CONSORTIUM

NORDA STELO

Stantec

1032, 3e avenue, Val d'Or, QC, J9P 1T6

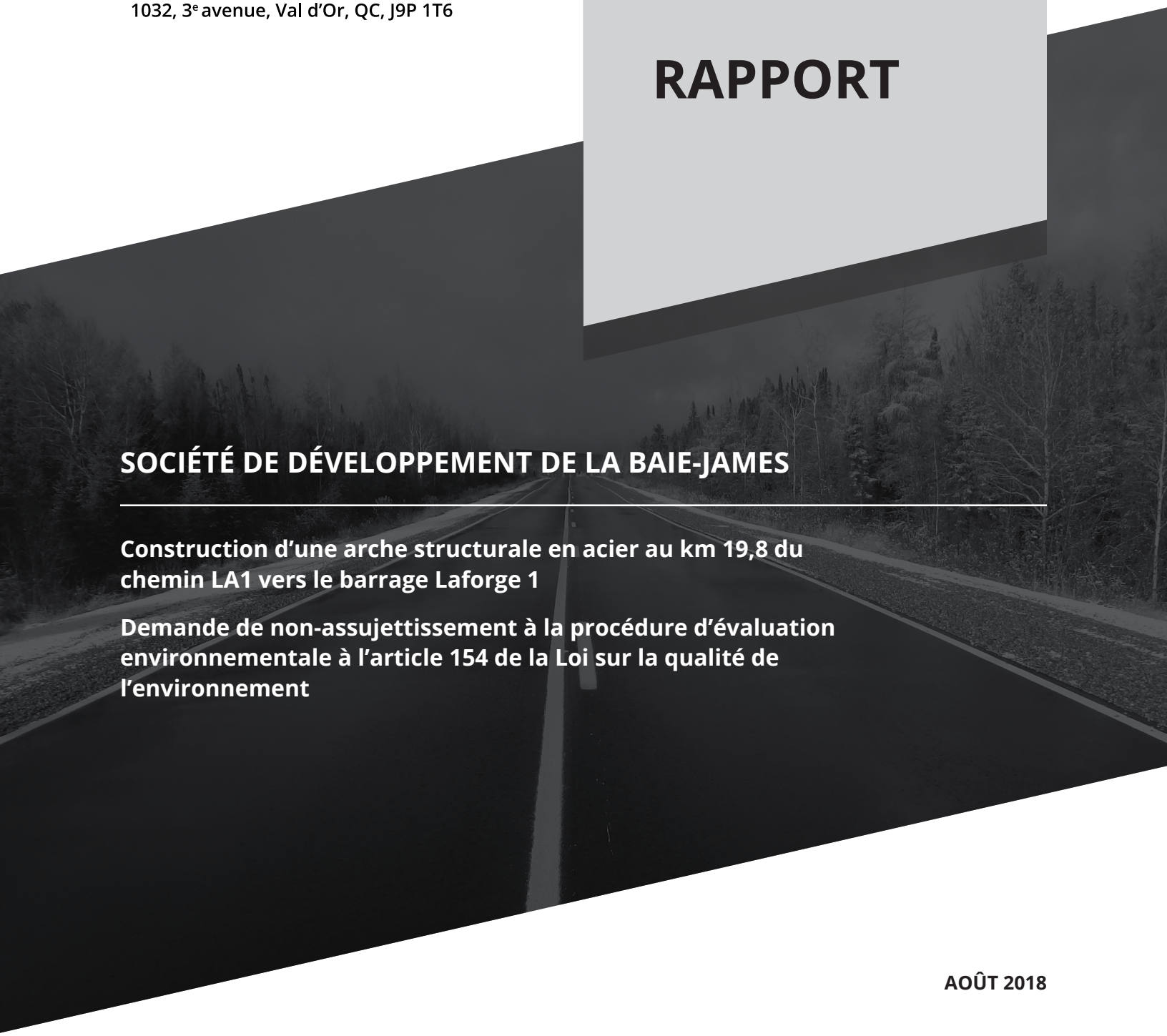
N/Réf. : 115726.003-601

RAPPORT

SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT DE LA BAIE-JAMES

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

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



AOÛT 2018

CONSORTIUM

NORDA STELO

Stantec

1032, 3e avenue, Val d'Or, QC, J9P 1T6

N/Réf. : 115726.003-601

RAPPORT

SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT DE LA BAIE-JAMES

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

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

Norda Stelo / Stantec

1032 3e Avenue Ouest
Val-d'Or, Québec
J9P 1T6

Téléphone : 819 825-1353
Télécopieur : 819 825-1130

Société de développement de la Baie-James

Québec

CONSORTIUM

NORDA STELO

Stantec

1032, 3e avenue, Val d'Or, QC, J9P 1T6

Société de développement de la Baie-James

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

N/Réf. : 115726.003-601

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

Préparé par : Véronique Trudeau, M.Sc., biologiste

Approuvé par : Vital Boulé, M.Sc., biologiste
Responsable de projet, Environnement

17 août 2018

TABLE DES MATIÈRES

1 Initiateur du projet 1

2 Consultant mandaté par l'initiateur du projet 2

3 Titre du projet 3

4 Objectifs et justification du projet 3

4.1 Objectif 3

4.2 Cadre réglementaire applicable 3

4.3 Justification du projet 4

5 Localisation du projet 4

6 Description du projet et de ses variantes 4

6.1 Description du projet 4

6.2 Variantes analysées 6

7 Composantes du milieu et principales contraintes à la réalisation du projet 7

7.1 Milieu biophysique 7

7.2 Milieu humain 9

8 Principaux impacts appréhendés 10

9 Modalités d'information et de consultation du public 12

10 Calendrier de réalisation du projet 12

11 Phases ultérieures et projets connexes 13

12 Signature du demandeur 13

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 6.1 Variantes de projet 7

LISTE DES ANNEXES

Annexe 4.1 Rapport photographique de la SDBJ 1
Annexe 4.2 Annexe photographique 1
Annexe 5.1 Carte de localisation des travaux 1
Annexe 6.1 Croquis de l'arche structurale en acier multiplaque 1

