

Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes

Projet : Rehaussement d'une partie de la route de la Langue-de-Terre sur le territoire de la municipalité de Maskinongé

Numéro de dossier : 3211-02-307

Liste par ministère ou organisme

no	Ministères ou organismes	Direction ou service	Signataire	Date	Nbrepages
1.	Ministère des Affaires municipales et Habitation	Direction régionale de la Mauricie	Sandra Baron et François Boucher	2018-08-23	2
2.	Ministère de la Sécurité publique	Direction régionale de la Mauricie-Centre-du-Québec	Sébastien Doire	2019-01-09	2
3.	Ministère de la Culture et des Communications	Direction régionale de la Mauricie, de l'Estrie et du Centre-du-Québec	Olivier Thériault	2018-08-30	2
4.	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation	Direction des analyses des politiques des pêches et de l'aquaculture	Denis Desrosiers	2018-08-30	2
5.	Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs	Direction de la planification et de la coordination	Monia Prévost	2019-04-15	9
6.	Ministère du Conseil exécutif	Secrétariat aux affaires autochtones	Lucien-Pierre Bouchard	2018-10-15	2
7.	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Mauricie et du Centre-du-Québec	Cynthia Provencher	2018-12-27	2
8.	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Mauricie et du Centre-du-Québec	Cynthia Provencher	2019-04-12	2
9.	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction de l'expertise hydrique - Direction adjointe de l'hydrologie et de l'hydraulique	Mélanie Adam et François Godin	2018-12-03	2

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Rehaussement d'une partie de la route de la Langue-de-Terre sur le territoire de la municipalité de Maskinongé	
Initiateur de projet	Municipalité de Maskinongé	
Numéro de dossier	3211-02-307	
Dépôt de l'étude d'impact	2017-07-24	
Présentation du projet : Le projet vise à rehausser un tronçon de la route Langue-de-Terre à un point maximal de l'ordre de 0,5m sur une distance de 560m afin d'obtenir un profil plat de la route. Ces travaux permettront de remédier aux inondations récurrentes de la route et faciliter l'accès aux résidences en tout temps, non seulement par les propriétaires mais également par les services d'urgences.		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	MAMOT	
Direction ou secteur	Direction régionale de la Maurice	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	04 - Mauricie	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentées, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1

Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.

Ne pas répondre ici. Allez à l'étape 3.

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

Thématiques abordées : S.O.

Référence à l'étude d'impact : S.O

Texte du commentaire : S.O.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
S.O.	S.O.	S.O.	S.O.

Clause(s) particulière(s) :

Cliquez ici pour entrer du texte.

2

Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?

Ne pas répondre ici. Allez à l'étape 3.

• Thématiques abordées : S.O.

• Référence à l'étude d'impact : S.O.

• Texte du commentaire : S.O.

Souhaitez-vous être consulté à nouveau lors de l'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet?

S.O.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
S.O.	S.O.	S.O.	S.O.

Clause(s) particulière(s) :

Cliquez ici pour entrer du texte.

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

3

Avis d'acceptabilité environnementale du projet

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?

Le projet est acceptable tel que présenté

Cliquez ici pour entrer du texte.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Sandra Baron	Conseillère en aménagement du territoire et urbanisme		2018-08-23
François Boucher	Directeur régional		2018-08-23

Clause(s) particulière(s)

Cliquez ici pour entrer du texte

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Rehaussement d'une partie de la route de la Langue-de-Terre sur le territoire de la municipalité de Maskinongé	
Initiateur de projet	Municipalité de Maskinongé	
Numéro de dossier	3211-02-307	
Dépôt de l'étude d'impact	2017-07-24	
Présentation du projet : Le projet vise à rehausser un tronçon de la route Langue-de-Terre à un point maximal de l'ordre de 0,5m sur une distance de 560m afin d'obtenir un profil plat de la route. Ces travaux permettront de remédier aux inondations récurrentes de la route et faciliter l'accès aux résidences en tout temps, non seulement par les propriétaires mais également par les services d'urgences.		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de la sécurité publique	
Direction ou secteur	Mauricie-Centre-du-Québec	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	04 - Mauricie	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentées, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact			
Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.		Ne pas répondre ici. Allez à l'étape 3.	
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?			
<ul style="list-style-type: none">Thématiques abordées : S.O.Référence à l'étude d'impact : S.OTexte du commentaire : S.O.			
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
Clause(s) particulière(s) :			
Cliquez ici pour entrer du texte.			

2

Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?

Ne pas répondre ici. Allez à l'étape 3.

• Thématiques abordées : S.O.

• Référence à l'étude d'impact : S.O.

• Texte du commentaire : S.O.

Souhaitez-vous être consulté à nouveau lors de l'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet?

S.O.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
S.O.	S.O.	S.O.	S.O.

Clause(s) particulière(s) :

Cliquez ici pour entrer du texte.

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

3


Avis d'acceptabilité environnementale du projet

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?

Le projet est acceptable tel que présenté

Cliquez ici pour entrer du texte.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Sébastien Doire	Directeur		2019-01-09

Clause(s) particulière(s)

Cliquez ici pour entrer du texte.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Rehaussement d'une partie de la route de la Langue-de-Terre sur le territoire de la municipalité de Maskinongé	
Initiateur de projet	Municipalité de Maskinongé	
Numéro de dossier	3211-02-307	
Dépôt de l'étude d'impact	2017-07-24	
Présentation du projet : Le projet vise à rehausser un tronçon de la route Langue-de-Terre à un point maximal de l'ordre de 0,5m sur une distance de 560m afin d'obtenir un profil plat de la route. Ces travaux permettront de remédier aux inondations récurrentes de la route et faciliter l'accès aux résidences en tout temps, non seulement par les propriétaires mais également par les services d'urgences.		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de la Culture et des Communications	
Direction ou secteur	Direction régionale de la Mauricie, de l'Estrie et du Centre-du-Québec	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	04 - Mauricie	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentées, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact			
Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.		Ne pas répondre ici. Allez à l'étape 3.	
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?			
<ul style="list-style-type: none"> Thématiques abordées : S.O. Référence à l'étude d'impact : S.O. Texte du commentaire : S.O. 			
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
Clause(s) particulière(s) :			
Cliquez ici pour entrer du texte.			

2

Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?

Ne pas répondre ici. Allez à l'étape 3.

- Thématiques abordées : S.O.
- Référence à l'étude d'impact : S.O.
- Texte du commentaire : S.O.

Souhaitez-vous être consulté à nouveau lors de l'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet?

S.O.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
S.O.	S.O.	S.O.	S.O.

Clause(s) particulière(s) :

Cliquez ici pour entrer du texte.

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

3

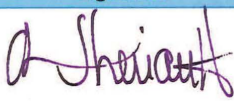
Avis d'acceptabilité environnementale du projet

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?

Le projet est acceptable tel que présenté

Cliquez ici pour entrer du texte.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Olivier Thériault	Conseiller en développement culturel		2018-08-30
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s)

Cliquez ici pour entrer du texte.

