

Demande de soustraction d'une partie d'un projet à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement

Titre du projet : Projet de stabilisation du chemin Thomas-Lefebvre (R-24990) sur le territoire de Mansfield-et-Pontefract

Nom de l'initiateur du projet : Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET)

Préambule

La procédure découlant de l'article 31.1 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, qui prévoit la réalisation d'une évaluation et examen des impacts sur l'environnement, est nécessaire préalablement à l'obtention de l'autorisation :

« 31.1. Nul ne peut entreprendre une construction, un ouvrage, une activité ou une exploitation ou exécuter des travaux suivant un plan ou un programme, dans les cas prévus par règlement du gouvernement, sans suivre la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement prévue dans la présente sous-section et obtenir une autorisation du gouvernement.

Les activités assujetties à cette procédure sont prescrites par le *Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets* selon l'article 28 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, définit ainsi :

28. En outre des cas prévus par la présente loi, le gouvernement peut prescrire, par règlement, pour toute activité ou catégorie d'activités qu'il détermine, une période de validité de l'autorisation.

Le gouvernement peut également déterminer par règlement des activités ou des catégories d'activités pour lesquelles l'autorisation peut faire l'objet d'un renouvellement, selon les conditions et modalités qui y sont déterminées. Un tel règlement peut également prévoir les dispositions de la présente loi qui sont applicables à un renouvellement d'autorisation.

La soustraction de tout ou partie d'un projet est possible selon l'article 31.6 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, définit ainsi :

31.6. Le gouvernement peut, dans son autorisation, soustraire tout ou partie d'un projet de l'application de l'article 22, aux conditions qu'il détermine.

En outre, il peut permettre que tout ou partie d'un projet puisse faire l'objet d'une déclaration de conformité en application de la sous-section 2. Dans ce cas, la déclaration doit attester que la réalisation des activités visées sera conforme aux conditions, restrictions et interdictions prévues par l'autorisation gouvernementale de même qu'aux normes fixées par règlement leur étant applicables, le cas échéant. »

Le ministère présente un avis de projet ainsi qu'une demande de soustraction pour une partie d'un projet de stabilisation du chemin Thomas-Lefebvre à Mansfield-et-Pontefract. Des précisions sont présentées dans ce document complémentaire.

Table des matières

Cas d'une catastrophe réelle : description de la catastrophe, des dommages et des problématiques qui en découlent si les dommages ne sont pas réparés d'ici deux ans : 3

Cas d'une catastrophe appréhendée : description de l'ampleur de la catastrophe appréhendée et des dommages qui en découlent. Probabilité que cette dernière survienne. 7

Si le projet n'est pas réalisé d'ici deux ans dans le cas d'un problème de stabilisation de berge, l'initiateur doit déposer un avis d'ingénieur traitant du niveau de stabilité de la berge et du taux de recul estimé.... 9

Description des travaux urgents à réaliser, y incluant leur localisation (ex : chaînage arbitraire, lots cadastraux) et la date de leur réalisation 11

Démonstration de l'incapacité technique à réaliser une solution alternative dont les travaux seraient sous les seuils d'assujettissement du règlement du règlement (voie de contournement, éloignement des infrastructures...)..... 14

Dans le cas de travaux de stabilisation : description des techniques de stabilisation qui seront utilisées, y incluant une coupe type des travaux à réaliser (plans et devis conceptuels comprenant la dimension des enrochements, les niveaux d'eau extrêmes, les forces hydrauliques à contrer et les marges de sécurité) 16

Description sommaire des méthodes de travail qui seront utilisées pour réaliser les travaux :..... 17

Provenance des matériaux requis pour la réalisation des travaux (ex. sites autorisés), les volumes requis, l'itinéraire pour le transport vers le site de travaux et les mesures d'atténuation des impacts, le cas échéant) 17

Évaluation des impacts : description et localisation des éléments considérés sensibles et pouvant être affectés par les travaux et description des mesures prévues d'atténuation des impacts, le cas échéant (ex. : mise en place de rideau à sédiment dans le cas de présence de prises d'eau et d'habitats fauniques) 18

Système de tarification des demandes d'autorisations environnementales 18

Déclaration du demandeur ou du titulaire d'une autorisation délivrée en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2) 18

Contenu de la demande de soustraction

Cas d'une catastrophe réelle : description de la catastrophe, des dommages et des problématiques qui en découlent si les dommages ne sont pas réparés d'ici deux ans :

« Suite à une demande de la Direction générale de l'Outaouais du MTMDET, une demande d'expertise pour évaluer la stabilité du talus de la rue Thomas-Lefebvre (RTS : 24990-01-010) entre les chaînages 0+000 et 1+807 a été effectuée sur le site le 2 mai 2017 afin d'analyser la situation.

Selon les observations, en raison d'un phénomène d'érosion, il y a eu quelques décrochements à plusieurs endroits le long de la rivière derrière la glissière, cependant, seul le secteur situé entre les chaînages 1+250 et 1+300 menace l'accotement de la route à court terme.