1 INITIATEUR DU PROJET

Nom :	Société de développement de la Baie-James (SDBJ)
Adresse civique :	110, boulevard Matagami, C.P. 970 Matagami (Québec) J0Y 2A0
Adresse postale (si différente) :	
Téléphone :	819 739-4717
Télécopieur :	819 739-4329
Courriel :	rthibault@sdbj.gouv.qc.ca
Responsable du projet :	Raymond Thibault
Obligatoire : N° d'entreprise du Québec (NEQ) du Registraire des entreprises du Québec	Non applicable

2 CONSULTANT MANDATÉ PAR L'INITIATEUR DU PROJET

Nom :	Consortium Norda Stelo/Stantec
Adresse civique :	1032, 3e Avenue Val-d'Or (Québec) J9P 1T6
Adresse postale (si différente) :	
Téléphone :	418 654-9696, p. 28342
Télécopieur :	418 654-9699
Courriel :	anne-marie.leclerc@norda.com
Responsable du projet :	Anne-Marie Leclerc, M. Sc., géomorphologue
Obligatoire : N° d'entreprise du Québec (NEQ) du Registraire des entreprises du Québec	3373097636

3 TITRE DU PROJET

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

4 OBJECTIFS ET JUSTIFICATION DU PROJET

4.1 Objectif

L'objectif de la présente demande est d'obtenir une attestation de non-assujettissement à l'article 154 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (LQE) auprès du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) pour la construction d'une arche structurale en acier multiplaque au km 19,8 du chemin LA1 vers le barrage Laforge 1.

Les sections qui suivent présentent les renseignements relatifs à une demande de non-assujettissement pour un tel projet. Toutes les informations requises dans le formulaire *Renseignements préliminaires pour la réalisation d'un projet en milieu nordique* (version de septembre 2016) sont reprises dans le présent rapport.

4.2 Cadre réglementaire applicable

Conformément à l'article 154 de la LQE, tout initiateur de projet qui désire réaliser un projet en milieu nordique[1] qui n'est ni obligatoirement assujetti (annexe A de la LQE) ni obligatoirement soustrait à la procédure d'évaluation environnementale (annexe B de la LQE) doit d'abord demander une attestation de non-assujettissement au MDDELCC. Or, la construction ou la reconstruction sur une route existante, qui est l'objet du présent projet, représente une activité qui se trouve en « zone grise ».

À noter qu'une demande de dérogation à l'article 92 du RADF et une demande de permis d'intervention en milieu forestier ont été soumises au MFFP le 12 juillet 2018 et le 2 août, respectivement. La demande de dérogation a déjà été approuvée pour la réalisation des travaux dans l'habitat du poisson après le 15 septembre, soit à l'extérieur des périodes de réalisation prescrites à l'annexe 5 du RADF. Une demande d'examen au ministère de Pêches et Océans (MPO) est aussi en cours de préparation et sera déposée sous peu.

[1] Territoire assujetti à la Convention de la Baie James et du Nord québécois (CBJNQ); sud du 55e parallèle.

4.3 Justification du projet

Une batterie de six ponceaux était présente dans le cours d'eau sous la route à la hauteur du km 19,8 du chemin LA1. Une crue exceptionnelle survenue à la fin du printemps 2018 a fait céder la batterie de ponceaux qui a été complètement emportée par le courant et le chemin s'est affaissé (voir l'annexe 4.1). Un pont temporaire a été construit en urgence afin de ne pas bloquer le seul chemin qui permet d'accéder au barrage Laforge 1 (voir les annexes 4.1 et 4.2), mais ce pont n'est pas conçu pour les crues importantes ou pour des conditions hivernales.

5 LOCALISATION DU PROJET

Le projet se situe dans le vaste territoire de la municipalité Eeyou Istchee Baie-James (région administrative n° 10), en territoire soumis à la Convention de la Baie-James et du Nord Québécois (CBJNQ). La carte présentée à l'annexe 5.1 illustre la localisation de la future arche.

Cette arche sera située au km 19,8 du chemin non pavé LA1 vers le barrage Laforge 1, soit aux coordonnées centrales approximatives suivantes : 5 993 522 m N; 663 099 m E (NAD83, UTM zone 18).

6 DESCRIPTION DU PROJET ET DE SES VARIANTES

6.1 Description du projet

Dans un premier temps, les travaux nécessiteront le déplacement du pont temporaire qui a été construit en urgence. En effet, celui-ci doit être déplacé pour permettre la construction de l'ouvrage permanent dans l'axe du chemin actuel. Le déplacement du pont temporaire sera de ± 5 m (sera confirmé ultérieurement durant la préparation des plans et devis). Le pont temporaire demeurera ensuite en place le temps des travaux de construction de l'arche permanente, soit jusqu'à la fin de novembre 2018.

Dans un deuxième temps, l'arche structurale en acier multiplaque sera construite au-dessus du cours d'eau dont la limite supérieure des berges (équivalent à la largeur au débit plein bord, LDPB) est évaluée à environ 13 mètres. L'ouverture de l'arche sera d'approximativement 19 mètres. Il n'y aura donc aucun empiétement permanent à l'intérieur des limites des berges, puisque les assises de l'arche et l'empierrement de protection seront situés à l'extérieur des limites de celles-ci. Les assises seront toutefois en partie sous la ligne des hautes eaux (LHE), évaluée à 20 m de largeur.