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Rehaussement d'une partie de la route de la Langue-de-Terre sur le territoire de la municipalité de Maskinongé	
Initiateur de projet	Municipalité de Maskinongé	
Numéro de dossier	3211-02-307	
Dépôt de l'étude d'impact	2017-07-24	
Présentation du projet : Le projet vise à rehausser un tronçon de la route Langue-de-Terre à un point maximal de l'ordre de 0,5m sur une distance de 560m afin d'obtenir un profil plat de la route. Ces travaux permettront de remédier aux inondations récurrentes de la route et faciliter l'accès aux résidences en tout temps, non seulement par les propriétaires mais également par les services d'urgences.		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	MAPAQ	
Direction ou secteur	Direction des analyses des politiques des pêches et de l'aquaculture	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	03 - Capitale Nationale	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT


Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentées, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact			
Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.		Ne pas répondre ici. Allez à l'étape 3.	
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?			
<ul style="list-style-type: none"> Thématiques abordées : S.O. Référence à l'étude d'impact : S.O. Texte du commentaire : S.O. 			
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
Clause(s) particulière(s) :			
Cliquez ici pour entrer du texte.			

2		Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires	
Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?		Ne pas répondre ici. Allez à l'étape 3.	
<ul style="list-style-type: none"> Thématiques abordées : S.O. Référence à l'étude d'impact : S.O. Texte du commentaire : S.O. 			
Souhaitez-vous être consulté à nouveau lors de l'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet?		S.O.	
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
Clause(s) particulière(s) :			
Cliquez ici pour entrer du texte.			

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures

3		Avis d'acceptabilité environnementale du projet	
Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?		Le projet est acceptable tel que présenté	
<p>En lien avec le secteur de l'aquaculture commerciale et à notre connaissance, il n'y a aucune activité présente ou projetée dans le territoire à l'étude qui pourrait être susceptible d'être en interaction avec le projet présenté.</p> <p>En lien avec le secteur de la pêche commerciale et du commerce des produits aquatiques qu'il supporte, il est à noter qu'à la section 5.1 du document RéponsesQuestions_3211-02-307-5, une erreur s'est glissée. Il n'y a pas six pêcheurs pour l'ensemble du secteur du Lac Saint-Pierre tel que mentionné, mais plutôt 17 pêcheurs (possédant 19 permis actifs). Il y a aussi de la pêche aux filets pratiquée dans les secteurs environnants. Cependant, comme l'étude parle de travaux qui seront effectués lors d'une période d'étiage, ceux-ci n'auraient pas d'impact sur les pêches commerciales, considérant qu'aucune pêche n'est pratiquée en partie exondée. Ainsi, il n'y a aucune activité directement présente ou projetée dans le territoire à l'étude qui pourrait être susceptible d'être en interaction avec le projet présenté.</p> <p>Compte tenu de l'avis professionnel que nous avons soumis le 15 septembre 2017, des mises à jour et réponses aux questions fournies par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques en janvier 2018, et en regard des champs de compétence pour lesquels nous sommes interpellés, nous considérons ce projet comme acceptable.</p> <p>Analyse effectuée par:</p> <p>Audrey Robillard, biologiste En collaboration avec Rémys Morrisette, technicien de la faune 2018-08-30</p>			
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Denis Desrosiers	Directeur		2018-08-30
Clause(s) particulière(s)			

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Rehaussement d'une partie de la route de la Langue-de-Terre sur le territoire de la municipalité de Maskinongé	
Initiateur de projet	Municipalité de Maskinongé	
Numéro de dossier	3211-02-307	
Dépôt de l'étude d'impact	2017-07-24	
Présentation du projet : Le projet vise à rehausser un tronçon de la route de la Langue-de-Terre à un point maximal de l'ordre de 0,5 m sur une distance de 560 m afin d'obtenir un profil plat de la route. Ces travaux permettront de remédier aux inondations récurrentes de la route et faciliter l'accès aux résidences en tout temps, non seulement par les propriétaires, mais également par les services d'urgences.		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de la Faune, des Forêts et des Parcs	
Direction ou secteur	Direction de la planification et de la coordination	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	04 - Mauricie	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentées, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact			
Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.			Ne pas répondre ici. Allez à l'étape 3.
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?			
<ul style="list-style-type: none"> Thématiques abordées : S.O. Référence à l'étude d'impact : S.O. Texte du commentaire : S.O. 			
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
Clause(s) particulière(s) :			
Cliquez ici pour entrer du texte.			

2

Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?

Ne pas répondre ici. Allez à l'étape 3.

- Thématiques abordées : S.O.
- Référence à l'étude d'impact : S.O.
- Texte du commentaire : S.O.

Souhaitez-vous être consulté à nouveau lors de l'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet?

S.O.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
S.O.	S.O.	S.O.	S.O.

Clause(s) particulière(s) :

Cliquez ici pour entrer du texte.

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

3

Avis d'acceptabilité environnementale du projet

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?

Le projet n'est pas acceptable, tel que présenté

L'avis du ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) est basé sur les documents déposés par l'initiateur : "Étude d'impact sur l'environnement" (juillet 2017), "Complément de l'étude d'impact sur l'environnement – Réponses aux questions et commentaires du MDDELCC" (janvier 2018) et "Analyse environnementale – Réponses à la demande d'informations supplémentaires du MELCC" (novembre 2018).

En se basant sur ces documents et en fonction de notre champ de compétence, le MFFP juge que le projet, tel que présenté, n'est pas acceptable sur le plan faunique. En effet, les informations présentées par l'initiateur n'ont pas permis de fournir une analyse juste du principal enjeu faunique qui préoccupe le MFFP, soit la libre circulation de l'eau et du poisson et la connectivité entre les habitats de la faune aquatique (et en particulier les habitats de reproduction) en phase d'exploitation du projet. De plus, il n'est actuellement pas possible de déterminer l'ampleur des pertes d'habitats fauniques qui seraient engendrées par le projet et donc d'établir les compensations qui pourraient être exigées pour rendre le projet acceptable d'un point de vue environnemental.

L'objectif du projet est de soustraire une partie de la route de la Langue-de-Terre, située sous la cote de crue de récurrence 2 ans du fleuve Saint-Laurent, à certains effets des épisodes d'inondation et ainsi assurer la sécurité des citoyens. Ces inondations surviennent majoritairement en période de crue printanière (avril, mai, juin).

Pour ce faire, l'initiateur propose un concept qui vise à rehausser une partie de la route d'au maximum 0,53 mètres, pour une élévation finale qui demeure néanmoins sous la cote de crue de récurrence 2 ans du fleuve Saint-Laurent. Il estime que ce rehaussement permettrait de réduire en moyenne de 16 jours par année la période durant laquelle la portion de la route, visée par le projet, serait submergée, passant de 20 jours en moyenne à 4 jours en moyenne. Plusieurs entrées charretières doivent également être remblayées pour en permettre l'accès.

Selon l'étude d'impact, le projet touche 46 lots privés, mais notons que seulement une trentaine de ceux-ci sont aménagés à des fins résidentielles, de villégiature ou commerciales (une pourvoirie). Le projet vise donc à améliorer l'accès et la sécurité d'une trentaine de propriétés, pour 16 jours par année en moyenne, et majoritairement en avril, mai et juin.

Rappelons que la totalité du projet se situe sur le littoral (zone inondable 0-2 ans) du lac Saint-Pierre. Dans l'étude d'impact, il est mentionné que la zone visée par le projet peut être fréquentée par plusieurs espèces de poissons, recherchées par les pêcheurs sportifs, comme la perchaude (*Perca flavescens*), dont l'état des stocks au lac Saint-Pierre est jugé préoccupant. À la suite du dépôt du rapport du Comité scientifique sur la gestion de la

perchaude au lac Saint-Pierre, la situation de l'espèce a nécessité des mesures sévères auprès de l'industrie de la pêche commerciale et de la pêche sportive. Outre ces mesures, il a été recommandé d'intensifier les efforts de protection et de restauration des milieux humides en plaine inondable au lac Saint-Pierre.