Nous en venons à la conclusion que l'accotement doit être fermé par mesure préventive entre les chaînages 1+250 à 1+300 et que le monitoring doit être poursuivi à raison de deux fois par semaine entre les chaînages 0+670 et 1+370. »

Voir les photos 1, 2 et 3 ici-bas.

Courriel de justification présenté dans l'annexe IV de l'avis de projet :

Paquet-Bouchard, B. (4 avril 2017), Mansfield-et-Pontefract, Dossier 24990-01-020 (019) 17
Fermeture d'accotement. Courrier électronique à Louise H. Parisien, adresse destinataire :
louise.parisien@transport.gouv.qc.ca



Fermeture de
l'accotement - M&P.c

Glissières



Photo 1 : Photo du décrochement de 50 mètres, décrochement principal, vue vers l'amont

Glissières

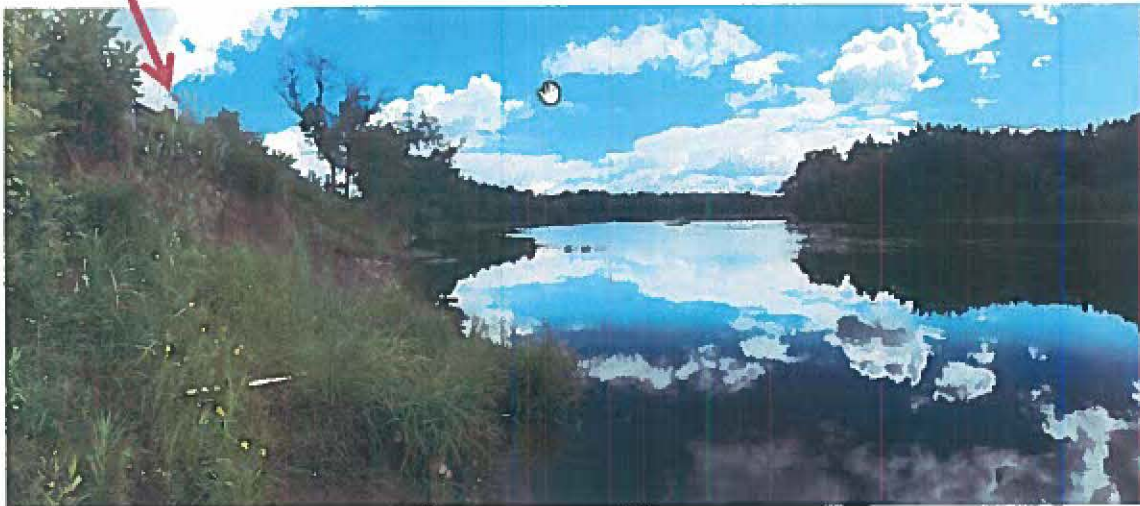


Photo 2 : Photo du décrochement de 50 mètres, décrochement principal, vue vers l'aval



Photo 3 : photo du décrochement de 50 mètres : décrochement superficiel atteignant la glissière de sécurité

Description de la catastrophe et des dommages :

Une description de la situation est expliquée à la section *Évaluation de la situation* dans l'avis technique de la Direction de la géotechnique et de la géologie du MTMDET ici-bas.

« En résumé, la glissière de sécurité n'est actuellement pas conforme au quatrième secteur. Dans l'état actuel, la voie de circulation n'est pas menacée, mais l'accotement est menacé à court terme. Une protection contre l'érosion doit donc être mise en place à la base de la berge. Aux autres secteurs, la route n'est pas menacée à court terme. »

Document présenté dans l'annexe IV de l'avis de projet :

Paquet-Bouchard, B., (2017), Avis technique : Érosion et décrochements superficiels le long de la rue Thomas-Lefebvre à Mansfield-et-Pontefract, Québec, Direction de la géotechnique et de la géologie Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, 7 p.



2017-09-05_Mansfield-et-Pontefract_2499

Description de la problématique qui en découlent si les dommages ne sont pas réparés d'ici deux ans :

Le courriel ici-bas en provenance de la Direction générale des Structures du MTMDET décrit qu'

« il est important d'effectuer les travaux de protection de berge (tel que spécifié dans l'étude hydraulique du 26 janvier 2018) (soit une protection en empierrement encastrée dans le terrain) et ce rapidement (moins de 2 ans). Si les travaux ne sont pas effectués rapidement, la route pourrait subir des dommages importants tels qu'un affaissement. »

La figure 5.1 présente des schémas de la protection en empierrement combinée avec des techniques de génie végétal.