Les étapes nécessaires pour la mise en place de l'ouvrage permanent consistent essentiellement à :

- Aménager les assises de l'ouvrage proposé ;
- Mettre en place l'arche préfabriquée et des murs en treillis;
- Remblayer les assises ;
- Mettre en place de l'enrochement de protection (pierres de calibre minimal de 300-500 mm) ;
- Rehausser la route existante aux approches de l'arche (± 3,4 m). Ce rehaussement s'atténuera progressivement en s'éloignant de l'arche pour rejoindre le profil existant du chemin LA1 à approximativement 80 m de part et d'autre de celle-ci.

Finalement, à la fin des travaux, le pont temporaire sera démantelé. Les berges perturbées seront stabilisées. Le lit du cours d'eau sera profilé pour lui redonner ses caractéristiques naturelles et sa largeur au débit plein bord avant travaux. Les ponceaux emportés en aval par le courant seront récupérés par l'entrepreneur qui sera responsable de leur disposition.

Les dessins d'atelier, les méthodes de travail et les équipements seront déterminés par l'entrepreneur. Des devis seront produits, notamment le devis de protection de l'environnement, dont le respect sera assuré par le surveillant de chantier. La machinerie usuelle sera utilisée (grue, pelle hydraulique, camions-benne, compacteurs, etc.).

Les dessins d'atelier finaux du fournisseur n'étant pas disponibles au moment de soumettre le présent document, un croquis préliminaire de l'ouvrage projeté est présenté à l'annexe 6.1. La conception de ce nouvel ouvrage répondra aux normes et critères indiqués dans les documents de référence suivants :

- Le *Règlement sur l'aménagement durable des forêts du domaine de l'État* (RADF), du ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs du Québec (MFFP);
- Les normes d'Ouvrages routiers, Tome III – Ouvrages d'art, du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET)[2];
- Le Manuel de conception hydraulique des ponts, du MTMDET[3];
- Le code canadien sur le calcul des ponts routiers, de l'Association canadienne de normalisation (Groupe CSA)[4].

Selon l'analyse hydraulique effectuée pour la construction de l'ouvrage projeté, les critères suivants ont été retenus pour le dimensionnement hydraulique de l'ouvrage de remplacement :

---

2 MTMDET. Tome III – Ouvrages d'art, 2017. Les Publications du Québec, collection Normes – Ouvrages routiers.

3 Ministère des Transports du Québec, 2005. Manuel de conception hydraulique des ponts. Direction des structures. Les Publications du Québec.

4 Groupe CSA/Association Canadienne de Normalisation, 2017. CAN-CSA S6-F06 : Code canadien sur le calcul des ponts routier, 11e édition. Norme nationale du Canada

- Ouvrage d'une largeur carrossable de 8 mètres;
- Portée de l'arche : autour de 19 mètres;
- Longueur de l'arche > 80 % de la longueur du thalweg du tronçon perturbé par les travaux;
- Crue de conception d'une période de retour de 75 ans plus majoration de 20 %, pour tenir compte des changements climatiques;
- Ouverture (dégagement horizontal de 14,0 m) d'une largeur minimalement égale à la LDPB (13,6 m) au droit de la traversée, perpendiculairement à l'axe longitudinal du cours d'eau;
- Aucune réduction de la largeur du cours d'eau, par rapport à la limite supérieure des berges;
- Hauteur libre minimale requise de 300 mm au-dessus des eaux hautes de conception (E.H.c) ou ≥ 15 % de la profondeur d'eau à la face amont de l'ouvrage (la plus grande des deux valeurs), considérant que le cours d'eau n'est pas utilisé pour la navigation et qu'il n'y a pas de potentiel significatif de formation d'embâcles;
- Aucun empiétement de l'ouvrage dans le lit (fond et berges) du cours d'eau;
- Protection adéquate des murs, semelles et fondations avec un enrochement résistant aux crues;
- Biais de 17,5 degrés pour l'ouverture de la structure au niveau du positionnement des semelles, en raison du fait que cet ouvrage est rectiligne;
- Élévation minimale du soffite de 430,34 m afin de s'assurer que les eaux hautes de conception, dont l'élévation est évaluée à 430,01 m, sont toujours inférieures ou égales à 85 % de la hauteur libre de l'ouvrage;
- Profondeur d'affouillement potentiel maximale au droit du lit du cours d'eau de 0,59 mètre. La profondeur d'affouillement potentiel au pied des culées varie entre 0,25 et 0,37 mètre;
- Extrémités de l'ouvrage de remplacement protégées par un revêtement en pierres de calibre 300-500 mm, sur une épaisseur de 800 mm, placé jusqu'à l'élévation de 430,31 mètres. De là, un empierrement de calibre 200-300 mm sur une épaisseur de 500 mm d'épaisseur sera aménagé;
- Les empierrements de protection ne devraient pas réduire la section d'écoulement sous l'ouvrage, par rapport à l'état actuel au droit du pont (aire de la section d'écoulement de 13,52 m², sous l'élévation 429,60 m);
- Le remblai résiduel de l'ancien ponceau qui empiète dans le cours d'eau sera retiré, afin de redonner au cours d'eau une section d'écoulement plus naturelle et de permettre la mise en place des empierrements de protection sans obstruer la section d'écoulement;
- Les empierrements de protection aux approches du nouvel ouvrage seront prolongés jusqu'à la limite des travaux afin de stabiliser les berges.

