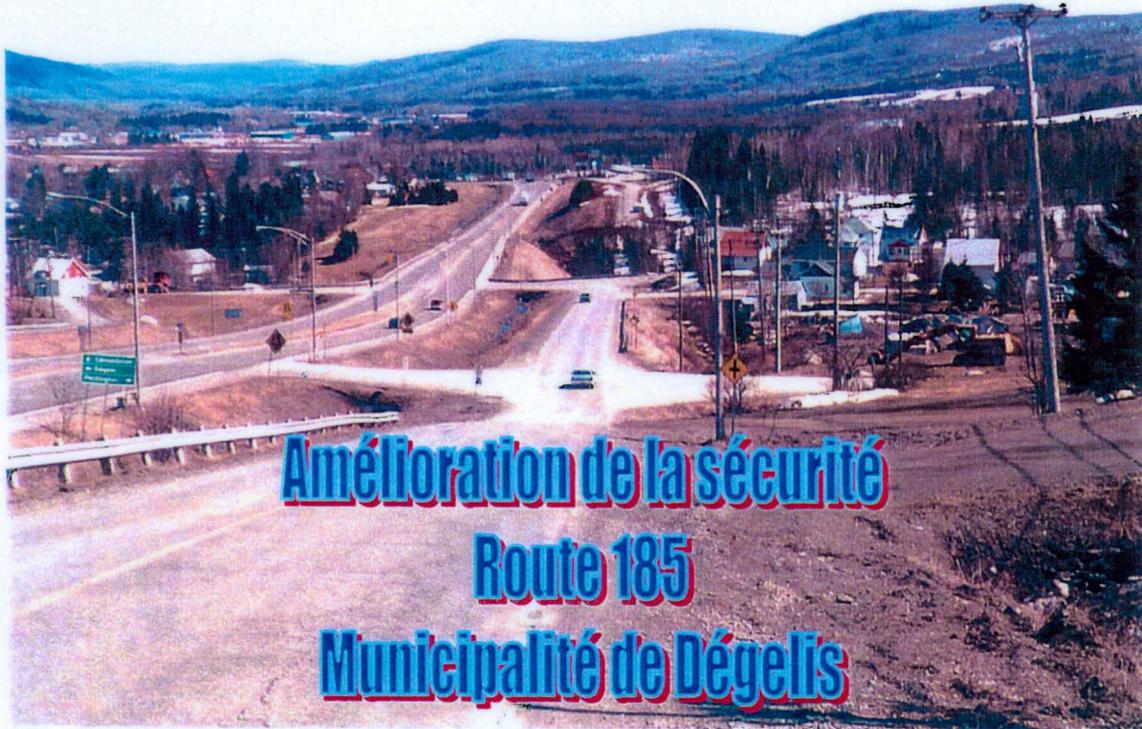


Ministère
des Transports

Québec 

DIRECTION GÉNÉRALE DE QUÉBEC ET DE L'EST
Service du soutien technique



**Étude d'impact sur l'environnement
déposée au
ministre de l'Environnement du Québec**

CANQ
TR
QUE
BSLGIM
108

en territoriale du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine

RAPPORT FINAL
Projet n° 20-3372-9806
Décembre 2001

Ce rapport a été préparé par le ministère des Transports du Québec

Équipe de travail

Direction territoriale du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine

Sylvain Allard, *ingénieur, chargé de projet*
 Christian Bourget, *ingénieur*
 Guyanne Gosselin, *technicienne*

Service du soutien technique

Sylvie Demers, *aménagiste, chargée d'étude*
 Michel Gourdeau, *ingénieur*
 Charles Morin, *ingénieur*
 Carol Martineau, *ingénieur*
 Robert Delisle, *biologiste*
 Jean-Pierre Roussel, *technicien*

Direction des structures

André Gagnon, *ingénieur*
 Daniel Bernard, *ingénieur*

Service géotechnique et géologie

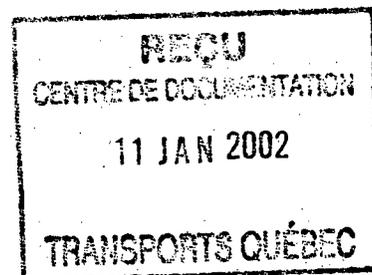
Jacques D'Astous, *ingénieur*
 André Drolet, *ingénieur*

Supervision direction territoriale

Jean-Louis Loranger, *ingénieur, Directeur territorial*
 Victor Bérubé, *ingénieur, chef du Service inventaires et plan*
 Richard Royer, *ingénieur, chef du Service des projets*