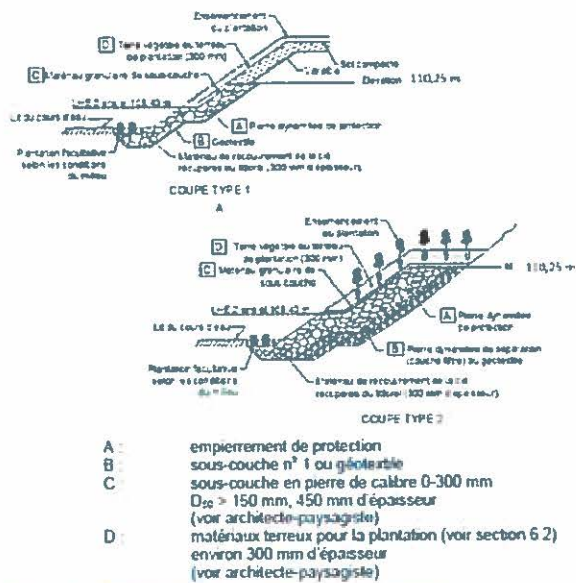


Figure 5.1 Aménagement de la protection en empierrement

Courriel de justification présenté dans l'annexe IV de l'avis de projet :

Swiderski, M. (2 mars 2018). 8901-18-0101 Projet 154171505 demande pour travaux réfection urgent. Courrier électronique à Louise H. Parisien, adresse destinataire : louise.parisien@transport.gouv.qc.ca.



Courriel du 2 mars
2018- Swiderski.docx

Document présenté dans l'annexe IV de l'avis de projet :

Emond, J., Swiderski, M. (2018), Étude hydraulique, Protection des berges de la rivière Coulonge longeant la rue Thomas-Lefebvre- chaînage 1+250 à 1+300, Dossier no : P-81723, Québec, Direction générale des structures, Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, 14 p.



2018-01-26 P-81723
Étude hydraulique.pdf

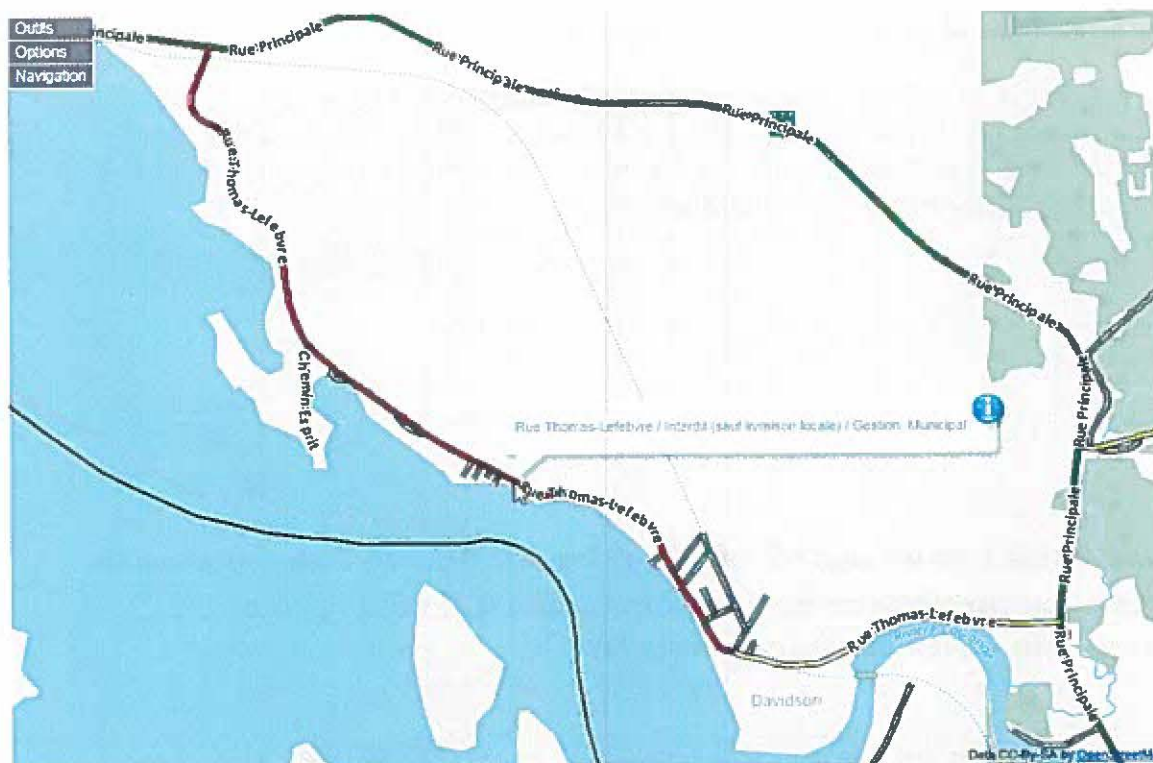
**Cas d'une catastrophe appréhendée : description de l'ampleur de la catastrophe appréhendée et des dommages qui en découlent.
Probabilité que cette dernière survienne.**

L'ampleur de la catastrophe appréhendée, si les travaux ne sont pas effectués rapidement, réside dans le fait que la route pourrait subir des dommages importants tels qu'un affaissement.