On trouve également, dans le secteur des travaux, le grand brochet (*Esox lucius*), dont la situation est préoccupante au lac Saint-Pierre, la barbotte brune (*Ameiurus nebulosus*), l'achigan à petite bouche (*Micropterus dolomieu*), l'achigan à grande bouche (*Micropterus salmoides*), le doré jaune (*Sander vitreus*) et le doré noir (*Sander canadensis*), en plus de nombreuses autres espèces qui ne font pas l'objet de pêche sportive ou commerciale.

De plus, selon les données du Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ), on note la présence de deux espèces de poissons désignées menacées dans ce secteur du fleuve Saint-Laurent, soit le dard de sable (*Ammocrypta pellucida*) ainsi que le chevalier cuirré (*Moxostoma hubbsi*), que l'étude d'impact identifiait, à tort, comme une espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable. Notons également qu'une occurrence de tortue mouchetée (*Emydoidea blandingii*), une espèce menacée, s'est également ajoutée à la base de données du CDPNQ depuis la demande du consultant en 2015.

Deux espèces de poissons désignées vulnérables, soit le méné d'herbe (*Notropis bifrenatus*) et le fouille-roche gris (*Percina copelandi*), auxquelles l'étude d'impact avait d'ailleurs attribué un statut erroné, sont aussi présentes.

L'étude d'impact mentionne que plusieurs espèces de poissons sont susceptibles de frayer dans les cours d'eau de la zone d'étude locale et que ces espèces frayent entre la fin avril et la mi-juillet, soit la même période que celle des inondations, desquelles le projet vise à soustraire une partie de la route. Bien que l'étude d'impact précise que la zone immédiate des travaux est peu propice à la fraye des poissons, puisque le milieu est engazonné, nous sommes d'avis que la zone visée par les travaux, lorsqu'elle est inondée en avril, mai et juin, peut être utilisée par la faune aquatique comme voie de passage pour accéder aux zones de fraye situées à proximité et en particulier aux milieux humides situés au nord de la zone des travaux et subséquemment pour rejoindre ensuite le fleuve après la reproduction des géniteurs et l'éclosion des larves.

Le rehaussement de la route, tel que proposé, créera donc une barrière supplémentaire d'une hauteur de près d'un demi-mètre, laquelle pourrait limiter davantage la libre circulation de l'eau et du poisson et l'accès aux habitats de reproduction et d'alimentation. Rappelons que les déplacements des alevins, avant qu'ils aient atteint une taille suffisante pour être pleinement mobile, se font de façon passive et sont donc tributaires des mouvements des masses d'eau. Le rehaussement de la route, couplé au remblaiement complémentaire requis pour assurer l'accès aux entrées charretières (élément actuellement non quantifié), modifieront l'hydrologie du secteur et présente un risque élevé de création de cuvettes dans lesquelles des poissons de tous stades de vie, particulièrement au stade larvaire, pourraient demeurer captifs lors de la décrue.

Ainsi, des modifications doivent être apportées au projet et des mesures d'atténuation ou de compensation supplémentaires ou des engagements sont nécessaires pour que le projet soit acceptable sur le plan environnemental. Actuellement, il n'est pas possible de conclure que les impacts résiduels sont acceptables, que les impacts positifs du projet compensent ses impacts négatifs résiduels et que la raison d'être du projet et l'intérêt du public pour sa réalisation justifient les impacts résiduels, dont l'évaluation est actuellement incomplète.

Les points qui demandent des éclaircissements supplémentaires ainsi que les éléments de justification requis sont présentés de façon plus détaillée dans les paragraphes qui suivent :

A) Empiètement du projet – informations manquantes

Le MFFP a pris connaissance des nouvelles informations fournies dans le document de novembre 2018, notamment l'analyse des élévations existantes et projetées, les plans du chemin et des entrées charretières qui devront être touchés par le projet et le tableau 1 du document présentant le détail des travaux requis aux entrées charretières. Certaines données semblent manquantes, incomplètes ou erronées.

Par exemple, dans la réponse à la question 8 du document de janvier 2018, il est mentionné que le chemin sera rehaussé sur une longueur de 560 m alors que sur le plan 2 de 5 de l'annexe C du document de novembre 2018, le chemin serait rehaussé sur une longueur de 580 m.

Un autre exemple serait l'entrée charretière projetée sur le cadastre 4824536. Alors que celle-ci est présentée sur le plan d'analyse des élévations existantes, elle n'apparaît pas au tableau 1 ni sur les coupes des entrées privées. Il n'est donc pas possible de savoir si des travaux y sont prévus.

Pour ce qui est de l'entrée charretière projetée au numéro civique 66, on prévoit un rehaussement du chemin de 195 mm, selon les coupes des entrées privées, mais un rehaussement de l'entrée de 228 mm supplémentaires, selon le tableau 1, malgré que cette entrée soit déjà située actuellement plus haute que la route. Par ailleurs, sur la coupe, l'entrée existante est en pavé alors qu'au tableau 1, l'entrée charretière est en gravier.

La superficie de remblai de part et d'autre du chemin et des entrées charretières doit être validée. Dans le premier complément de l'étude d'impact fourni par l'initiateur, la réponse à la question 8 mentionne une superficie de 840 m² (560 m linéaires x 1,5 m). Le profil en long illustré aux plans 1 et 2 de 5 montre pourtant que le rehaussement serait réalisé sur une distance de 580 m. Par ailleurs, l'initiateur a calculé la superficie de 840 m² à partir de la largeur minimale d'accotement, qui serait de 75 cm. Les coupes des entrées charretières fournies par l'initiateur montrent cependant que l'élargissement du pavage existant est, à plusieurs endroits, beaucoup plus large que 75 cm. À titre d'exemple, la coupe de l'entrée #96 – CH. 0+432 illustre un remblai supplémentaire d'environ 1,5 m dans

l'accotement de gauche.

En ce qui concerne l'empiètement, la longueur projetée, de chacune des entrées charretières qui seront rehaussées, n'est pas précisée et l'incertitude sur la superficie de remblai réalisé de part et d'autre du pavage ou chemin gravelé existant sont d'autres éléments d'information qui limitent l'analyse de ce projet.

Ainsi, le MFFP est d'avis que, pour être jugé acceptable, le projet doit être bonifié par des réponses aux questionnements suivants :

A.1 Fournir la longueur projetée de chacune des entrées charretières qui seront rehaussées;

A.2 Ajouter une échelle graphique sur la carte d'élévation du terrain existant et proposé, pour permettre d'évaluer la superficie des divers éléments du projet, notamment les entrées charretières;

A.3 Corriger le calcul de la superficie de remblai de part et d'autre du chemin et des entrées charretières;

A.4 L'initiateur du projet devra également réviser l'ensemble des données et au besoin expliquer les éléments qui semblent incohérents;

A.5. Corriger la superficie de remblai réalisé de part et d'autre du chemin et des entrées charretière existante.