Cartographie, graphisme et édition

Carole Dumont, *technicienne, Service du soutien technique*
 Francine Thibault, *agente de secrétariat, Service du soutien technique*
 Joanne Audy, *technicienne en édition, Service du soutien technique*



CANQ
 TR
 QUE
 BSLGIM
 108

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
 CENTRE DE DOCUMENTATION
 700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,
 21^e ÉTAGE
 QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
 G1R 5H1

SECRET
EXEMPT FROM AUTOMATIC
DOWNGRADING AND
DECLASSIFICATION
AUTHORITY: 25X

TABLE DES MATIÈRES

Page

SYNTHÈSE DU PROJET ET DE SES IMPACTS	1
1. HISTORIQUE ET CONTEXTE DU PROJET	3
2. RAISON D'ÊTRE DU PROJET	7
2.1 CARACTÉRISTIQUES DE LA CIRCULATION ACTUELLE ET FUTURE.....	7
2.2 PROBLÈMES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE	8
2.3 NÉCESSITÉ D'INTERVENIR.....	21
3. DESCRIPTION DU MILIEU HUMAIN	23
3.1 PORTRAIT SOCIOÉCONOMIQUE DE LA MRC DE TÉMISCOUATA	27
3.1.1 <i>Enjeux régionaux en transport</i>	29
3.2 PORTRAIT SOCIOÉCONOMIQUE DE LA VILLE DE DÉGELIS.....	30
3.2.1 <i>Enjeux municipaux en transport</i>	31
3.3 UTILISATION DU SOL ACTUELLE ET PROJETÉE.....	32
3.3.1 <i>Zone urbaine et de villégiature</i>	32
3.3.2 <i>Terre agricole</i>	33
3.3.3 <i>Territoire d'intérêt particulier</i>	33
3.3.4 <i>Alimentation en eau potable</i>	33
3.3.5 <i>Sites potentiellement contaminés</i>	34
3.3.6 <i>Sites d'extraction et d'enfouissement</i>	34
3.3.7 <i>Projet de développement</i>	35
3.4 CARACTÉRISTIQUES VISUELLES DU PAYSAGE	39
3.4.1 <i>Unités de paysage de la zone d'étude</i>	39
3.4.2 <i>Séquences visuelles : paysages perceptibles de la route 185</i>	40
3.5 ARCHÉOLOGIE.....	47
3.5.1 <i>Occupations humaines anciennes</i>	47
3.5.2 <i>Milieu physique</i>	49
3.6 PORTRAIT DE L'ENVIRONNEMENT SONORE ACTUEL	53
4. DESCRIPTION DU MILIEU NATUREL	57
4.1 CARACTÉRISTIQUES GÉOTECHNIQUES ET HYDROGÉOLOGIQUES.....	57
4.2 INVENTAIRE DE LA FAUNE.....	61
4.2.1 <i>Ichtyofaune et habitats aquatiques</i>	61
4.2.2 <i>Ornithologie</i>	62
4.3 INVENTAIRE DE LA FLORE.....	63
4.3.1 <i>Écosystème forestier exceptionnel et d'intérêt phytosociologique</i>	63
4.3.2 <i>Plantes susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables</i>	64
5. DESCRIPTION DU PROJET	65
6. ANALYSE ET ÉVALUATION DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX	73
7. DES IMPACTS MINEURS SUR LE MILIEU NATUREL	75
7.1 AUCUNE CONTRAINTE GÉOTECHNIQUE MAJEURE	75
7.2 PEU DE PERTE DU TERRITOIRE BOISÉ	75
7.3 PEU D'IMPACTS SUR LA FAUNE	76
7.3.1 <i>Peu de variétés d'oiseaux</i>	76
7.3.2 <i>Des petits cours d'eau ayant peu de potentiel</i>	77