Advenant le cas d'un affaissement, la route pourrait ne plus être utilisable par les véhicules, en voici donc les impacts économiques et de sécurité publique.

ALTERNATIVES TEMPORAIRES OU PERMANENTES

Il existe un autre accès carrossable pour les résidents du secteur Davidson (population estivale d'environ 500 habitants) par la route 148 au nord, mais cet accès est susceptible d'être inondé, entre autre, entre les numéros civiques 158 et 190, entre le 212 et 237 ainsi qu'entre le 270 et 278. Ces inondations sont récurrentes à peu près aux 2 ans (Rochon, 21 mars 2018). Cet accès est par ailleurs interdit à la circulation de camion en transit et est donc permis pour circulation locale seulement tel qu'inscrit dans le système Québec 511. De plus, un circuit officiel de véhicule tout-terrain est installé sur le cycloparc PPJ et celui-ci est traversé par un milieu humide susceptible aussi d'être inondé au printemps.



NOTE:
Cette carte n'a aucune valeur officielle, elle constitue un guide ou document d'information à l'intention des camionneurs. En cas de disparité, la signalisation installée sur le réseau prévaut.

CLASSIFICATION DU RÉSEAU DE CAMIONNAGE

Routes de transit

Routes dont l'accès est autorisé à tout véhicule lourd. Ces routes comportent un minimum de restrictions à la circulation des véhicules lourds.

Note : Le niveau de restriction minimale pour le camionneur sur ce réseau fait en sorte que ce dernier devrait être incité à l'emprunter le plus souvent possible.

Routes restreintes

Routes dont l'accès est autorisé à tout véhicule lourd. Ces routes comportent certaines restrictions à la circulation des véhicules lourds.

Exemple : Pont et viaduc faisant l'objet d'une restriction de charge, viaduc de faible hauteur, pente raide, route sinueuse et étroite, etc.

Routes interdites partiellement

Routes dont l'accès est interdit partiellement aux véhicules lourds. Les caractéristiques moquant une telle classification peuvent concerner :

- des périodes d'interdiction (heures, jours);
- une limite en ce qui a trait au nombre d'essieux autorisé;
- une limite en ce qui concerne le poids des véhicules (tonnage);
- une limite concernant la longueur des véhicules autorisés à circuler sur le chemin à codifier.

Routes interdites

Routes dont l'accès est interdit aux véhicules lourds. Des exceptions sont prévues essentiellement pour les besoins de transport local. Ces routes comportent de nombreuses restrictions à la circulation des véhicules lourds.

Note : Ces routes sont identifiées par le panneau de signalisation « Accès interdit aux véhicules lourds » auquel est joint un panneau « Excepté livraison locale ».

Autres routes ou chemins

Routes ou chemins non classifiés.

En résumé, avec les changements climatiques qui apportent des variations dans les récurrences, mais aussi en intensité pour les crues printanières, dans l'éventualité où le chemin Thomas-Lefebvre serait sectionné dans le secteur 1+250 à 1+300, les résidents du secteur Davidson pourraient se retrouver enclavés. D'ailleurs, de l'information est disponible à cet effet sur le site internet de la municipalité de Mansfield-et-Pontefract à l'adresse <https://www.mansfield->

pontefract.com/avis-public.html. Plusieurs avis publics qui ont été émis en 2017 pour signaler des avis d'inondations impliquant la sûreté du Québec, l'armée canadienne et autres organismes pour la rivière des Outaouais et Coulonge s'y retrouvent.

DISPONIBILITÉS DES SERVICES

Dans l'éventualité où l'autre accès carrossable par la route 148 au nord serait requis, il faudrait prévoir un temps de réponse plus élevé pour les services d'urgence (pompiers, ambulanciers et polices) car la fermeture de cet accès pourrait engendrer un prolongement d'environ 11 km pour le milieu le plus peuplé du secteur de Davidson.

IMPACTS ÉCONOMIQUES POTENTIELS

Il est bon aussi de souligner que juste à l'entrée du secteur Davidson, il y a l'usine Davidson qui œuvre dans le secteur du bois d'œuvre, celle-ci n'est présentement pas en opération. Dans l'éventualité où les opérations reprendraient et que le chemin Thomas-Lefebvre serait sectionné dans le secteur 1+250 à 1+300, le camionnage devra se faire par l'autre accès de la route 148. Ce chemin alternatif présente une limite de charge et de nombreuses restrictions aux véhicules lourds en plus d'instaurer du camionnage en milieu urbain et être susceptible d'être inondé au printemps.

De plus, la population du secteur Davidson est plus que doublée en saison estivale par des visiteurs qui désirent accéder à la rue du Quai pour l'utilisation d'embarcations nautiques.

Si le projet n'est pas réalisé d'ici deux ans dans le cas d'un problème de stabilisation de berge, l'initiateur doit déposer un avis d'ingénieur traitant du niveau de stabilité de la berge et du taux de recul estimé.