B) Empiètement du projet – justification du besoin

Dans le but de s'assurer que les activités susceptibles d'altérer un habitat faunique sont examinées de manière prévisible et uniforme au Québec, le MFFP a édicté des lignes directrices pour la conservation des habitats fauniques. Celles-ci reposent sur un principe directeur de l'atteinte d'aucune perte nette d'habitat faunique. L'objectif sous-tendu par ce principe est de conserver, de façon durable, les diverses composantes des habitats fauniques, et ce, tant à ce qui a trait à des superficies qu'à des caractéristiques fonctionnelles. À la lumière des nouveaux éléments fournis par l'initiateur du projet dans le document de novembre 2018, notamment l'analyse des élévations existantes et projetées (route et terrains adjacents) ainsi que les plans, la cartographie et le dimensionnement projeté de la route et des entrées charretières, et en nous basant sur les lignes directrices, nous questionnons l'ampleur du projet.

Selon la séquence « éviter – minimiser – compenser » faisant partie intégrale des lignes directrices, il y aurait lieu d'éviter les impacts dans le fragile écosystème du lac Saint-Pierre en s'assurant que la longueur du projet se limite au besoin auquel il doit répondre, c'est-à-dire améliorer la sécurité en ce qui a trait à l'accès aux résidences situées en bordure de la route de la Langue-de-Terre.

À cet effet, la conception du projet devrait s'y limiter et faire la différence entre les propriétaires résidents et les propriétaires de terrains situés sur la route de la Langue-de-Terre, mais qui n'y résident pas (certains terrains ne comptent aucun bâtiment, selon la matrice graphique de la MRC de Maskinongé :

<https://carto.mrc-maskinonge.qc.ca/matrice/externe/51008/> consultée le 28 novembre 2018).

Dans ce contexte, la longueur du projet devrait être revue. En effet, selon l'étude d'impact, le tronçon de la route visé par l'étude s'étend sur une distance d'environ 560 m (cette longueur reste à être précisée selon les commentaires précédents), alors que la dernière entrée charretière est située à environ 0 + 515 m. Ainsi, la limite du projet à l'extrémité est, comprenant notamment la portion du chemin à recharger en MG-20, devra être revue, sinon son maintien devra être justifié.

De la même façon, les superficies des entrées charretières devront être revues en retirant les entrées ne desservant aucune résidence réputée conforme. Il est à noter que selon la section 15.1 du Règlement de zonage 129-2017 de la municipalité de Maskinongé, les roulottes sont permises uniquement comme habitation temporaire sur un terrain de camping, comme habitation temporaire sur un terrain déjà occupé par une résidence dans les zones à dominante récréative, comme habitation temporaire pour les travailleurs agricoles ou sur les chantiers de construction ou forestiers. Ainsi, dans le contexte où plusieurs terrains du secteur n'abritent aucune résidence et ne peuvent légalement recevoir de roulottes, l'initiateur ne peut prétendre à leur besoin d'accès pour des questions de sécurité.

Par ailleurs, toujours en se basant sur les lignes directrices, nous sommes d'avis qu'il y aurait lieu de minimiser les impacts du projet associés à l'empiètement en limitant les travaux aux entrées charretières (en nombre, en longueur et en largeur). En effet, certaines résidences ont présentement 2, voire 3 entrées charretières. Parfois, le rehaussement des entrées charretières équivaut à toute la largeur de la propriété. On doit rappeler que la justification du projet n'est pas de remblayer le terrain, situé sur le littoral du fleuve, pour permettre une jouissance du terrain pendant une période plus longue, ce qui n'est pas conforme aux termes de la politique gouvernementale de protection des rives, du littoral et des plaines inondables, mais bien d'assurer un accès sécuritaire aux résidences pour les services de sécurité publique.

L'initiateur mentionnait, dans le document de janvier 2018, que « Les volumes et superficies des remblais pour les entrées charretières seront déterminés lors de la réalisation des travaux de la route autant pour la partie située dans l'emprise de la route que pour celle sur les propriétés privées. Chacune des situations d'entrée charretière sera évaluée et les travaux à faire préciser de façon à limiter les remblais requis au minimum. Les travaux pour les entrées charretières, autant à l'intérieur de l'emprise de la route que sur les propriétés privées, seront réalisés par l'entrepreneur retenu par la Municipalité de Maskinongé. Les mêmes matériaux utilisés pour le rehaussement de la route et des accotements seront utilisés pour les entrées charretières (asphalte, gravier MG-20, gazon) autant à

l'intérieur de l'emprise de la route que sur les propriétés privées. Considérant le relief relativement plat du territoire environnant le tronçon de la route de la Langue-de-Terre qui sera rehaussé, du faible rehaussement de la route (53 cm maximum), que seulement 46 lots privés sont concernés et de l'exigence de limiter au maximum les remblais requis, les remblais pour les entrées charretières devraient être relativement limités. Par ailleurs, dans tous les cas, aucun élargissement ou agrandissement des entrées charretières ne sera permis. L'objectif est d'ajuster la situation existante des entrées charretières, au moment du début des travaux, en utilisant le minimum de remblais tout en assurant un accès sécuritaire pour les résidents ». Cependant, le document de novembre 2018 présente maintenant les superficies allouées aux entrées charretières de chacune des propriétés. En se basant sur l'ampleur des remblais projetés (nombre par propriété, longueur et largeur) et leurs impacts potentiels pour la circulation de l'eau et des poissons, nous sommes d'avis que le commentaire que nous avons transmis, suite à cette réponse de l'initiateur, est toujours valide, à savoir que le projet devrait être assujéti à la condition suivante : « des limitations en ce qui concerne les travaux relatifs aux entrées charretières, pour chacune des propriétés (ex. : une seule entrée charretière par propriété, largeur maximale de 4 m, limiter les remblais dans les habitats fauniques, ne pas limiter la libre circulation du poisson... ».

Actuellement, plusieurs entrées charretières excèdent la largeur de 4 m que le MFFP imposerait comme condition si elles devaient être aménagées aujourd'hui. De plus, une dizaine de résidences sont visées par des rehaussements dont la largeur excède les normes édictées dans le Règlement de zonage 129-2017 de la Municipalité de Maskinongé, soit 8 m de largeur au maximum pour un usage résidentiel, agricole ou forestier et 11 m de largeur pour un usage commercial, industriel ou public (article 14.8).

Enfin, plusieurs entrées charretières seront d'une longueur démesurée par rapport à la longueur requise pour ajuster le terrain à la hauteur du rehaussement du chemin. Par exemple, au chaînage 403, l'entrée charretière serait aménagée sur une longueur de 11,6 m (estimée à partir de la largeur inscrite à la matrice graphique de la municipalité) pour s'ajuster au rehaussement de 0,435 m du chemin (pente approximative de 26 :1). Les longueurs de remblais proposées semblent donc excessives.

Ainsi, le MFFP est d'avis que, pour être jugé acceptable, le projet doit être bonifié par des réponses aux questionnements suivants :

B.1 Identifier les propriétés sur lesquelles il y a des résidences réputées conformes aux lois et règlements en vigueur et pour lesquelles le chemin doit être relevé pour une question d'accès sécuritaire;

B.2 Réévaluer la longueur réelle des travaux requis sur le chemin et justifier cette longueur;

B.3 Revoir les travaux des entrées charretières en s'assurant de minimiser l'impact dans l'habitat du poisson et présenter ces nouvelles données;

B.4. L'initiateur devra également démontrer comment il entend respecter, lui-même, l'engagement pris à la question 9 (mai 2018) en ce qui concerne l'application, de façon stricte, de sa réglementation municipale pour les travaux aux entrées charretières.

