

Québec, le 28 août 2018

Monsieur Patrick Beauchesne, sous-ministre
Administrateur provincial de la Convention de la Baie-James et du Nord québécois
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements
climatiques
Édifice Marie-Guyart, 30^e étage
675, boul. René-Lévesque Est, boîte 02
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : Société de développement de la Baie-James

**Demande de non-assujettissement à la procédure d'évaluation environnementale
en vertu de l'article 154 de la *Loi sur la qualité de l'environnement***

**Construction d'une arche structurale en acier au km 19,8 du chemin LA1 vers le
barrage Laforge 1**

Complément d'information

N. réf. : 115726.003-601

Monsieur,

Veillez trouver ci-dessous un complément d'information pour le projet cité en objet.

Déplacement du pont temporaire existant

D'emblée, il serait plus exact que décrire le chemin de déviation situé du côté ouest (en considérant le chemin dans un axe nord-sud) comme un élargissement du chemin existant plutôt qu'un tout nouveau chemin séparé de celui-ci. Les observations faites au terrain permettent de confirmer que le site projeté est propice à l'aménagement de cet ouvrage temporaire.

L'annexe ci-jointe décrit les étapes de déplacement du pont temporaire, en plus de présenter des croquis et photos permettant de bien visualiser les travaux projetés et leur insertion dans le milieu naturel.

Il est d'abord prévu d'abaisser le profil du chemin de déviation temporaire afin de déplacer la surface de roulement en gravier vers la limite boisée existante à l'ouest. Des ouvrages de soutènement temporaire seront requis à proximité des extrémités des murs en retour du pont proposé afin de retenir et de stabiliser le remblai du nouveau profil rehaussé de la route.

Le tablier du pont temporaire sera déplacé légèrement vers l'ouest (vers l'amont) d'environ 5 m au maximum et les jetées en pierres des culées temporaires seront adaptées au nouveau profil

abaissé du chemin de déviation. L'ouverture du nouveau pont temporaire sera égale ou supérieure au pont temporaire actuel.

L'élargissement du chemin existant qui servira à la circulation aux véhicules sera constitué des couches suivantes, de la base au sommet : pierre dynamitée, revêtement en géotextile (pour empêcher la migration des sédiments de la couche de roulement), matériel de couche de roulement.

À la fin des travaux, le chemin de déviation sera complètement enlevé pour permettre l'aménagement des fossés de la route. Par la suite, les travaux de remise en état de la section naturelle du cours d'eau auront lieu. Finalement, les terres végétales, qui auront été préalablement mises en piles à la limite des arbres, seront replacées pour assurer une reprise végétale naturelle et limiter l'érosion des sols.

Méthode de récupération des ponceaux

Un accès en berge aval du côté nord, fait directement à partir du chemin existant (voir la figure 3 de l'annexe), permettra à une pelle hydraulique de rouler sur la berge et aller se placer sur l'accumulation de sédiments en aval, à même le lit du cours d'eau qui est exondé en étiage. Des câbles seront placés de part et d'autres des ponceaux afin de pouvoir les tirer avec la pelle. La pelle transportera les ponceaux jusqu'au chemin LA1 pour être mis à bord de camions et disposés hors site. Cette opération devra être réalisée à l'étiage seulement afin que la machinerie entre le moins possible en contact avec l'eau. Les berges perturbées seront stabilisées.

Méthode de récupération des sédiments du remblai de l'ancienne batterie de ponceaux emportée par le courant

Le complément d'information qui suit est fait sur la base de l'ampleur actuelle des bancs d'accumulation sédimentaire en aval. La majorité des sédiments se trouve du côté de la berge nord. Une plus faible proportion des sédiments se trouve actuellement en berge sud. Présentement, il est estimé que ces travaux pourraient avoir lieu cet automne (à condition d'être en étiage et d'obtenir les autorisations nécessaires), ou encore à l'été 2019, après la période de restriction pour les salmonidés. Avant de procéder aux travaux, une évaluation visuelle sera faite afin de valider la présence et la forme des accumulations sédimentaires encore présentes dans le cours d'eau. L'ampleur du volume à récupérer pourrait être modifiée en conséquence. Nous estimons, entre autres, que les sédiments en berge nord pourraient ne plus être présents au moment des travaux.