8.	DES IMPACTS MOYENS SUR LE MILIEU HUMAIN.....	79
8.1	DES IMPACTS POSITIFS POUR LA SÉCURITÉ DE LA CIRCULATION LOCALE ET DE TRANSIT..	79
8.2	DES EXPROPRIATIONS NÉCESSAIRES CAUSANT DES IMPACTS ÉCONOMIQUES	81
8.3	DES IMPACTS MINEURS ET POSITIFS SUR LE PAYSAGE	83
8.4	DES IMPACTS SONORES POSITIFS MALGRÉ L'AUGMENTATION DE LA CIRCULATION FUTURE.....	87
8.5	DES IMPACTS SUR LES RESSOURCES ARCHÉOLOGIQUES	93
8.6	DES IMPACTS TEMPORAIRES DURANT LES TRAVAUX DE CONSTRUCTION	94
9.	BILAN DES IMPACTS ET DES MESURES D'ATTÉNUATION	97
10.	PROGRAMME DE SURVEILLANCE ET MESURES D'URGENCE	105
10.1	PROGRAMME DE SURVEILLANCE	105
10.2	PROGRAMME DE SUIVI	106
10.3	PLAN MINISTÉRIEL DES MESURES D'URGENCE	106
	BIBLIOGRAPHIE.....	111
	ANNEXE I - INVENTAIRE DE LA FLORE	
	ANNEXE II - RÉSUMÉ DE LA MÉTHODE D'ÉVALUATION DES IMPACTS	
	ANNEXE III - DÉTAILS SUR LA MÉTHODE D'ÉVALUATION DES IMPACTS SONORES	
	ANNEXE IV - RÉOLUTION MUNICIPALE	
	ANNEXE V - AVIS DE PROJET	

LISTE DES FIGURES

	Page
FIGURE 1.1 - Localisation du projet.....	5
FIGURE 2.1 - Schéma d'accidents au carrefour de la route 295.....	13
FIGURE 2.2 - Schéma d'accidents au carrefour de l'avenue Principale Nord	15
FIGURE 2.3 - Schéma d'accidents au carrefour des 2 ^e et 3 ^e Rues	17
FIGURE 2.4 - Schéma d'accidents du secteur commercial.....	19
FIGURE 3.1- Limites de la zone d'étude	25
FIGURE 3.2 - Utilisation du sol actuelle et projetée.....	37
FIGURE 3.3 - Caractéristiques visuelles du paysage	45
FIGURE 3.4 - Inventaires archéologiques et sites archéologiques connus.....	51
FIGURE 4.1 - Géologie des dépôts de surface	59
FIGURE 5.1 - Profil en travers – autoroute en milieu urbain	69
FIGURE 5.2 - Plan d'avant-projet.....	71
FIGURE 8.1 - Portrait sonore actuel et futur.....	91
FIGURE 9.1 - Localisation des impacts.....	103

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 2.1 - Résumé des accidents sur une période de cinq ans (1991-1995).....	10
TABLEAU 3.1 - Population active par secteur d'activités (1991-1996).....	29
TABLEAU 3.2 - Niveaux sonores simulés en comparaison avec ceux observés	54
TABLEAU 3.3 - Débits de circulation utilisés pour les simulations sonores.....	54
TABLEAU 3.4 - Qualité de l'environnement sonore.....	55
TABLEAU 4.1 - Caractéristiques de la rivière aux Perches	61
TABLEAU 4.2 - Plantes susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables connues à proximité de la zone d'étude	64
TABLEAU 8.1 - Distance supplémentaire aux carrefours selon la direction	80
TABLEAU 8.2 - Nombre de résidences en fonction du niveau de gêne sonore avant et après le projet.....	88
TABLEAU 9.1 - Résumé des impacts et des mesures d'atténuation	99

LISTE DES PHOTOS

PHOTO 3.1 - Vue sur la séquence visuelle S2	43
PHOTO 3.2 - Vue sur la séquence visuelle S3	43
PHOTO 8.1 - Impacts visuels positifs pour les observateurs mobiles.....	85
PHOTO 8.2 - Impacts visuels moyens pour les résidents riverains de la route 185	85

Synthèse du projet et de ses impacts

La route 185 est le tronçon de la Transcanadienne essentiel au développement économique du Québec et des Maritimes. Le transport des marchandises y est important avec 27% de camions qui effectuent pour la plupart des trajets de longue distance. Cette route traverse sept municipalités dont les périmètres d'urbanisation de Saint-Antonin, de Saint-Louis-du-Ha!Ha!, de Cabano, de Notre-Dame-du-Lac et de Dégelis et est également utilisée par la circulation locale.

La circulation locale, qui effectue des virages aux intersections et aux accès privés, entre en conflit avec celle de transit. Aussi, la présence des autobus scolaires et des véhicules de livraison ou de récupération des ordures perturbe les mouvements de la circulation de transit et crée un potentiel important d'accidents. D'ailleurs, les données recueillies entre 1991 et 1995 révèlent que la tendance des taux d'accidents mortels est à la baisse au Québec, à l'exception de la route 185 où elle se maintient depuis plusieurs années à un niveau supérieur à celui des catégories de routes comparables.