6.2 Variantes analysées

La SDBJ a évalué les différentes variantes de projet indiquées au tableau 6.1 dans le but de remplacer l'ancienne batterie de ponceaux au km 19,8 du chemin LA1. Dans les trois cas, la conception des ouvrages est prévue pour une durée de vie de 75 ans.

Tableau 6.1 Variantes de projet

Variante de projet	Période de construction
1. Arche structurale en acier multiplaque	Début octobre à fin-novembre 2018
2. Ponceau en arche en béton	Mi-novembre à mi-décembre 2018
3. Pont acier-béton	Juin à mi-juillet 2019

La construction d'un pont acier-béton conventionnel (option 3) ne peut être envisagée cet automne dû aux délais de conception et de construction. La construction d'un tel pont serait donc reportée à l'été 2019. Pour maintenir la circulation toute l'année jusqu'à la reconstruction, le pont temporaire actuel devrait tout de même être démoli et reconstruit cet automne avec une plus grande ouverture sur le cours d'eau (au-delà des berges supérieures) pour répondre aux exigences environnementales et aux conditions hydrauliques du printemps.

L'avantage des deux premières variantes de projet (options 1 et 2, soit des arches préfabriquées) provient du fait qu'elles permettent de réaliser les travaux de construction dès cet automne, tout en permettant le maintien de la circulation pendant les travaux par le biais du pont temporaire actuel. Cependant, les incertitudes face à la capacité de fabrication du ponceau en arche en béton (option 2) peuvent entraîner un retard sur le début de l'installation de ce dernier.

À la lumière de ces informations, l'option de construire une arche structurale en acier multiplaque (option 1) a été retenue étant donné que cette option permet d'obtenir les meilleurs délais de fabrication. De plus courts délais de construction représentent aussi un avantage du point de vue environnemental (perturbation moins longue).

7 COMPOSANTES DU MILIEU ET PRINCIPALES CONTRAINTES À LA RÉALISATION DU PROJET

7.1 Milieu biophysique

La section du chemin LA1 touchée par le projet se trouve en forêt boréale, dans le domaine bioclimatique de la pessière à lichens. Selon les données de la carte écoforestière du Nord-du-Québec, la rive ouest est composée de peuplements résineux sur un lit de lichens et de mousses possédant une densité de couvert de 26 à 40 %. Les dépôts de surface sont d'origine glaciaire. La rive est occupée par des peuplements résineux sur un lit de lichens et de mousses ou de mousses et d'éricacées à une densité de couvert variant de 10 à 40 %. Le stade de développement des peuplements des deux rives est de plus de 95 ans.

La cartographie détaillée des milieux humides de Canards Illimités ne couvre pas la région administrative du Nord-du-Québec. Toutefois, il est possible de distinguer plusieurs tourbières minérotrophes par photo-interprétation (en brun sur la figure 7.1). Les données de la carte écoforestière du Nord-du-Québec identifient également ces tourbières. À la lumière de ces données, il n'y aura pas d'empiétement en tourbière.

Le cours d'eau que traverse le pont LA-1 n'a pas officiellement de nom dans les registres du MDDELCC. Il se trouve dans le bassin versant naturel de la Grande Rivière, qui est d'une superficie de 97 600 km^2. La superficie du bassin versant du cours d'eau en question est quant à elle estimée à environ 62 km^2.

Des relevés d'arpentage ont été réalisés le 1er juillet 2018 pour établir la largeur supérieure des berges, l'élévation du thalweg et la LHE. Une caractérisation du site de traversée a pu être effectuée à partir de ces relevés et de photos. De façon générale, le cours d'eau en question présente un faciès d'écoulement de types seuils et mouilles. Il forme néanmoins une cascade, directement à l'amont de la traversée. Cette cascade est associée à une rupture de pente dont l'inclinaison moyenne est de l'ordre de 2,7 %, sur environ 90 mètres. Au droit de la traversée et à l'aval de celle-ci, la pente longitudinale du cours d'eau est très faible, et localement négative. Elle est évaluée à 0,2 % à environ 100 m à l'aval de la traversée.

Au site même de la traversée, le faciès d'écoulement est de type seuil et le substrat est principalement constitué de galets, de blocs et de cailloux. La largeur à la limite supérieure des berges (largeur du débit plein bord ou LDPB) est de 13,6 m et la LHE est d'environ 20 mètres. La profondeur d'eau moyenne et maximale lors des relevés était respectivement de 0,4 m et de 0,8 mètre.

Ce cours d'eau se situe à l'intérieur du bassin versant de La Grande rivière, dans laquelle on retrouve plusieurs espèces de poissons, dont l'omble de fontaine, le grand brochet, le touladi, le grand corégone, etc. Les espèces de poissons potentiellement présentes dans ce cours d'eau sont l'omble de fontaine et le grand brochet. Le brochet se trouve principalement dans les zones d'écoulement plus calmes présentent à l'amont et à l'aval du site de traversée. Par contre, l'omble de fontaine fréquente davantage les sections d'écoulement plus rapides telles que celles observées directement au site de traversée.

Compte tenu des conditions hydrauliques qui prévalent au site de traversée, les principales espèces de poissons susceptibles d'utiliser les habitats directement dans la zone des travaux projetés sont l'omble de fontaine, le meunier noir et le meunier rouge. Au site de traversée, le cours d'eau est principalement utilisé pour l'alimentation et comme corridor de déplacement entre des plans d'eau localisés à l'aval et à l'amont du site. La principale fonction de l'habitat directement au site de traversée est l'alimentation et la migration pour l'omble de fontaine.

Il n'y a pas habitat faunique règlementé à proximité du site des travaux et le site de traversée du cours d'eau n'est pas compris dans une aire protégée répertoriée dans le registre du MDDELCC.