Tel que commenté par M. Swiderski dans un courriel du 14 décembre 2017:

« d'un point de vue hydraulique, il est fort probable que l'érosion progresse lors de la prochaine crue. Malgré qu'il est difficile de le quantifier, il serait justifié de faire les travaux rapidement, et ce enfin d'éviter des dommages supplémentaires à la route. »

« Il est possible d'observer à partir d'une photographie aérienne de 1979 que la berge à l'endroit critique d'érosion est déjà dénudée d'arbres et que la route est très proche de la rivière. La stabilité de la berge ne serait donc probablement pas

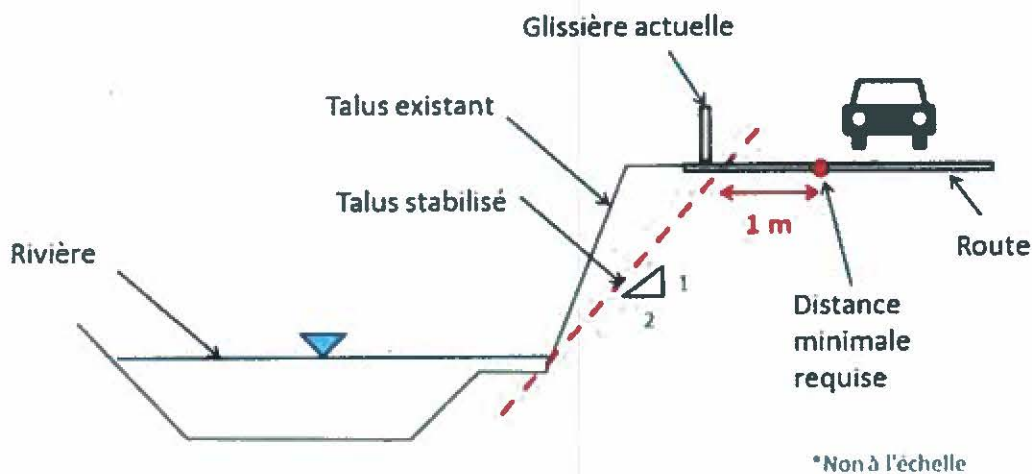
compromise par un taux de recul, mais bien par l'inclinaison du talus et l'exposition au crue. »

À cet effet, M. Swiderski explique ici-bas la problématique de l'inclinaison du talus :

L'URGENCE SELON NOUS D'INTERVENIR DANS LA ZONE DE 50 M (Swiderski, 2 mars 2018, Courriel de justification présenté dans l'annexe IV de l'avis de projet) :

Suite à la recommandation des ingénieurs de la Direction de l'hydraulique, dans le cas d'érosion, afin d'évaluer la sécurité d'une route d'un point de vue hydraulique, le MTMDET utilise généralement les critères suivants :

Tout d'abord un angle de repos de 2Horizontal:1Vertical est considéré pour les sols argileux afin d'évaluer l'emplacement du talus une fois "stabilisé". Ensuite, on considère alors le premier élément de la route pour obtenir la distance sécuritaire (extrémité accotement, glissière, etc..). En présence de glissière, une distance de 1,0 m en arrière des poteaux doit être conservée pour que la route reste sécuritaire. (Voir figure ci-dessous).



Concernant le glissement de terrain à Mansfield-et-Pontefract, longeant le chemin Thomas-Lefebvre (Chaînage 1+250 à 1+300), la distance minimale entre le talus stabilisé et la glissière de sécurité n'est pas respectée. (voir schéma ci-haut).

Ainsi, selon ces critères, il est important d'effectuer les travaux de protection de berge (tel que spécifié dans l'étude hydraulique du 26 janvier 2018) et ce rapidement (moins de 2 ans). Si les travaux ne sont pas effectués rapidement, la route pourrait subir des dommages importants tels qu'un affaissement.

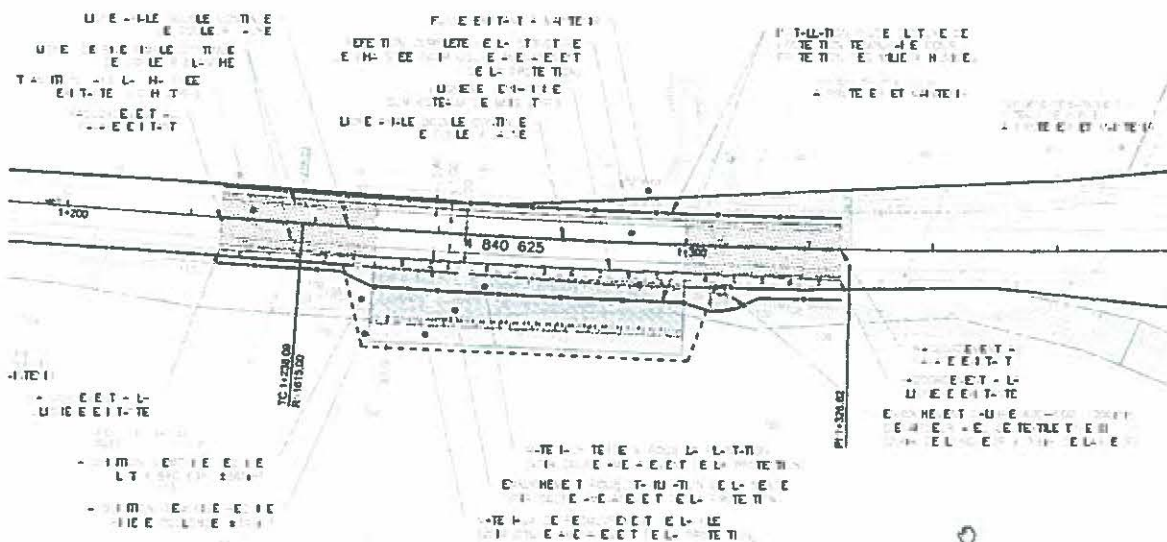
Description des travaux urgents à réaliser, y incluant leur localisation (ex : chaînage arbitraire, lots cadastraux) et la date de leur réalisation