À Dégelis, l'intersection de la route 185 et de la route régionale 295, qui traverse la municipalité, est identifiée comme étant un secteur problématique particulier, où il faut intervenir par la construction d'un carrefour dénivelé (échangeur) afin de séparer les mouvements de la circulation locale de ceux de la circulation de transit. Cet aménagement permettra aussi de créer un lien sécuritaire entre le centre-ville situé à l'est de la route 185 et le secteur résidentiel et industriel qui se développe du côté ouest.

La sécurité de la circulation de transit sera assurée par la construction d'une route à quatre voies à chaussées séparées et par l'élimination des nombreux accès directs à la route 185 sur une distance de deux kilomètres. Les impacts positifs escomptés seront majeurs pour tous les usagers de la route. La sécurité des mouvements de la circulation locale sera assurée par des chemins de desserte qui relieront le réseau de rues municipales actuel et projeté, et qui donneront aussi l'accès aux propriétés, aux points de service et aux commerces. Ces nouvelles rues viendront consolider le développement urbain et industriel de la ville de Dégelis. De plus, l'abaissement du profil de la route 185 améliorera l'environnement sonore des riverains à l'ouverture du projet et cela sur une période de dix ans, malgré l'augmentation de la circulation.

Les impacts négatifs seront mineurs. Étant en milieu urbain, aucune plante susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable, ni aucun écosystème forestier exceptionnel ou d'intérêt phytosociologique ne se trouvent dans l'emprise. L'allongement du ponceau de 47 m n'aura que peu d'impacts sur l'habitat du poisson de la rivière aux Perches à cause du type de structure construite sur radier sans dalle. Par contre, bien que l'emprise du ministère des Transports soit utilisée au maximum, une maison et trois commerces devront être expropriés.

En respect avec sa politique sur l'environnement adoptée en septembre 1992, le ministère des Transports du Québec a su intégrer les principes du développement durable dès l'étape de la conception du projet. Le choix du type d'intervention a pour effet de minimiser les impacts sur le milieu naturel et humain. Il respecte également le désir de la population et des élus municipaux en ce qui a trait à l'utilisation du corridor actuel tout en améliorant la sécurité de la route 185. De plus, le choix final est le résultat d'un processus de consultation qui s'inscrit dans les objectifs du ministère des Transports du Québec.

1. Historique et contexte du projet

La route 185 est le tronçon de la Transcanadienne qui relie les villes de Rivière-du-Loup et d'Edmundston au Nouveau-Brunswick. En 1973, pour compléter la Transcanadienne à l'est du Québec, les autorités optèrent pour l'élargissement de la route 2 qui traverse la région du Témiscouata. Les projections de la circulation ne justifiaient pas la construction d'une autoroute pour relier le Québec et les provinces Maritimes.

Aujourd'hui, la route 185, qui mesure une centaine de kilomètres, est le seul tronçon québécois de la Transcanadienne à être construit à deux voies. En 1997, une étude d'opportunité réalisée par le ministère des Transports a conclu qu'il était nécessaire d'intervenir à plusieurs endroits pour régler des problèmes actuels et potentiels en matière de sécurité et de circulation. Parmi les carrefours présentant des problèmes où la gravité des accidents est particulièrement importante, il y a l'intersection de la route 295 qui traverse le centre-ville de Dégelis et qui relie la municipalité de Squatec à l'est du lac Témiscouata (Figure 1.1).