Figure 7.1 Image satellite du milieu biophysique au site de traversée du pont LA1 (source : *Google Earth*)

7.2 Milieu humain

Le chemin LA1 est le seul lien routier vers le barrage Laforge 1. Selon la Convention de la Baie-James et du Nord québécois, le site des travaux se trouve en terre de catégorie III, soit un territoire public libre sans usage exclusif par les communautés autochtones.

La reconstruction de la route au km 19,8 du chemin LA-1 n'occasionnera pas d'impact sur les droits de pêche ou de chasse des communautés voisines. Le site se trouve dans l'aire de trappe CH26, dont le maître de trappe est Bobby Pashagumeskum de la communauté de Chisasibi. Par ailleurs, on ne trouve aucun camp cri situé à proximité ni aucune autre infrastructure que la route elle-même. Hormis pour les déplacements de personnes (résidents et villégiateurs), la route est principalement utilisée par la société d'État Hydro-Québec, qui assumera d'ailleurs les coûts de construction.

La réalisation du projet rencontre peu de contraintes, si ce n'est qu'au plan administratif, en raison de l'échéancier serré de réalisation des travaux (conception, commande des matériaux, mobilisation au chantier, autorisations environnementales, phasage de l'entrepreneur, construction, etc.). Peu de contraintes sont donc appréhendées pour les travaux et activités visés par la présente demande de non-assujettissement.

8 PRINCIPAUX IMPACTS APPRÉHENDÉS

Considérant qu'il s'agit du remplacement d'une batterie de ponceaux par une arche structurale en acier sur une route existante, aucun impact additionnel n'est anticipé sur les milieux biophysiques et humain. En fait, les conditions d'écoulement de l'eau et de l'habitat du poisson devraient être améliorées par la réalisation de ce projet.

La libre circulation du poisson sera assurée en tout temps lors des travaux et des mesures seront mises en place pour prévenir et limiter le transport sédimentaire vers l'aval. Une partie de l'enrochement de protection de l'ouvrage se situera dans l'habitat du poisson, soit un empiétement d'environ 15 m² occasionné par la construction de l'arche. Toutefois, la situation sera améliorée par rapport à la présence de la batterie de six ponceaux et de leur remblai qui était présent avant d'être emporté. La construction de l'arche structurale d'une portée de 19 m occasionnera un gain d'habitat pour le poisson et facilitera le libre passage du poisson en tout temps comparativement à l'ancienne batterie de ponceaux.

Aucun droit ou privilège autochtone n'est brimé par la construction de l'ouvrage en question. Puisqu'aucun camp ne se trouve à proximité, aucune nuisance sonore n'est anticipée. La circulation automobile n'en sera qu'améliorée par rapport aux conditions actuelles.

De plus, l'option retenue fera en sorte que l'empiétement des culées du pont temporaire actuel dans le cours d'eau sera de plus courte durée qu'avec les deux autres variantes de projet.

Plusieurs mesures seront incluses au devis 185 pour la protection de l'environnement lors des travaux dont, entre autres :

Contrôle de l'érosion et du transport des sédiments

- Réaliser les travaux le plus possible en étiage;
- Mettre en place des mesures efficaces pour limiter l'apport de sédiments provenant du chantier vers le milieu aquatique et assurer leur entretien (ex. : barrière à sédiments, bermes, trappe à sédiments, bassin de sédimentation, stabilisation temporaire des talus, déviation des eaux vers des zones de végétation). Les mesures doivent demeurer efficaces lors des périodes de crues, lors de fortes pluies ou en période de gel;
- Dévier les eaux de ruissellement de l'amont avant qu'elles parviennent aux sols perturbés (ex. : et fossé de dissipation vers des zones de végétation);
- Stabiliser et protéger temporairement les sols perturbés présentant un risque d'érosion et de transport des sédiments vers le milieu aquatique à l'aide de méthodes adaptées au site, à la durée de la fermeture du chantier et à la période de l'année;
- Disposer les matériaux de déblais à l'extérieur de la LHE. Si requis, confiner ou stabiliser ces matériaux (ex. : toile imperméable, barrière à sédiments) de façon à prévenir l'apport de sédiments vers le milieu aquatique;

- Lorsque des travaux doivent être effectués dans l'eau, isoler la zone des travaux de façon à travailler à sec ou limiter l'apport de sédiments dans le milieu aquatique;
- Des rideaux de confinement[5] au niveau de chaque culée du pont temporaire seront mis en place afin d'empêcher l'apport de sédiments dans le cours d'eau lors de leur retrait.

Circulation de la machinerie et gestion des déchets

- S'assurer que la machinerie travaillera à partir de la rive et qu'elle ne traversera pas dans le cours d'eau. Les interventions dans le cours d'eau seront limitées au strict minimum;
- S'assurer que la machinerie est en bon état avant son utilisation pour éviter les fuites accidentelles;
- Ne pas procéder au nettoyage de la machinerie dans le cours d'eau ou à proximité de celui-ci;
- Effectuer le ravitaillement en carburant (plein d'essence) des véhicules et de la machinerie à plus de 60 m d'un cours d'eau ou d'un fossé de drainage et dans des endroits appropriés à cet effet;
- Récupérer immédiatement tout contaminant déversé dans l'environnement;
- Disposer en permanence d'une trousse complète de récupération des produits pétroliers pour parer aux déversements accidentels de faible envergure et assurer l'entreposage, la récupération et la gestion des sols et du matériel contaminés;
- Prévoir sur place des récipients étanches bien identifiés, destinés à recevoir les produits pétroliers et les déchets;
- Placer les bidons ou récipients contenant des hydrocarbures et autres produits dangereux dans un bac ou sur une toile épaisse de taille suffisante pour recueillir toute fuite;
- Disposer des déchets selon la réglementation en vigueur;
- Interdiction d'enfouir des déchets et matériaux de rebut sur le chantier;
- Procéder au nettoyage général des lieux à la fin des travaux;
- Ne rejeter aucun débris dans le milieu aquatique. Tous les débris introduits accidentellement devront être retirés dans les plus brefs délais.

