu des délais nécessaires à l'initiateur de projet pour obtenir les décrets d'expropriation, soit une année, les travaux ne pourront être réalisés avant l'automne 2003. Les étapes de la plantation de la végétation arbustive et arborescente ou l'ensemencement d'herbacées dans les zones de déblais et de remblais se feront au printemps 2004 seulement, pour une meilleure efficacité de la croissance. Des travaux correctifs sur les plantations ou les ensemencements effectués pourront être effectués si nécessaire au printemps 2005.

## **9. PROGRAMME DE SURVEILLANCE ENVIRONNEMENTALE ET DE SUIVI ENVIRONNEMENTAL**

Le programme de surveillance des travaux par l'initiateur de projet est complet et répond adéquatement aux exigences et aux préoccupations environnementales. Il vise à s'assurer que les normes, les directives environnementales et les exigences comprises dans l'étude d'impact ou dans les autorisations gouvernementales seraient incluses aux plans, devis du projet, documents de soumission ou tout autre document contractuel relatif au projet. Une séance d'information visant à sensibiliser l'entrepreneur général aux différentes préoccupations et aux exigences environnementales liées au projet est prévue avant le début des travaux, dans la section 6.6.1 de l'étude d'impact.

Durant les différentes phases des travaux, on s'assurera que toutes les normes, directives ou mesures environnementales soient respectées et que les mesures d'atténuation soient appliquées en respect de l'étude d'impact. Pour cela, un responsable de la surveillance environnementale sera désigné et à cette fin, verra à l'application des exigences environnementales et de l'application, le cas échéant, du plan d'urgence environnemental.

À la fin des travaux, ce responsable procèdera à l'acceptation des travaux et rédigera le rapport de surveillance. Ce rapport doit assurer que l'initiateur de projet a procédé à l'exécution des mesures environnementales de correction et de remise en état du milieu naturel prévues dans l'étude d'impact et exigées par le certificat d'autorisation du ministère de l'environnement.

Les principaux objectifs du programme de suivi environnemental sont de vérifier si l'évaluation des impacts effectuée dans l'étude d'impact s'avère valide et précise et si les mesures d'atténuation destinées à minimiser les impacts ont été efficaces. Le programme de suivi sera d'une durée de deux ans après la fin des travaux et permettra de s'assurer que les mesures d'atténuation relatives aux ensemencements et plantations végétales pour les déblais et les remblais en rives du lac des Loups ont été efficaces. De plus, à la fin du programme de suivi, une vérification des herbiers en bordure des zones de remblayage en milieu aquatique sera réalisée afin de vérifier l'occupation du potamot nain, variété à gemmes, une espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable, et de caractériser l'état des populations touchées par le projet.

## **10. CONCLUSION ET RECOMMANDATION**

À la lumière des informations obtenues dans le cadre de ce dossier, nous considérons que, dans son ensemble, le projet d'installation d'une glissière de sécurité sur la route 366 en rive du lac des Loups est acceptable sur le plan environnemental.

Aussi, nous recommandons qu'un certificat d'autorisation soit délivré par le gouvernement en faveur du ministère des Transports du Québec pour la réalisation de ce projet, aux conditions suivantes :

CONDITION 1 : Réserve faite des conditions prévues au présent certificat d'autorisation, le projet d'installation d'une nouvelle glissière de sécurité en rive du lac des Loups par le ministère des Transports du Québec, autorisé par ledit certificat d'autorisation, doit être conforme aux modalités et mesures prévues dans les documents suivants :

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Pose d'une glissière de sécurité sur la route 366 en bordure du lac des Loups dans la Municipalité de La Pêche, Étude d'impact sur l'environnement - Mise en contexte et description du milieu récepteur, Rapport principal*, préparé par Pierre Mousseau, biologiste, février 2000, 76 p., 8 tableaux, 6 figures et les annexes I à V ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Pose d'une glissière de sécurité sur la route 366 en bordure du lac des Loups dans la Municipalité de La Pêche, Addenda I Archéologie*, préparé par Denis Roy, archéologue, mars 2000, 3 p. ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Pose d'une glissière de sécurité sur la route 366 en bordure du lac des Loups dans la Municipalité de La Pêche, Étude d'impact sur l'environnement - Réponses aux questions du ministère de l'Environnement*, préparées par Yves Boutin, géologue, juin 2000, 12 p. et les annexes I à II ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Pose d'une glissière de sécurité sur la route 366 en bordure du lac des Loups dans la Municipalité de La Pêche, Étude d'impact sur l'environnement - Résumé*, préparé par Pierre Mousseau, biologiste, juillet 2000, 30 p. et 1 annexe ;

CONDITION 2 : Que le présent projet soit complété au 31 décembre 2005.

*Original signé par*

Serge Pilote, biologiste  
Chargé de projet  
Service des projets en milieu hydrique