Description des travaux urgents à réaliser :

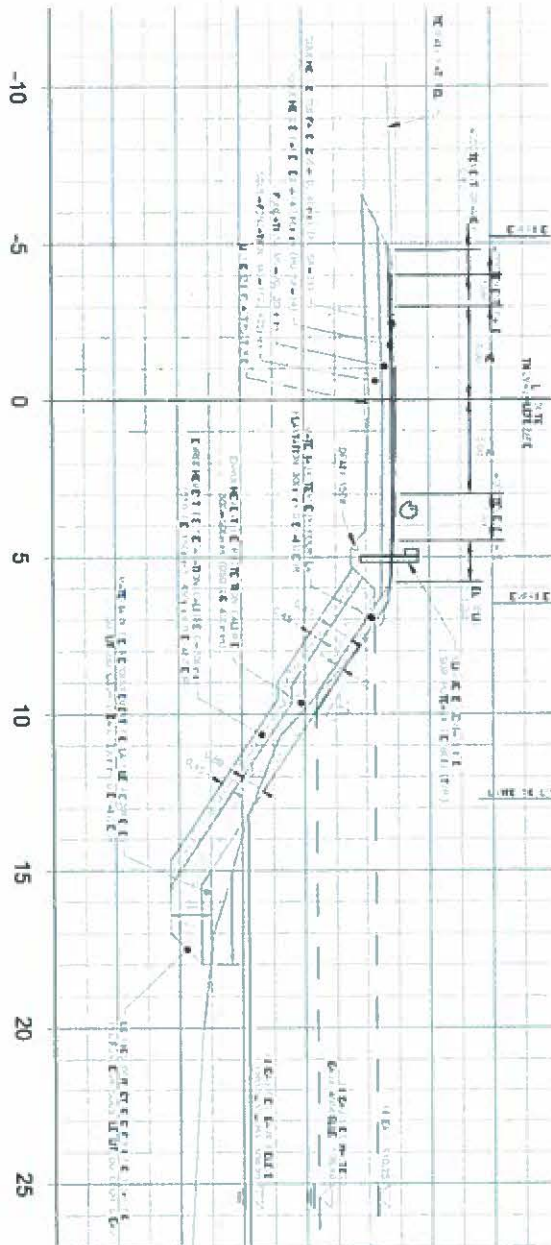
Le projet consiste en la mise-en-œuvre d'un projet de protection contre l'érosion des berges de la rivière Coulonge sur la route 24990-01-020 du chaînage 1+250 à 1+300 (secteur 4). Une étude environnementale est en cours pour ce secteur.

Les variantes possibles résident sur le mode de protection à utiliser, car la route demeure toujours dans l'emprise actuelle selon les scénarios proposés. Le scénario retenu est la protection empierrée et encastrée dans la chaussée, car selon nous, celui-ci présente le moins d'impact sur l'environnement.

Les deux feuillets suivants sont présentés dans les plans de l'annexe II de l'avis de projet :



AMÉNAGEMENT DE LA PROTECTION - COUPE



Les travaux sont prévus sur un secteur de 50 mètres entre les chaînages 1+250 et 1+300 sur les lots 4 840 625 et 4 840 698 vers l'automne 2018.

Le MTMDDET est gestionnaire exclusif des lots 4 840 625 appartenant à la Municipalité de Mansfield-et-Pontefract. Un propriétaire privé détient le lot 4 840 698, une entente devra être réalisée pour ce terrain avant les travaux.



Figure 1 Localisation des secteurs des travaux (Source: IGO)



Figure 2 Plan de lotissement

Démonstration de l'incapacité technique à réaliser une solution alternative dont les travaux seraient sous les seuils d'assujettissement du règlement du règlement (voie de contournement, éloignement des infrastructures...)