Ouvrages temporaires

- Assurer en tout temps une circulation et un apport d'eau suffisant pour maintenir les fonctions de l'habitat du poisson (alimentation, alevinage, fraie) en aval de la zone des travaux. Prendre les mesures nécessaires pour éviter les impacts en amont et en aval de la zone des travaux (ex. : inondation, exondation, érosion, matières en suspension);
- Favoriser l'utilisation de ponts temporaires ou d'ouvrages de franchissement minimisant les empiétements dans l'habitat du poisson et assurant le libre passage du poisson;
- Utiliser des matériaux granulaires propres pour la construction de chemins de détournement temporaires, excluant la surface de roulement et les portions du chemin se situant au-dessus de la LHE.

[5] La mise en place de rideaux de confirment est une exigence du MFFP par rapport à la demande de dérogation à l'article 92 pour des travaux après le 15 septembre.

Remise en état des lieux

- Remettre à l'état d'origine le lit et les rives des milieux aquatiques touchés par les travaux (granulométrie du substrat, profil du lit, etc.) à la suite de la démobilisation du chantier sur l'ensemble des superficies touchées (ouvrages temporaires, accès, etc.);
- Lors du démantèlement, enlever tout le matériel qui a été mis en place;
- Limiter l'enrochement du littoral à la hauteur de la LHE;
- Remettre en état les fossés endommagés par la machinerie (pente d'écoulement, épaulement des talus, etc.).

9 MODALITÉS D'INFORMATION ET DE CONSULTATION DU PUBLIC

Aucune consultation n'est prévue dans le cadre de la réalisation de ce projet, puisqu'il ne modifie en rien l'usage actuel et futur de ce chemin à très faible débit, qu'il est ponctuel dans le temps et dans l'espace et qu'aucun droit autochtone ou campement n'est impacté par ce projet. Sur le plan de l'information du public, une signalisation adéquate avertit les utilisateurs de la route à l'approche du chantier de construction. Il y aura une gestion de la circulation tout au long des travaux de construction. Aucune autre mesure d'information ou de consultation n'apparaît nécessaire puisque la circulation routière sera maintenue en tout temps durant la construction, hormis lors d'une courte période liée au déplacement du pont temporaire.

10 CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET

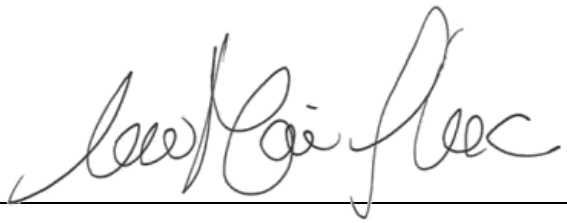
Compte tenu de l'urgence de mettre en place le pont permanent avant la crue printanière de 2019, la construction de cet ouvrage permanent doit inévitablement être réalisée en 2018. Étant donné les délais liés à l'approbation du concept, à la réalisation des plans et devis, à la préparation des dessins d'atelier, à la fabrication de l'arche, à la mobilisation au chantier et à l'obtention des différentes autorisations environnementales, les travaux de construction devraient débuter au début octobre et se poursuivre jusqu'à la fin novembre 2018. La plupart des travaux se dérouleront à l'extérieur des limites supérieures des berges.

11 PHASES ULTÉRIEURES ET PROJETS CONNEXES

Non applicable.

12 SIGNATURE DU DEMANDEUR

Je, Anne-Marie Leclerc, M. Sc., géomorphologue, Responsable d'exécution en environnement, Consortium Norda Stelo/Stantec, certifie que tous les renseignements mentionnés dans le présent formulaire de renseignements préliminaires sont exacts au meilleur de ma connaissance.



Anne-Marie Leclerc, M.Sc., géographe-géomorphologue	13 août 2018 Date

Annexe 4.1

Rapport photographique de la SDBJ

Forêts, Faune et Parcs Québec

Rapport photographique

IDENTIFICATION	
Numéro de dossier : km 18.9 Chemin LA1 **Date : 15/06/2018**	**Photographies prises par : Jean Nouvellet**

Nº photo	01
Identification **État du site initial amont**	
Remarques	

Nº photo	02
Identification **État du site initial**	
Remarques	

Nº photo	03
Identification **État du site initial aval**	
Remarques	

Forêts, Faune et Parcs Québec

Rapport photographique

IDENTIFICATION	
Numéro de dossier : km 18.9 Chemin LA1 **Date : 15/06/2018**	**Photographies prises par : Jean Nouvellet**

Nº photo	04
Identification **État du site initial**	
Remarques	

Nº photo	05
Identification **Amont du chemin**	
Remarques À cause de la présence d'eau nous avons privilégié l'installation du pont temporaire au niveau du chemin existant.	