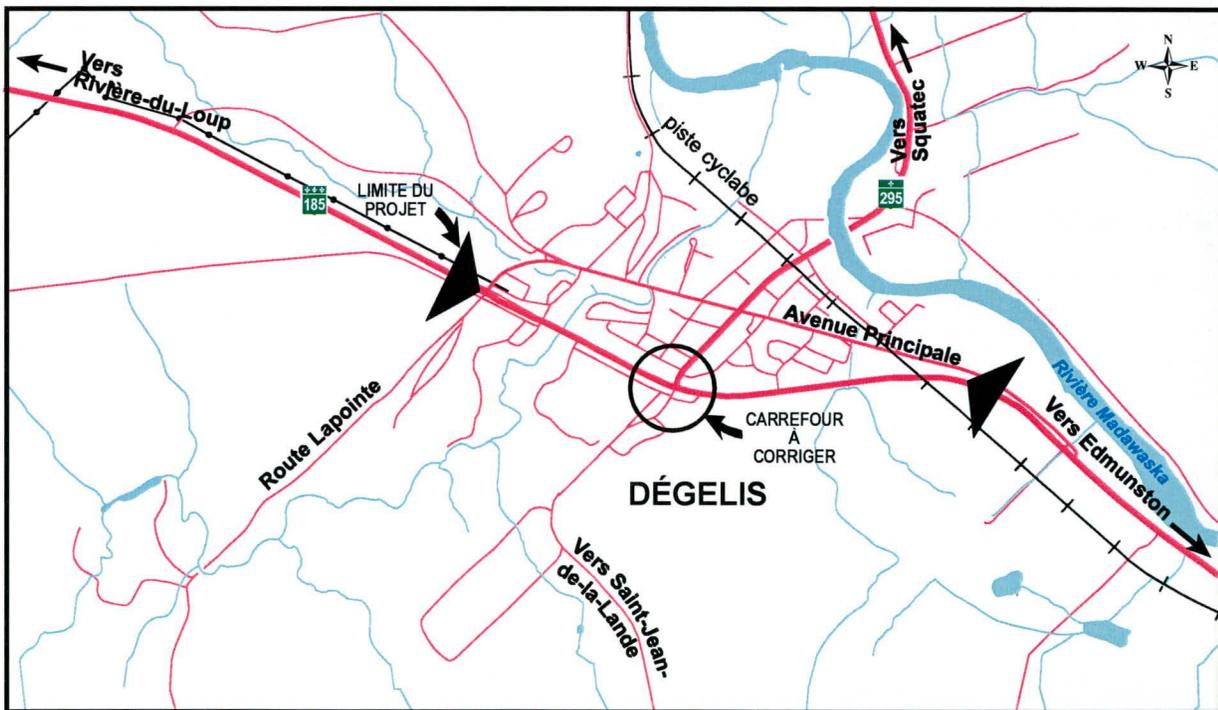
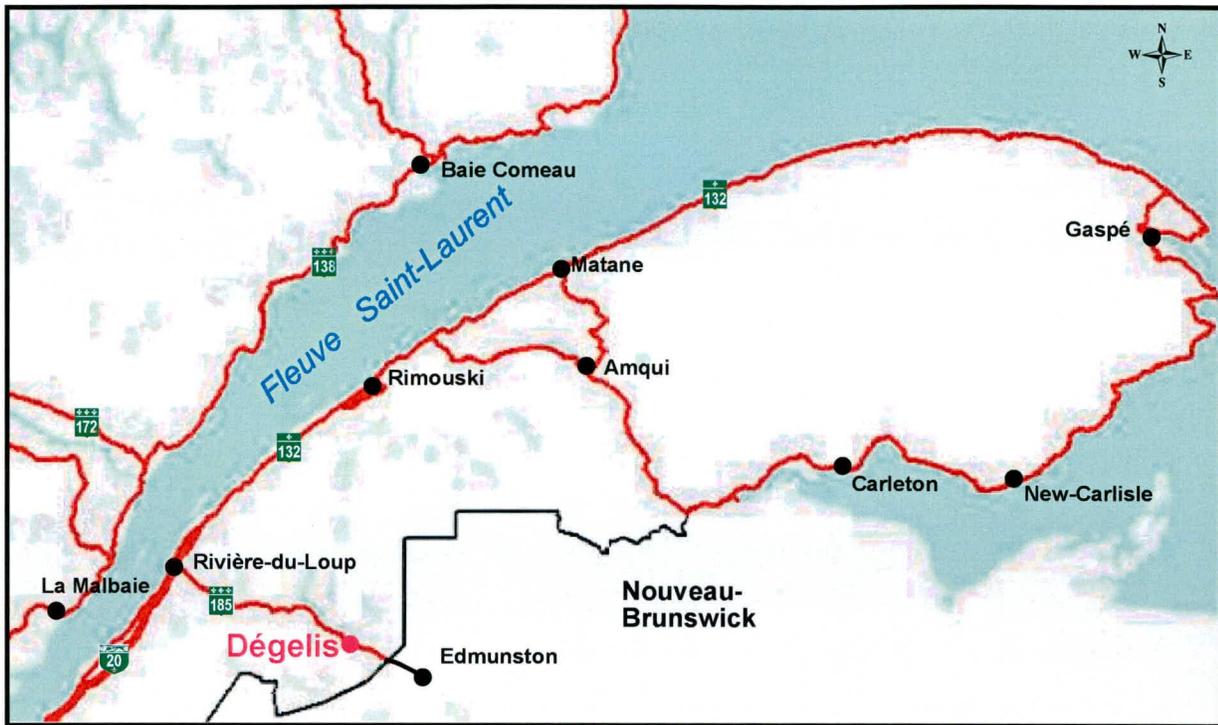
Ce projet s'inscrit dans le cadre d'un plan stratégique d'intervention du ministère des Transports où plusieurs interventions ponctuelles sont planifiées pour les cinq prochaines années sur l'ensemble de la route 185 en vue d'améliorer la sécurité des usagers¹. Le carrefour dénivelé (échangeur) proposé à l'intersection des routes 295 et 185 à Dégelis est devenu nécessaire et urgent. D'ailleurs, le MTQ a déjà appliqué des mesures, telles un feu clignotant et des lignes de marquage, pour améliorer la sécurité en attendant l'étagement du carrefour.