S'il est décidé de ne pas retirer les matériaux cet automne étant donné les impacts de ces travaux sur le milieu aquatique, il est en effet fort possible que la prochaine crue printanière disperse au moins une partie de ces matériaux vers l'aval dans des zones d'accumulation naturelles de sédiments. L'omble de fontaine pourrait même tirer profit des zones d'accumulation pour la fraie compte tenu de la nature des matériaux en place. Actuellement, l'accumulation de sédiments ne restreint pas le déplacement des poissons vers l'amont. Le principal impact de l'accumulation des sédiments est de limiter l'accès aux poissons à une section d'environ 75 m linéaires à la rive gauche pour y trouver refuge ou pour s'alimenter. Il est très probable qu'à la

suite de la crue printanière, ces matériaux en rive auront été déplacés vers l'aval, possiblement dans la zone d'élargissement du cours d'eau, pour devenir un site potentiel de fraie pour l'omble de fontaine.

L'annexe ci-jointe décrit les étapes d'enlèvement des sédiments, en plus de présenter des croquis et des photos permettant de bien visualiser les travaux projetés et leur insertion dans le milieu naturel.

En considérant que le dessus de la plate-forme du remblai routier avait une largeur d'environ 12 m, que les parois des talus étaient relativement verticales et soutenues par des murs d'extrémité en pierres et en soustrayant le volume qui était occupé par les trois ponceaux en tôle ondulée de 2 000 mm de diamètre, nous estimons le volume de matériau de remblai déposé dans la rivière à environ 300 m³. Selon le relevé topographique, un volume d'environ 150 m³ s'est déposé directement sur la rive ouest à l'aval de l'ouvrage sur une distance de 75 m. L'accumulation de matériaux en rive nord nous semble propice pour y circuler, mais nous n'avons aucune information qui confirme cette hypothèse. Pour le volume de 150 m³ résiduel, il semble que celui-ci se soit déposé plus en aval et probablement en couches moins épaisses dans le lit du cours d'eau; il n'est pas prévu de le récupérer, au risque de générer des impacts environnementaux largement supérieurs aux avantages escomptés.

Une pelle hydraulique accédera au cours d'eau depuis la berge et roulera sur les matériaux du lit qui auront une bonne capacité portante, pour se diriger vers la portion aval du seuil créé par les sédiments du chemin. La pelle excavera le matériel sur environ 50 cm d'épaisseur où jusqu'à l'apparition d'indices visuels permettant de déduire que le lit naturel du cours d'eau a été atteint (condition avant la rupture du chemin). L'excavation se fera de l'aval vers l'amont. Les matériaux seront chargés sur un camion pour disposition hors site.

Nous espérons que la présente demande répondra pleinement à vos attentes. Advenant que des informations ou des précisions supplémentaires vous soient utiles, veuillez communiquer à cet effet avec la soussignée, qui vous répondra dans les meilleurs délais possible.

Veuillez accepter, monsieur le sous-ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs,



Anne-Marie Leclerc, M. Sc., géographe-géomorphologue
Responsable d'exécution, volet Environnement, Consortium Norda Stelo/Stantec

P.j. Annexe.

ANNEXE

Déplacement du pont temporaire existant

Étapes de déplacement de pont temporaire (voir figures 1 et 2) :

1. Déplacement de la terre végétale sur le côté pour réutilisation
2. Descente du chemin existant sur le côté
3. Installation de roc dynamité sur les berges avec un rétrécissement inférieur ou égal au rétrécissement actuel
4. Installation d'un géotextile sur le roc installé
5. Mise en place de matériel pour base du pont temporaire et élargissement du chemin
6. Pose des pontons