C) Atténuation des impacts sur la libre circulation de l'eau et des poissons et sur la connectivité entre le fleuve et les milieux humides situés au nord de la zone des travaux

Dans l'étude d'impact, il est mentionné que plusieurs espèces de poissons recherchées par les pêcheurs sportifs, dont la perchaude, peuvent fréquenter la zone visée par le projet. On note également la présence de quatre espèces de poissons désignées menacées ou vulnérables. L'étude d'impact mentionne que plusieurs de ces espèces de poissons, qui frayent entre la fin avril et la mi-juillet, sont susceptibles de frayer dans les cours d'eau de la zone d'étude locale.

L'étude d'impact précise que : « ... la zone immédiate des travaux est peu propice à la fraye des poissons puisque le milieu est engazonné. Le potentiel des abords de la route, pour la reproduction des poissons, est faible en raison de l'entretien paysager exercé par les résidents. D'autre part, les abords de la route sont dépourvus d'herbiers aquatiques et de prairies humides en raison de l'entretien paysager exercé par les résidents. Conséquemment, la zone immédiate des travaux ne constitue pas un habitat de qualité pour l'alimentation des poissons. Considérant ce qui précède, aucun impact n'est appréhendé sur l'habitat du poisson ».

Ces éléments soulèvent des questionnements quant à l'évaluation de l'utilisation du secteur par le poisson et de l'impact du projet sur cet aspect.

Tout d'abord, on ne peut pas affirmer que la végétation coupée continuellement par des riverains ne constitue pas un habitat d'alimentation potentiel pour la faune en période d'inondation. De plus, l'étude d'impact omet de mentionner que la zone des travaux, lorsqu'elle est submergée, peut être utilisée par la faune aquatique comme voie de passage pour accéder aux zones de fraye situées à proximité ou pour rejoindre le fleuve après la reproduction des géniteurs et l'éclosion des larves.

Ensuite, alors que l'étude d'impact mentionne qu'aucun impact n'est anticipé sur la faune aquatique en phase d'exploitation, il est précisé, dans le document complémentaire de novembre 2018 (en réponse à la question 10), que l'impact anticipé du projet sur la libre circulation du poisson et sur la connectivité entre le fleuve et les milieux humides situés au nord de la zone des travaux n'a pas été évalué et ne le sera pas.

Pourtant, dans ce même document complémentaire de novembre 2018, de nouvelles informations sont fournies, soit une analyse de l'élévation du terrain existant et projeté. Cette analyse permet justement de localiser certaines zones qui pourraient être problématiques et d'anticiper qu'il pourrait y avoir des impacts sur la faune aquatique en phase d'exploitation.

Ainsi, suite au commentaire que nous avons déjà formulé sur le sujet, à savoir : « L'initiateur doit détailler ces impacts et ne pas se limiter à mentionner que l'eau et les poissons ne seront pas isolés. L'initiateur doit faire la démonstration qu'aucun territoire ne sera enclavé, en précisant sur quelles données il s'appuie (LIDAR, arpentage du secteur ou autre)... », nous sommes d'avis que l'initiateur, en se basant sur ces nouvelles données, est à même d'évaluer l'impact appréhendé sur la faune aquatique et pourrait proposer des mesures d'atténuation, comme demandé dans notre commentaire précédent.

Rappelons que l'initiateur estime que le rehaussement permettrait de réduire en moyenne de seize jours par année la période durant laquelle la portion de la route visée par le projet serait submergée, passant de vingt jours en moyenne à 4 jours en moyenne. Il s'agit donc d'une réduction, par le fait même, de la durée de la période pendant laquelle l'eau et la faune aquatique peuvent circuler au-dessus de la route inondée.

L'initiateur doit donc identifier et quantifier les impacts appréhendés associés à la libre circulation de l'eau et du poisson et à la perte de connectivité, incluant celle associée à la modification de la dérive larvaire et au risque de trappage de poissons. Il doit également modifier la conception du projet pour tenter de minimiser ces impacts.

Dans ce contexte, le MFFP juge non acceptable la proposition de l'initiateur à l'effet de ne pas évaluer ces impacts et de se limiter à réaliser un suivi post-construction pour éventuellement apporter, au besoin, des travaux correctifs. À ce sujet, nous soulignons que la méthode proposée pour le suivi (Qc-10 du document de novembre 2018) est d'ailleurs très discutable, puisqu'elle ne permettrait assurément pas de détecter la présence de poissons dans leur premier stade de vie.

L'analyse des impacts devrait également tenir compte des impacts cumulatifs. En effet, il importe de préciser que près de 5 000 hectares de milieux riverains humides de haut potentiel en tant qu'habitat du poisson ont été modifiés ou détruits au lac Saint-Pierre au cours des dernières décennies, déclenchant la mise en place de mesures de protection et de restauration par divers partenaires. Les ministères, notamment, et de nombreux partenaires ont investi plusieurs millions de dollars depuis 1985 pour restaurer et recréer les milieux humides et les frayères perdus par les actions du passé, notamment dans le secteur de Saint-Barthélemy situé directement au nord de la zone projetée des travaux. Chaque nouvelle perte d'habitat du poisson dans le lac Saint-Pierre et le fleuve crée un impact cumulatif s'additionnant aux pertes déjà survenues dans cet écosystème.

En se basant sur la séquence « éviter – minimiser – compenser » faisant partie intégrale des lignes directrices, l'initiateur doit mettre en œuvre toutes les mesures requises pour minimiser les effets du projet sur les habitats fauniques, notamment faciliter la circulation de l'eau et des poissons.

Toujours en se basant sur la séquence « éviter – minimiser – compenser », toutes pertes d'habitat faunique, tant en ce qui a trait à des superficies qu'à des caractéristiques fonctionnelles, qui n'ont pu être évitées ou minimisées, doivent être adéquatement compensées. L'initiateur évalue actuellement les pertes de superficies d'habitats relatives à l'empiètement du profil projeté, incluant les entrées charretières, à 7 117 m².

En plus des pertes de superficies d'habitats, le projet occasionnera une perte des caractéristiques fonctionnelles de l'habitat, soit une réduction de la connectivité pour les poissons qui peuvent actuellement circuler entre le fleuve Saint-Laurent et les milieux humides situés au nord de la route. L'initiateur mentionne d'ailleurs à cet effet, en réponse à la question 11 que : « Ainsi, en s'appuyant sur les 40 années de données sur les niveaux d'eau enregistrées, il est raisonnable de croire que la période d'inondation du tronçon à l'étude sera d'environ une semaine après le rehaussement comparativement à plus de deux semaines en moyenne actuellement (17 jours). Dans un contexte de changements climatiques, si l'on ne retient que les dix dernières années (2009 à 2018) où il y a d'ailleurs eu trois années d'inondation d'une durée dépassant un mois pour le tronçon à l'étude, la période de nonaccès serait d'une semaine avec le rehaussement comparée à plus de trois semaines actuellement (23 jours) ». Cette réduction affectera deux périodes importantes de la reproduction des poissons, soit les géniteurs en montaison pour la fraye et ensuite les larves qui sont transportées vers le fleuve lors de la décrue (dérive larvaire).