Nº photo	06
Identification **Installation des assises de roc**	
Remarques	

Forêts, Faune et Parcs Québec

Rapport photographique

IDENTIFICATION	
Numéro de dossier : km 18.9 Chemin LA1 **Date : 15/06/2018**	**Photographies prises par : Jean Nouvellet**

Nº photo	07
Identification **Installation des assises de roc**	
Remarques	

Nº photo	08
Identification **Installation des cages de roc**	
Remarques	

Nº photo	09
Identification **Remplissage des cages avec du concassé 0-5**	
Remarques	

Forêts, Faune et Parcs Québec

Rapport photographique

IDENTIFICATION	
Numéro de dossier : km 18.9 Chemin LA1 **Date : 15/06/2018**	**Photographies prises par : Jean Nouvellet**

Nº photo	12
Identification **Installation de tablier**	
Remarques	

Nº photo	13
Identification **Installation de tablier**	
Remarques	

Nº photo	14
Identification **Installation de tablier**	
Remarques	

Forêts, Faune et Parcs Québec

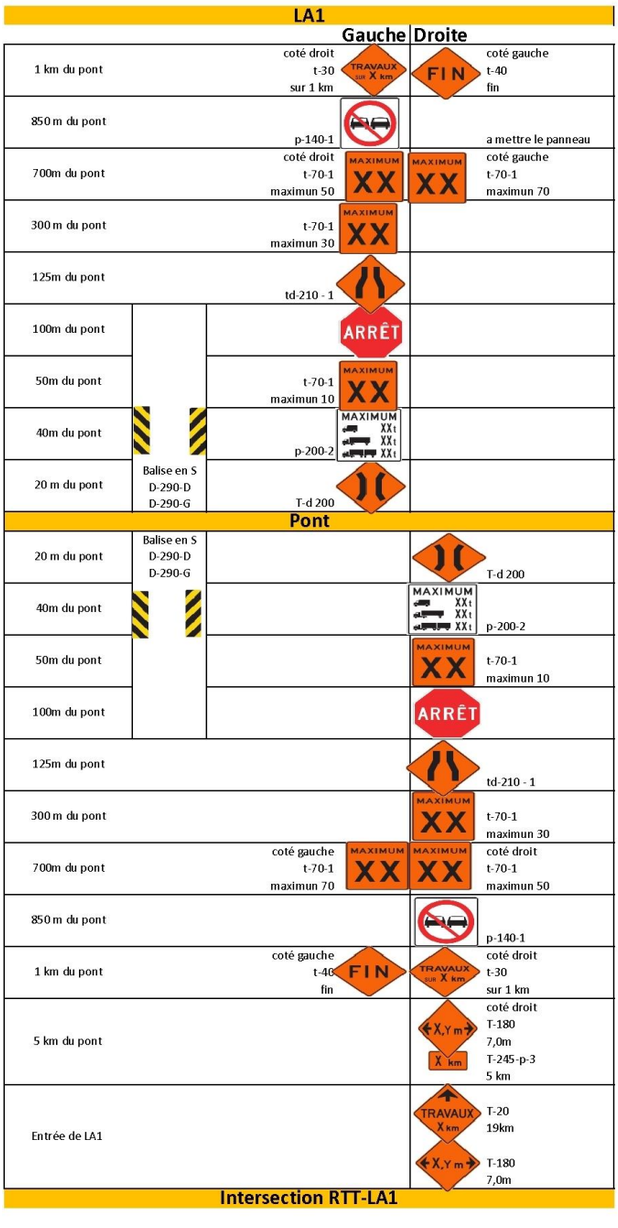
Rapport photographique

IDENTIFICATION	
Numéro de dossier : km 18.9 Chemin LA1	**Photographies prises par : Jean Nouvellet**
Date : 15/06/2018	

Nº photo	15
Identification	
Remplissage et compactage des assises des abord des tabliers	
Remarques	

Nº photo	16
Identification	
Planche de signalisation	
Remarques	

Croquis d'installation de signalisation pont temporaire km 19 LA-1



Forêts, Faune et Parcs
Québec

Rapport photographique

IDENTIFICATION	
Numéro de dossier : km 18.9 Chemin LA1 **Date : 15/06/2018**	**Photographies prises par : Jean Nouvellet**

Nº photo	17
Identification **Signalisation posée**	
Remarques	

Nº photo	18
Identification **Signalisation posée**	
Remarques	

Nº photo	19
Identification **Garde de corps installés**	
Remarques	

Annexe 4.2

Annexe photographique

Annexe photographique au site de traversée – km 19,8 pont du chemin La Forge-1

Photo 1 Pont temporaire installé au-dessus du cours d'eau (1er juillet 2018)