Nous sommes incapables de réaliser la totalité des travaux du chaînage 0+670 au chaînage 1+370 car les délais pour réaliser une évaluation et examen des impacts sur l'environnement excèdent le délai recommandé par la Direction générale des structures à l'effet que les travaux sur le secteur 1+250 à 1+300 doivent être réalisés rapidement.

Délai minimal requis pour réaliser la totalité des travaux (secteurs 1 à 5)

Avant-projet préliminaire :	Octobre 2018	à venir
ÉEIE	Octobre 2018-Oct 2019	à venir
Avant-projet définitif :	Décembre 2019	à venir
Plan et devis préliminaire :	Mars 2010	à venir
Obtention d'une Autorisation :	Juin 2020	à venir
P&D définitif et Appel d'Offre :	Décembre 2020	à venir
Construction :	2021-2022	à venir

La date de réalisation prévue du secteur de 50 m (secteur 4, 1+250 à 1+300) est :

Avant-projet définitif :	13 mars 2018	complété
Étude environnementale :	11 août 2018	en cours
Plan et devis préliminaires :	14 août 2018	en cours
Obtention d'une Autorisation :	15 septembre 2018	en cours
P&D définitif et Appel d'Offres :	15 novembre 2018	à venir
Construction :	décembre 2018	à venir

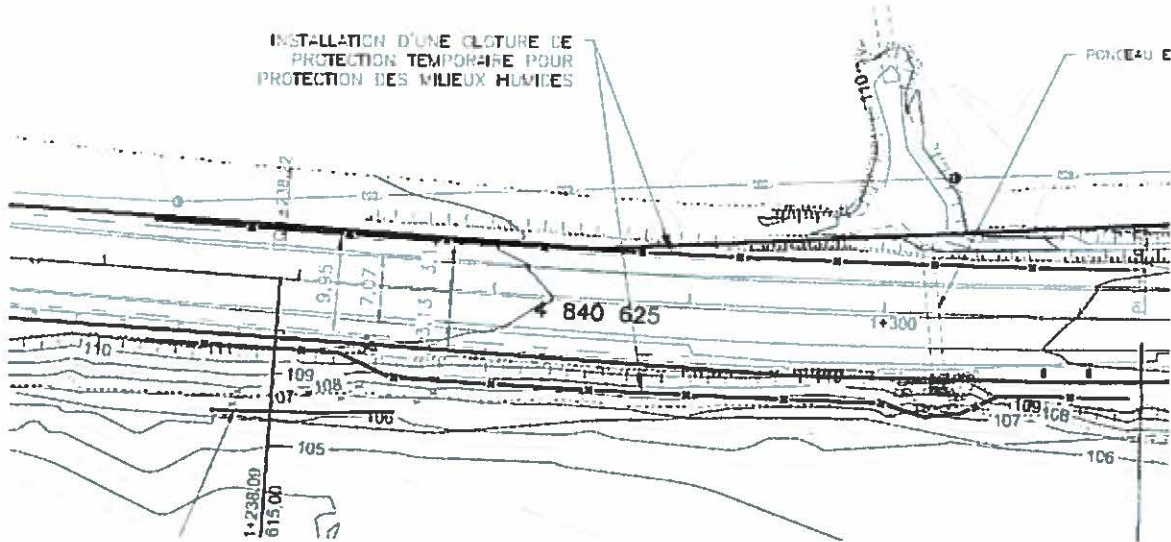
Nous demandons donc de soustraire la partie du projet du secteur 4 (1+250 à 1+300) à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement pour permettre au MTMDET d'effectuer les travaux avant que la catastrophe appréhendée ne devienne réelle.

VOIE DE CONTOURNEMENT

Le chemin Thomas-Lefebvre répond aux paramètres de conception suivants :

- Chemin Thomas-Lefebvre :
 - Classification : collectrice
 - Route de type rurale avec fossés
 - Vitesse affichée : 80 km/h (secteur # 4)
 - DJMA : 960 véh/jr avec 8 % de camions
- Gabarit normalisé: Type E
 - Voies: 3,00 m
 - Accotements: 1,5 m

L'emprise au droit des chaînages 1+250 à 1+300 est minimale. Voir croquis de la situation existante ici-bas.



Le lot 4 840 625 (chemin Thomas-Lefebvre) est bordé au nord par un terrain agricole et une demande à la CPTAQ serait nécessaire pour construire une voie de contournement à cet endroit. De plus une ligne de transport de communication est présente à cet endroit et devrait obligatoirement être déplacée advenant la construction d'une voie de contournement. Les demandes dans ces deux cas représentent des délais totaux de plus de deux ans.

Au sud, un propriétaire privé détient une bande mince soit le lot 4 840 698 inutilisable pour construire une voie de contournement et la rivière se situe au sud, donc il n'existe aucune possibilité pour construire une voie de contournement de ce côté car celle-ci empiéterait dans le cours d'eau et réduirait la largeur du littoral.

ALTERNATIVES TEMPORAIRES OU PERMANENTES

L'explication concernant l'impossibilité d'utiliser une route alternative a déjà été traité précédemment.