Ainsi, le MFFP est d'avis que, pour être jugé acceptable, le projet doit être bonifié par des réponses aux questionnements suivants :

C1. L'initiateur doit identifier et quantifier les impacts appréhendés associés à la libre circulation de l'eau et du poisson et à la perte de connectivité;

C.2 En se basant sur l'analyse de l'élévation du terrain, il doit proposer un plan de drainage de la zone ayant pour objectifs : 1) le maintien de la connexion entre les parties basses des terrains (cuvettes projetées), se drainant actuellement via la portion est du chemin, et le fleuve via des ponceaux et/ou des fossés; et 2) le maintien de la connexion entre le fleuve et le milieu humide situé au nord du chemin via des ponceaux sous le chemin;

C.3 Il doit réévaluer les superficies d'habitats fauniques perdues en intégrant les commentaires précédents et les données modifiées (longueur de la route réellement requise, nombre d'entrées charretières requises et largeur maximale des entrées charretières);

C.4 Suite à la réalisation du plan de drainage demandé précédemment, il doit évaluer si l'accessibilité aux milieux

humides est toujours problématique pour la faune aquatique;

C.5 Il doit présenter un programme de suivi des ouvrages à faire approuver par le MFFP, incluant notamment l'utilisation, par le poisson, des voies de connexion à être mises en place;

C.6. Il doit aussi déposer un plan minimal préliminaire d'aménagement faunique qui sera détaillé dans le cadre de l'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE. Le MFFP pourra alors orienter le projet en fonction des aménagements fauniques à recréer;

C.7 Enfin, dans le but d'avoir un portrait clair des travaux réalisés et de s'assurer que l'ensemble des mesures de mitigation joue adéquatement leurs rôles, l'initiateur devra déposer un plan tel que construit à la fin des travaux.

D) Autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE

Certains éléments de la section relative à la protection de l'environnement du devis présenté à l'annexe D du document de novembre 2018 devront être revus :

Section 2.1 Généralités :

Afin d'éviter l'introduction de végétation envahissante (phragmite, renouée du Japon, etc.) dans le fragile écosystème du lac Saint-Pierre, le devis devra préciser que tout matériel de remblai utilisé devra être exempt de source de contamination (ex.: graines, rhizomes) par des espèces végétales envahissantes. À cet effet, l'entrepreneur devra notamment préciser dans le plan d'action pour la protection de l'environnement la provenance des matériaux de remblai.

Afin d'éviter la mortalité des poissons, s'il y a pompage d'eau dans le milieu, l'entrepreneur devra mettre en place des mesures pour éviter l'aspiration des poissons.

Section 2.4 Disposition des surplus d'excavation :

Pour éviter toutes pertes d'habitats fauniques, il devra être précisé que la disposition des surplus d'excavation devra être réalisée à l'extérieur de tous lacs et cours d'eau.

Section 2.17 Période de restriction :

Dans le contexte où l'initiateur du projet précise que, dans ce secteur, la plupart des espèces de poissons fraient du début avril à la fin juillet (document janvier 2018), le devis devra être modifié pour préciser que « les travaux dans le cours d'eau sont interdits durant la période du 31 mars au 31 juillet ».

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Monia Prévost	Directrice		2018-12-21

Clause(s) particulière(s)

Cliquez ici pour entrer du texte.

3

Avis d'acceptabilité environnementale du projet

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?

Le projet est acceptable, conditionnellement à l'obtention des éléments ci-dessous

L'avis du ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) est basé sur l'ensemble des documents suivants déposés par l'initiateur : Étude d'impact sur l'environnement (juillet 2017), Complément de l'étude d'impact sur l'environnement – Réponses aux questions et commentaires du MDDELCC (janvier 2018), Analyse environnementale – Réponses à la demande d'informations supplémentaires du MELCC et Municipalité de Maskinongé, Analyse environnementale, réponses à la demande d'engagements et d'informations complémentaires dans le cadre du projet de rehaussement d'une partie de la route de la Langue-de-Terre sur le territoire de la municipalité de Maskinongé (dossier 3211-02-307) (mars 2019).

En se basant sur ces documents et en fonction de son champ de compétence, le MFFP juge que le projet, tel que présenté, est acceptable, conditionnellement au respect des trois conditions ci-dessous :

1- Assurer le drainage des cuvettes dans les secteurs non prévus dans la réponse à la question 12 (secteurs situés au sud de la route, entre les numéros civiques 62 et 76).

2- Compenser, dès la fin des travaux, l'ensemble des pertes d'habitats fauniques :

a) pertes de superficies occasionnées par l'empiètement global du projet (route et entrées charretières);

b) pertes des caractéristiques fonctionnelles de l'habitat que le projet engendrera : la réduction de la connectivité pour les poissons entre le fleuve Saint-Laurent et les milieux humides situés au nord de la route. Cette perte surviendra majoritairement en période de crue printanière (avril, mai et juin).

Rappelons que la totalité des travaux prévus se situe sur le littoral (zone inondable 0-2 ans) du lac Saint-Pierre et que la compensation devra être localisée dans cette zone.

Les pertes décrites en a) et en b) pourront être compensées par la réalisation d'un projet, en collaboration avec le comité ZIP du lac Saint-Pierre, tel que proposé par l'initiateur. Le MFFP a d'ailleurs identifié une zone potentielle, dans un secteur situé à proximité de la zone des travaux (voir la figure en annexe) et dont le centroïde correspond à la localisation suivante : 46,163 N; -73,034 O.


Afin de compenser les pertes de superficies d'habitat ainsi que les pertes de connectivité, le projet de compensation devra :

- améliorer l'accès des poissons à des milieux fonctionnels, c'est-à-dire assurer le respect de libre circulation des poissons dans les différentes aires d'habitat;
- recréer un milieu humide typique de la plaine d'inondation du lac Saint-Pierre. Afin de s'assurer qu'il n'y ait aucune perte nette d'habitat, il est suggéré que la superficie des habitats recréés soit supérieure à celle des habitats perdus par l'empiètement global du projet. Minns (2006) avance des valeurs de 2 pour 1, ou plus. Par contre, considérant la nature et la qualité (moyenne à faible) des habitats qui seront perdus par les travaux, un ratio de 1,5 pour 1 devrait s'avérer suffisant pour s'assurer qu'il n'y ait aucune perte nette d'habitat occasionnée par ce projet;
- prévoir une caractérisation préalable, par l'initiateur, de la zone proposée pour le projet de compensation. Cette caractérisation permettra de soulever les problématiques de libre circulation et de perte d'habitat pour le poisson dans la zone proposée, ce qui permettra à l'initiateur d'identifier les meilleures options de projets. Les divers scénarios d'aménagement faunique devront être présentés au MFFP. Une fois le scénario retenu et approuvé par le MFFP, il devra être détaillé dans la demande d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Le MFFP pourra alors orienter le projet en fonction des aménagements fauniques à recréer.

3- Assurer la réalisation des travaux correctifs dans les meilleurs délais pour éviter la problématique des cuvettes. Malgré la mise en œuvre d'un plan de drainage, il demeure possible que des problématiques de cuvettes soient identifiées lors du suivi. L'initiateur devra s'engager à corriger toute situation problématique, lorsqu'identifiée, dans un court délai, selon un échéancier vérifiable au terrain par les responsables du suivi.