Les travaux nécessaires à l'amélioration de ce tronçon de la route 185 demandent une emprise supplémentaire, qui soumet ce projet à l'obtention d'un certificat d'autorisation de construction conformément à la *Loi sur la qualité de l'environnement et au Règlement général relatif à l'évaluation des impacts sur l'environnement*.

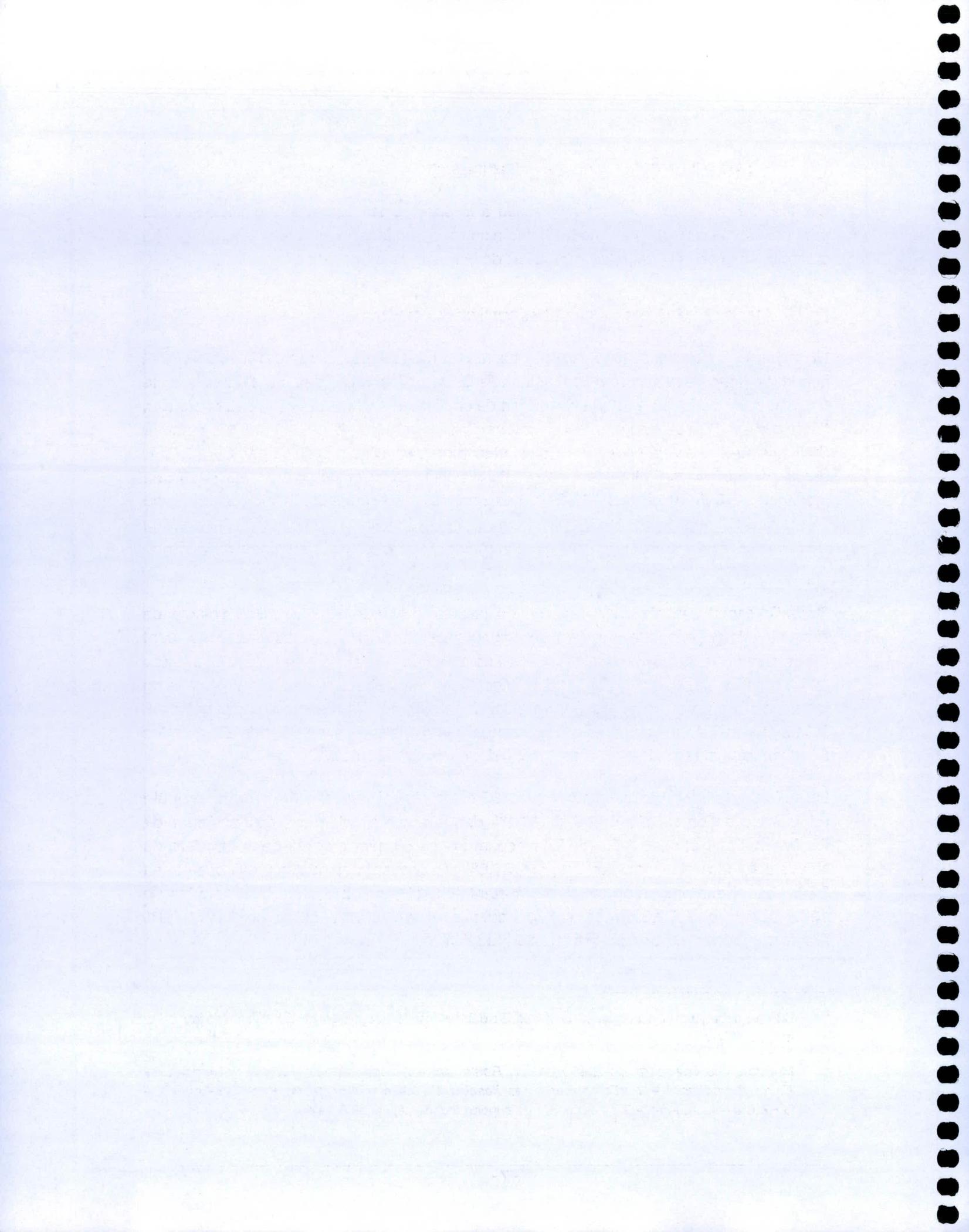
L'échéancier prévu pour la réalisation du projet est conditionnel à l'obtention du décret gouvernemental et aux budgets disponibles au ministère des Transports. Par la suite, il faudra compter environ une année pour compléter les démarches visant à acquérir l'emprise nécessaire et pour produire les plans et devis ainsi que les documents d'appel d'offres pour effectuer les travaux. La période de construction devrait durer deux années, compte tenu de l'importance du projet.