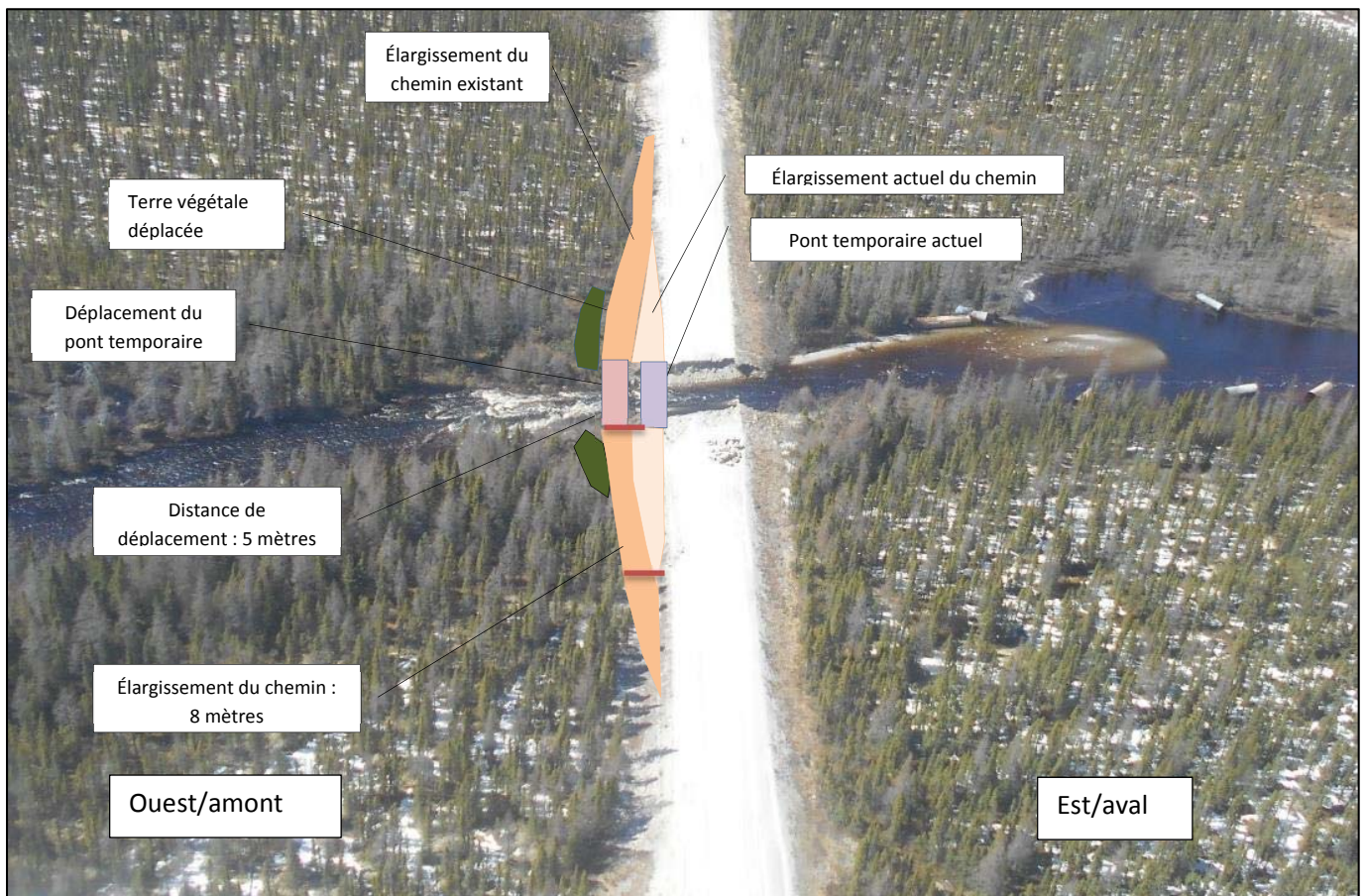


Figure 1. Localisation du pont temporaire à déplacer.



Figure 2. Position approximative du nouveau tablier du pont temporaire par rapport au tableau du pont temporaire existant (vue vers l'amont du cours d'eau).

Étapes de désinstallation du pont temporaire :

1. Enlever le matériel du chemin
2. Enlever le géotextile
3. Enlever le roc dynamité des berges en préservant les berges et le lit du cours d'eau intact
4. Réinstaller le matériel végétal en place

Méthode de récupération des sédiments du remblai de l'ancienne batterie de ponceaux emportée par le courant

À effectuer en période d'étiage seulement pour limiter la mise en suspension des sédiments et le contact la machinerie avec l'eau.

Machinerie utilisée : pelle hydraulique sur chenilles.