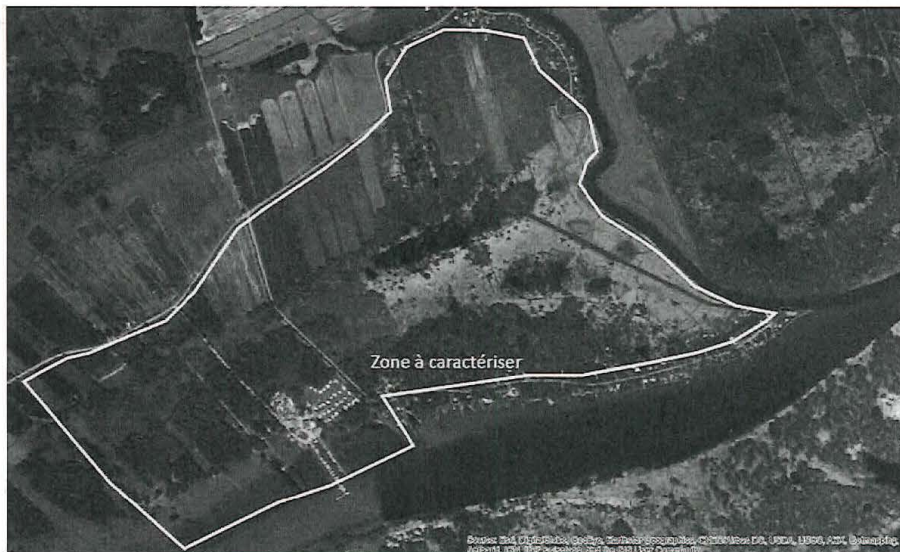
Référence: Minns, C.K. 2006. Compensation ratios needed to offset timing effects of losses and gains and achieve no net loss of productive capacity of fish habitat. Can. J. Fish. Aquat. Sci. 63: 1172-1182).

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Monia Prévost	Directrice		2019-04-15

Clause(s) particulière(s)

Cliquez ici pour entrer du texte.



Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux.

Choisissez un bloc de construction.

Choisissez un bloc de construction.

Choisissez un bloc de construction.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX**PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT**

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Rehaussement d'une partie de la route de la Langue-de-Terre sur le territoire de la municipalité de Maskinongé	
Initiateur de projet	Municipalité de Maskinongé	
Numéro de dossier	3211-02-307	
Dépôt de l'étude d'impact	2017-07-24	
Présentation du projet : Le projet vise à rehausser un tronçon de la route Langue-de-Terre à un point maximal de l'ordre de 0,5 m sur une distance de 560 m afin d'obtenir un profil plat de la route. Ces travaux permettront de remédier aux inondations récurrentes de la route et faciliter l'accès aux résidences en tout temps, non seulement par les propriétaires, mais également par les services d'urgence.		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère du Conseil exécutif	
Direction ou secteur	Secrétariat aux affaires autochtones	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	03 - Capitale Nationale	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentées, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact			
Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.			Ne pas répondre ici. Allez à l'étape 3.
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?			
<ul style="list-style-type: none"> Thématiques abordées : S.O. Référence à l'étude d'impact : S.O. Texte du commentaire : S.O. 			
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
Clause(s) particulière(s) :			
Cliquez ici pour entrer du texte.			

2

**Avis de recevabilité à la suite
du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires**

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?

Ne pas répondre ici. Allez à l'étape 3.

- Thématiques abordées : S.O.
- Référence à l'étude d'impact : S.O.
- Texte du commentaire : S.O.

Souhaitez-vous être consulté à nouveau lors de l'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet?

S.O.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
S.O.	S.O.	S.O.	S.O.

Clause(s) particulière(s) :

Cliquez ici pour entrer du texte.

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures

3

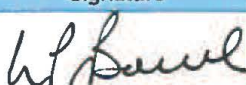
Avis d'acceptabilité environnementale du projet

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?

Le projet est acceptable tel que présenté

Cliquez ici pour entrer du texte.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Lucien-Pierre Bouchard	Directeur à la Direction des relations avec les autochtones		15/10/18

Clause(s) particulière(s)

Cliquez ici pour entrer du texte.

AVIS D'EXPERT
PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Nom du projet	Rehaussement d'une partie de la route de la Langue-de-Terre sur le territoire de la municipalité de Maskinongé
Initiateur de projet	Municipalité de Maskinongé
Numéro de dossier	3211-02-307
Dépôt de l'étude d'impact	2017-07-24
Présentation du projet : Le projet vise à rehausser un tronçon de la route Langue-de-Terre à un point maximal de l'ordre de 0,5 m sur une distance de 560 m afin d'obtenir un profil plat de la route. Ces travaux permettront de remédier aux inondations récurrentes de la route et faciliter l'accès aux résidences en tout temps, non seulement par les propriétaires mais également par les services d'urgences.	
Ministère ou organisme	MDDELCC
Direction ou secteur	Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Mauricie et du Centre-du-Québec
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.
Région	04 - Mauricie

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentées, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1			
Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.			Ne pas répondre ici. Allez à l'étape 3.
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?			
<ul style="list-style-type: none"> Thématiques abordées : S.O. Référence à l'étude d'impact : S.O. Texte du commentaire : S.O. 			
S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
Cliquez ici pour entrer du texte.			

AVIS D'EXPERT
PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

2

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?

Ne pas répondre ici. Allez à l'étape 3.

- Thématiques abordées : S.O.
- Référence à l'étude d'impact : S.O.
- Texte du commentaire : S.O.

Souhaitez-vous être consulté à nouveau lors de l'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet?

Choisissez une réponse

S.O.

S.O.

S.O.

S.O.

Cliquez ici pour entrer du texte.

2

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?

Choisissez un élément.

- Thématiques abordées : Cliquez ici pour entrer du texte.
- Référence à l'étude d'impact : Cliquez ici pour entrer du texte.
- Texte du commentaire : Cliquez ici pour entrer du texte.

Souhaitez-vous être consulté à nouveau lors de l'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet?

Choisissez un élément.

Cliquez ici pour entrer du texte.

Cliquez ici pour entrer du texte.

Cliquez ici pour entrer une date.

Cliquez ici pour entrer du texte.

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

3

Selon les renseignements décrits par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental tel que présenté?

Le projet n'est pas acceptable, tel que présenté

Bien que l'initiateur a répondu à plusieurs de nos questions soulevées dans nos avis précédents, certains aspects du projet doivent encore être précisés pour pouvoir nous prononcer quant à l'acceptabilité environnementale du projet. En effet, les plans et informations transmises par l'initiateur, dans son document de novembre 2018, soulèvent certaines questions qui devront être répondues à notre satisfaction.

AVIS D'EXPERT
PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

Pour que nous puissions valider les superficies rehaussées fournies par l'initiateur, la longueur projetée du rehaussement de chaque entrée charretière devrait apparaître au tableau 1. Aussi, une échelle graphique devrait être fournie sur la carte des élévations du terrain existant et proposé. À noter que l'entrée charretière prévue sur le lot 4 824 536 n'apparaît pas au tableau 1, il faudrait y remédier.

Justification du projet

L'acceptabilité environnementale du projet est en grande partie tributaire de sa justification selon la séquence d'atténuation des impacts éviter/minimiser/compenser présentée par l'initiateur. Ce dernier doit, dans l'élaboration et la justification de son projet, démontrer qu'il a pris tous les moyens pour éviter et minimiser les impacts résiduels. Dans ce contexte, nous sommes d'avis que la largeur des entrées charretières rehaussées devrait être limitée au strict minimum, en particulier sur les terrains non bâtis, soit les lots 4 824 507, 4 824 508, 4 824 511, 4 842 514, 4 824 518 et 4 824 545. La largeur des entrées charretières pour ces lots non bâtis devrait se limiter à 4 mètres.

Puisque l'initiateur justifie le projet par le fait qu'il permettra d'améliorer l'accès aux résidences pour les services de la sécurité publique et municipal, le rehaussement à l'extrémité Est de la Langue-de-Terre avec du MG20 devrait, à notre avis, être retiré du projet puisqu'il n'y a pas de résidences au-delà du chaînage 0+520.