Dans le cas de travaux de stabilisation : description des techniques de stabilisation qui seront utilisées, y incluant une coupe type des travaux à réaliser (plans et devis conceptuels comprenant la dimension des enrochements, les niveaux d'eau extrêmes, les forces hydrauliques à contrer et les marges de sécurité)

Pour la description des techniques de stabilisation qui seront utilisées, voici les détails :

Aménagement :

Pour l'aménagement de la protection de pierre, celle-ci devra être réalisée en encastrant l'enrochement le plus possible dans la chaussée actuelle par contre, l'encastrement complet est impossible, car il nécessiterait d'excaver les deux voies existantes.

La mise en place des revêtements de pierres ne doit pas restreindre la section d'écoulement. Une pente de talus de 1V:1,5H est alors nécessaire pour minimiser l'empiètement de la protection dans le chenal. Le calibre des pierres extérieures de 300-500mm a été déterminé par un ingénieur de la Direction générale des structures du MTMDET à l'aide d'une étude hydraulique et permettra ainsi de supporter la vitesse pour un événement de récurrence 50 ans, mais surtout la présence de glaces. Au final, une épaisseur d'environ 300 mm de matériaux terreux pour la plantation sera nécessaire pour permettre l'ensemencement et la plantation permettant la végétalisation du talus au-dessus de la ligne des hautes eaux.

La coupe type des travaux à réaliser est présentée dans les plans de l'annexe II de l'avis de projet :

Lafrance, E, (13 mars 2018). 8901-18-0101 Stabilisation de berge longeant la Rivière Coulonge, rue Thomas-Lefebvre, Mansfield-et-Pontefract, plan avant-projet définitif, WSP, 5 feuillets.



CH-8907-154-17-150
5-S_(ET)_01à05.pdf

La dimension des enrochements, les niveaux d'eau extrêmes, les forces hydrauliques, les marges de sécurité et la présence de glaces ont été déterminés par la Direction générale des structures telles que mentionnées aux pages 10 et 11 de l'étude hydraulique :

L'étude hydraulique est présentée dans l'annexe IV de l'avis de projet :

Emond, J., Swiderski, M. (2018), Étude hydraulique, Protection des berges de la rivière Coulonge longeant la rue Thomas-Lefebvre- chaînage 1+250 à 1+300, Dossier no : P-81723, Québec, Direction générale des structures, Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, 14 p.



2018-01-26 P-81723
Étude hydraulique.pdf

Description sommaire des méthodes de travail qui seront utilisées pour réaliser les travaux :

Construction :

À chaque étape de réalisation, les travaux doivent contribuer à l'amélioration de la stabilité du site.

La structure de chaussée devra être excavée et reconstruite, un chemin d'accès devra être aménagé pour la pelle mécanique, le pied de la protection sera enfoui sous 1,3 m sous le point le plus bas du lit du cours d'eau et lors de l'excavation le matériel du lit devra être mis en réserve et réutilisé pour recouvrir la clé à la base de l'enrochement. Les pierres doivent être déposées à la base de la berge et ne doivent pas être déversées à partir du sommet. Les pierres doivent être placées avec soin à l'aide d'une pelle mécanique, enchâssées et serrées solidement les unes contre les autres.

Il sera important de ne pas remanier le sol des sections non protégées lors des travaux, et ce, afin de ne pas créer des zones sensibles à l'érosion. L'entrepreneur devra soumettre un Plan d'Action pour la Protection de l'Environnement pour décrire tous les ouvrages provisoires nécessaires aux travaux et, en particulier, assurer le contrôle des sédiments durant la construction. La mise en place de batardeaux est prévue.

Provenance des matériaux requis pour la réalisation des travaux (ex. sites autorisés), les volumes requis, l'itinéraire pour le transport vers le site de travaux et les mesures d'atténuation des impacts, le cas échéant)

Ces informations ne sont pas disponibles pour l'instant, mais seront détaillées lors de l'émission des plans et devis définitifs.

Évaluation des impacts : description et localisation des éléments considérés sensibles et pouvant être affectés par les travaux et description des mesures prévues d'atténuation des impacts, le cas échéant (ex. : mise en place de rideau à sédiment dans le cas de présence de prises d'eau et d'habitats fauniques)

L'évaluation préliminaire des impacts est disponible dans l'évaluation environnementale préliminaire transmise avec l'avis de projet. Une étude environnementale est en cours afin de préciser les éléments du milieu qui nécessiteront des mesures d'atténuation particulières.

À titre informatif, le devis de base pour la protection de l'environnement du MTMDET, servant de point de départ à la rédaction du devis spécial 185 pour la protection de l'environnement du projet est disponible sur demande.

Système de tarification des demandes d'autorisations environnementales

Le montant du paiement reste à valider auprès du MDDELCC. Le paiement suivra donc la demande de soustraction.

Déclaration du demandeur ou du titulaire d'une autorisation délivrée en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2)

Cette déclaration n'est pas applicable au MTMDET.