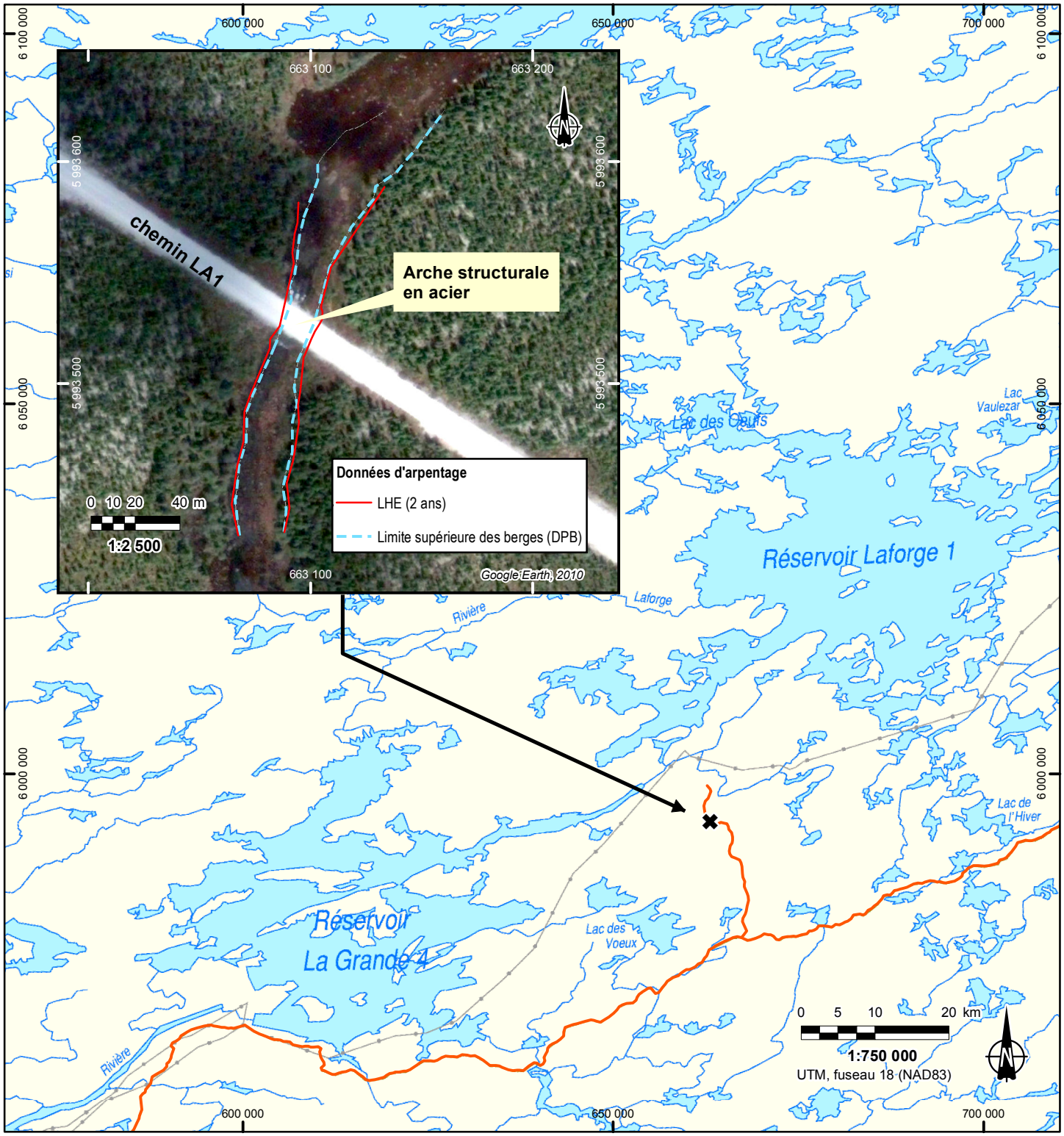
Photo 2 Vue de la section amont du cours d'eau (1er juillet 2018)

Photo 3 Vue vers l'amont à partir de l'aval (1er juillet 2018)

Photo 4 Vue de la section aval du cours d'eau (1er juillet 2018)

Annexe 5.1

Carte de localisation des travaux



Emplacement: Q:\115726.001\200-CONTENU\26-Geomatique\Donnees\MXD_WOR\MXD\115726_C1-1_Localisation Pont LA1_180801.mxd

Société de développement de la Baie-James

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

Demande de non-assujettissement
à l'article 154 de la LQE - MDDELCC

Localisation des travaux

115726_C1-1_Localisation Pont LA1_180801.mxd
Base carto : Jamesie.tif
août, 2018

Carte 1.1

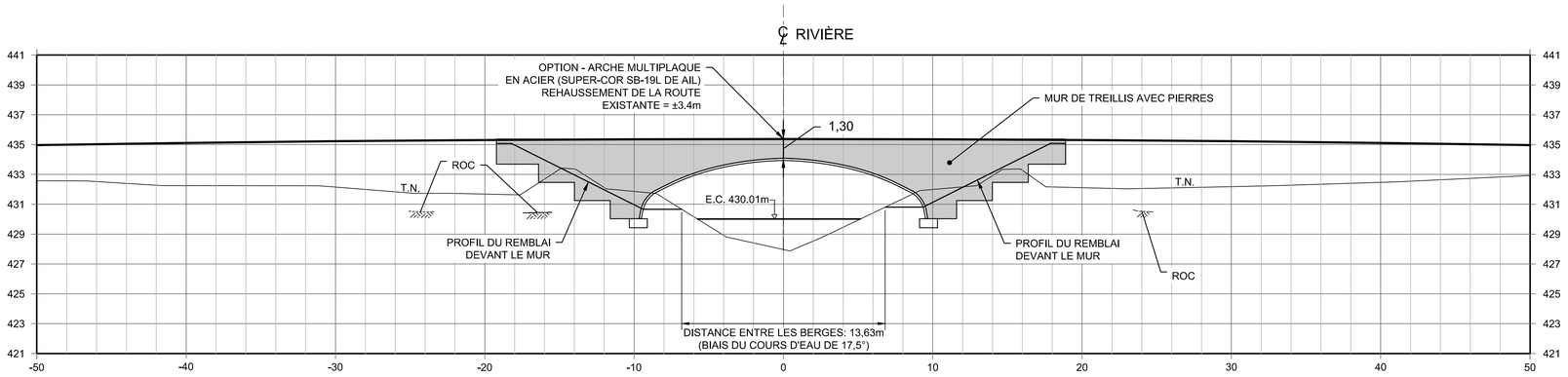
CONSORTIUM NORDA STELO Stantec
1032, 3e avenue, Val d'Or, QC, J9P 1T6

Préparé : ÉT Dessiné : YR Vérifié : VT

Annexe 6.1

Croquis de l’arche structurale en acier multiplaque

En considérant une largeur de mur en treillis de 0,61 m, la longueur du ponceau entre les deux faces de mur est de 11,82 m.



ÉCHELLE : 1:200

Norda Stelo / Stantec

1032 3e Avenue Ouest
Val-d'Or, Québec
J9P 1T6

Téléphone : 819 825-1353
Télécopieur : 819 825-1130