¹ Ministère des Transports, 1998. *Investissements du ministère des Transports sur le réseau routier. Plan stratégique d'intervention sur la route 185 entre Dégelis et Saint-Patrice-de-la-Rivière-du-Loup*. Notes pour l'allocation du ministre des Transports du Québec, M. Jacques Brassard, lors du dîner des Chambres de commerce de Notre-Dame-du-Lac et de Cabano, 6 octobre 1998, 6 pages.

Ce document présente le plan d'avant-projet d'un tronçon d'environ deux kilomètres de la route 185 situé dans la municipalité de Dégelis ainsi que l'évaluation des impacts sur l'environnement conforme à la directive du ministère de l'Environnement du Québec.



ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
ROUTE 185
MUNICIPALITÉ DE DÉGELIS



2. Raison d'être du projet

Ce chapitre présente les problèmes reliés à la sécurité sur la route 185 ainsi que les principales raisons qui ont motivé le ministère des Transports à planifier ce projet d'amélioration de la principale intersection de la municipalité de Dégelis.

2.1 Caractéristiques de la circulation actuelle et future

L'analyse des caractéristiques des déplacements montre que la route 185 est un lien important pour le transport des marchandises entre les provinces de l'Atlantique, le Québec et l'Ontario. En 1996, la proportion de camions représentait 23% de la circulation totale captée au poste de comptage permanent de Dégelis localisé à 300 m de la frontière du Nouveau-Brunswick. Le volume de circulation était de 4700 véhicules par jour (DJMA) avec des pointes de 6500 véhicules en été (DJME). En hiver, le volume atteignait une moyenne de 3100 véhicules (DJMH)². Les données de l'année 2000 enregistraient au même endroit 27% de camions. Une étude réalisée au mois de mai 2001 à l'intersection de l'avenue Principale Sud à Dégelis a permis d'observer un pourcentage de 32% de camions au carrefour et d'environ 30% au sud de celui-ci.

Dans l'ensemble, le niveau de service de la route 185 est bon. Le faible volume de circulation, le gabarit de la route et les nombreuses voies pour véhicules lents constituent les principales raisons. Des données datant de 1996 démontrent que le niveau de service à l'intersection des routes 295 et 185 à Dégelis est aussi bon. Il varie entre B et C selon les approches, ce qui peut signifier un délai d'attente de 5 à 20 secondes par véhicule. Même en considérant une augmentation annuelle des débits de circulation de 2% pour les 20 prochaines années, le niveau de service demeurera acceptable³.

La majorité de la circulation sur la route 185 est en transit externe. Selon une enquête origine-destination menée en 1983, 68,1% des usagers proviennent de l'extérieur de Rivière-du-Loup et de la MRC de Témiscouata et se dirigent au-delà de la frontière du Nouveau-Brunswick. Parmi ces usagers, 21,6% proviennent des autres provinces et des États-Unis. Cette proportion est plus importante chez les camionneurs. Une enquête de 1987 révèle que 79,2% des camionneurs sont en transit externe, dont 27,9% proviennent des autres provinces ou des États-Unis.

² DJMA : débit journalier moyen annuel; DJME : débit journalier moyen d'été; DJMH : débit journalier moyen d'hiver.

³ Ministère des Transports du Québec, 1997. *Route 185 – Rivière-du-Loup – Nouveau-Brunswick – Étude d'opportunité – Partie I: Étude des besoins*. Direction territoriale du Bas-Saint-Laurent – Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine, Service du support technique, pages 30 à 42.

À Dégelis ainsi que sur le territoire de la MRC de Témiscouata, aucun service de transport en commun par autobus n'est accessible à l'exception du taxi. Le transport scolaire, qui dessert l'ensemble des municipalités, emprunte la route 185⁴. La présence des autobus scolaires sur cette route de transit a pour effet de ralentir la circulation et de créer un sentiment d'insécurité pour tous les usagers.