Côté nord (voir figure 3, 4 et 5):

1. Passage sur le matériel déplacé du chemin (tracé vert à la figure 3)
2. Excavation du sable et gravier sous le tracé, en reculant avec une pelle (de l'aval vers l'amont)
3. Le matériel est déplacé vers le chemin LA1 par la pelle.
4. Stabilisation des berges par enrochement (bleu à la figure 3)

Côté sud (figure 3):

1. Chemin sans mise en forme pour accéder à la deuxième zone de récupération (tracé en noir), environ 45 mètres
2. Excavation par-dessus les berges pour leur préservation
3. Installation de gros blocs dans le lit du cours d'eau pour limiter le contact de la pelle avec l'eau

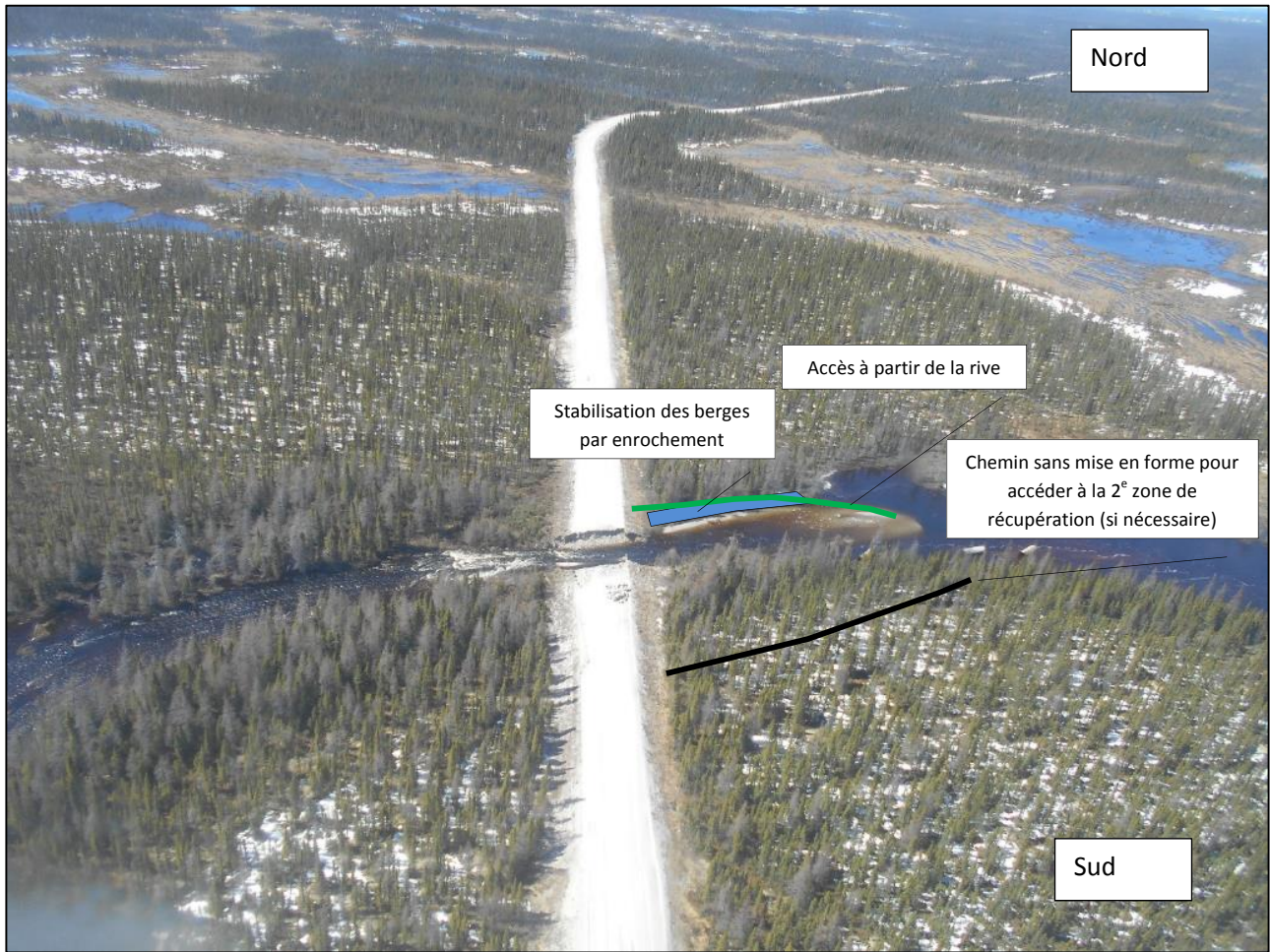


Figure 3. Aires de circulation de la machinerie et accès en rive.



Figure 4. Zone d'excavation du matériel (vue depuis le chemin).



Figure 5. Zone d'excavation du matériel (vue depuis l'aval).