Impacts sur le milieu hydrique


L'analyse de l'élévation du terrain fournie, bien que relativement imprécise, nous permet de constater la formation de cuvette pouvant limiter la libre circulation des eaux. Le projet devrait être conçu de manière à assurer la libre circulation de l'eau en tout temps, soit par exemple, via la mise en place de ponceaux et/ou de fossés de drainage. En se référant au plan 2018-102-001A, l'initiateur devrait d'une part préciser les solutions qu'il prévoit mettre en place pour assurer la libre circulation des eaux aux endroits névralgiques identifiés au plan 2018-102-001A, et d'autre part, détailler son programme de suivis, qui devra s'échelonner sur au moins 3 ans et prévoir des actions concrètes et immédiates (préciser les actions envisageables) pour rétablir la circulation des eaux à tout autres endroits où des cuvettes seraient constatées lors du retrait des crues printanières. Un rapport de suivis annuel, détaillant les observations terrains devra être transmis au MELCC.

Compensation

Pour déterminer la compensation à fournir au MELCC, il faudrait corriger la superficie de remblai réalisé de part et d'autre du chemin et des entrées charretières existantes et ce, dans le but de connaître la superficie de milieu hydrique dont les fonctions écologiques seront affectées. Dans le premier complément de l'étude d'impact fourni par l'initiateur, la réponse à la question 8 mentionne une superficie de 840 m² (560 m linéaires x 1,5 m). Le profil en long, illustré aux plans 1 et 2 de 5, montre pourtant que le rehaussement serait réalisé sur une distance de 580 mètres. Par ailleurs, l'initiateur a calculé la superficie de 840 m² à partir de la largeur minimale d'accotement, qui serait de 75 cm. Les coupes des entrées charretières fournies par l'initiateur montrent cependant que l'élargissement du pavage existant est, à plusieurs endroits, beaucoup plus large que 75 cm. À titre d'exemple, la coupe de l'entrée #96 - CH. 0+432 illustre un remblai supplémentaire d'environ 1,5 mètre dans l'accotement de gauche.

Conclusion

Bref, pour nous prononcer quant à l'acceptabilité environnementale du projet, l'initiateur devrait modifier certains aspects de celui-ci, notamment en ce qui a trait à l'empreinte au sol de certaines entrées charretières et à la longueur du rehaussement de la route (séquence éviter/minimiser). L'initiateur devra également préciser les solutions qu'il mettra en place pour assurer la libre circulation des eaux. Finalement, la superficie de milieu hydrique dont les fonctions écologiques seraient affectées par le projet devra être mise à jour. Cette superficie nous permettra de déterminer la compensation que devrait fournir l'initiateur. Suite à la réception de ces informations, nous serons en mesure de nous positionner quant à l'acceptabilité environnementale du projet.

Titre : _____			
Cynthia Provencher, Ing., M. Env.	Directrice régionale de l'analyse et de l'expertise de la Mauricie et du Centre-du-Québec	 par :	2018-12-27
Cliquez ici pour entrer du texte.			

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Rehaussement d'une partie de la route Langue-de-Terre sur le territoire de la municipalité de Maskinongé	
Initiateur de projet	Municipalité de Maskinongé	
Numéro de dossier	3211-02-307	
Dépôt de l'étude d'impact	2017-07-24	
Présentation du projet : Le projet vise à rehausser un tronçon de la route Langue-de-Terre à un point maximal de l'ordre de 0,5 mètre, sur une distance de 560 mètres, afin d'obtenir un profil plat de la route. Ces travaux permettront de remédier aux inondations récurrentes de la route et de faciliter l'accès aux résidences en tout temps, non seulement par les propriétaires, mais également par les services d'urgence.		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	MDDELCC	
Direction ou secteur	Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Mauricie et du Centre-du-Québec	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	04 - Mauricie	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentées, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact			
Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.		Ne pas répondre ici. Allez à l'étape 3.	
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?			
<ul style="list-style-type: none"> Thématiques abordées : S.O. Référence à l'étude d'impact : S.O. Texte du commentaire : S.O. 			
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
Clause(s) particulière(s) :			
Cliquez ici pour entrer du texte.			

AVIS D'EXPERT
PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

2

**Avis de recevabilité à la suite
du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires**

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?

Choisissez une réponse

- Thématiques abordées : Cliquez ici pour entrer du texte.
- Référence à l'étude d'impact : Cliquez ici pour entrer du texte.
- Texte du commentaire : Cliquez ici pour entrer du texte.

Souhaitez-vous être consulté à nouveau lors de l'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet?

Choisissez une réponse

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

Cliquez ici pour entrer du texte.

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

3

Avis d'acceptabilité environnementale du projet

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?

Le projet est acceptable tel qu'il est présenté.

Cliquez ici pour entrer du texte.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Cynthia Provencher, ing., M.Env	Directrice régionale de l'analyse et de l'expertise de la Mauricie et du Centre-du-Québec		2019-04-12

Clause(s) particulière(s)

Cliquez ici pour entrer du texte.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Rehaussement d'une partie de la route de la Langue-de-Terre sur le territoire de la municipalité de Maskinongé	
Initiateur de projet	Municipalité de Maskinongé	
Numéro de dossier	3211-02-307	
Dépôt de l'étude d'impact	2017-07-24	
Présentation du projet : Le projet vise à rehausser un tronçon de la route Langue-de-Terre à un point maximal de l'ordre de 0,5m sur une distance de 560m afin d'obtenir un profil plat de la route. Ces travaux permettront de remédier aux inondations récurrentes de la route et faciliter l'accès aux résidences en tout temps, non seulement par les propriétaires mais également par les services d'urgences.		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	MDDELCC	
Direction ou secteur	Direction de l'expertise hydrique (DEH) - Direction adjointe de l'hydrologie et de l'hydraulique	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	Choisissez un élément.	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentées, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact			
Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.		Ne pas répondre ici. Allez à l'étape 3.	
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?			
<ul style="list-style-type: none"> Thématiques abordées : S.O. Référence à l'étude d'impact : S.O Texte du commentaire : S.O. 			
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
Clause(s) particulière(s) :			
Cliquez ici pour entrer du texte.			

2

Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?

Ne pas répondre ici. Allez à l'étape 3.

- Thématiques abordées : S.O.
- Référence à l'étude d'impact : S.O.
- Texte du commentaire : S.O.

Souhaitez-vous être consulté à nouveau lors de l'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet?

S.O.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
S.O.	S.O.	S.O.	S.O.

Clause(s) particulière(s) :

Cliquez ici pour entrer du texte.

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

3

Avis d'acceptabilité environnementale du projet

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?

Le projet est acceptable tel que présenté

Cliquez ici pour entrer du texte.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Mélanie Adam	Ing. jr., M.Env. No OIQ : 5052511		2018-12-03
François Godin	Chef d'équipe Ing., M.Sc. No OIQ : 108955		2018-12-03

Clause(s) particulière(s)

La responsabilité des analyses faites dans ce dossier et de leurs conclusions demeure entièrement à la charge du consultant et du promoteur du projet. Les ingénieurs de la DEH ne peuvent attester que les résultats présentés sont bons ou que les calculs faits sont exacts puisqu'ils en prendraient alors la responsabilité professionnelle, alors qu'ils ne les ont pas effectués ni supervisés personnellement.