2.2 Problèmes de sécurité routière

C'est dans le cadre de l'étude d'opportunité de la route 185 qu'une analyse des accidents a permis de poser un diagnostic sur la sécurité routière. Les 957 rapports d'accidents, extraits de l'inventaire de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), ont été étudiés entre le 1^{er} janvier 1991 et le 31 décembre 1995 sur l'ensemble de la route 185 (101 km).

La gravité des accidents se répartit comme suit : 30 sont mortels, 67 comportent des blessés graves, 156 des blessés légers et 704 sont des accidents avec dommages matériels seulement. Ces accidents ont causé la mort de 42 personnes, des blessures graves pour 100 personnes et des blessures légères pour 380 personnes.

Les indices de sécurité T_a et T_c , représentent respectivement le taux d'accidents et le taux critique d'accidents ainsi que des variantes de ceux-ci, (c'est-à-dire, le taux d'accidents pondéré (T_{ap}) et le taux d'accidents pondéré moyen majoré d'un écart-type ($T_{apM} + 1\sigma$)) ont été utilisés pour identifier les secteurs déficients.

Le taux d'accidents représente une mesure d'exposition au risque exprimé en « accidents par million de véhicules au kilomètre » pour un segment de route et en « accidents par million de véhicules entrant au carrefour » dans le cas d'une intersection.

Le taux critique d'accidents est un indicateur statistique de sécurité correspondant au seuil au-delà duquel un site est probablement dangereux avec un niveau de confiance de 85 à 95 %. Ce taux est également exprimé pour un segment de route en « accidents par million de véhicules au kilomètre » et pour une intersection en « accidents par million de véhicules entrant au carrefour ».

Le taux d'accidents pondéré est le taux d'accidents sur lequel un indice de gravité est appliqué afin de considérer leur gravité. Le taux d'accidents pondéré moyen correspond à la moyenne des taux d'accidents pondérés au kilomètre ou par intersection. Le calcul de la moyenne des taux d'accidents pondérés permet de déterminer l'écart-type et ainsi de définir, pour les intersections, les taux d'accidents pondérés moyens majorés d'un

⁴ Durant l'année d'enseignement de 1996-1997, il y avait 17 autobus scolaires en circulation sur l'ensemble de la route 185.

écart-type. Les valeurs ainsi obtenues correspondent à des seuils à partir desquels un segment de route ou une intersection peut être qualifié de *potentiellement dangereux*.

On remarque, pour l'ensemble des accidents survenus sur la route 185, que le taux d'accidents présente, depuis les dernières années, une tendance similaire à celui des routes comparables en province. Cependant, la situation est tout autre lorsque l'on tient compte des taux d'accidents mortels.

En effet, sur la route 185, le taux d'accidents mortels tend à demeurer stable alors que celui des routes provinciales, comparables à la route 185, tend à diminuer depuis les dernières années. La tendance des accidents mortels témoigne de l'existence de problèmes de sécurité routière sur la route 185.

De façon à mieux cerner les problèmes de sécurité, la route 185 a été découpée en sections de 1 km selon les intersections jugées importantes. Ainsi, on a dénombré 715 accidents sur les sections de route et 242 accidents aux 38 principales intersections.

Parmi ces 242 accidents qui se sont produits aux carrefours, on a dénombré 5 accidents mortels et 18 accidents causant la mort à 6 personnes, des blessures graves à 24 personnes et des blessures légères à 146 autres. L'intersection de la route 295 à Dégelis, fait partie des sept carrefours problématiques retenus sur la route 185 à la suite d'une analyse comparative des taux d'accidents. Durant la période d'étude de cinq ans, il y a eu à ce carrefour 16 accidents.

On a également répertorié 17 accidents à 3 autres carrefours donnant accès au centre-ville de Dégelis : Principale Nord, 2^e Rue/3^e Rue et 10^e Rue (Tableau 2.1). Durant cette même période d'étude, il y a eu 17 accidents dont un avec blessés graves dans le secteur commercial, situé autour du carrefour de la 10^e Rue au pied du pont (viaduc) qui traverse la piste cyclable. Les accès nombreux et mal identifiés, la vitesse des véhicules de transit et les manœuvres quotidiennes des usagers sont des causes d'accidents.

Les schémas d'accidents aux carrefours concernés illustrent le type d'impact, la gravité, l'heure et la date de ces derniers pour la période de 1991 à 1995 (Figures 2.1 à 2.4).

**Tableau 2.1 - RÉSUMÉ DES ACCIDENTS SUR UNE PÉRIODE DE CINQ ANS
 (1991-1995)**

Carrefour	Dommages matériels	Accidents avec blessés légers	Accidents avec blessés graves	Accidents mortels	Total des accidents	T _a	T _c
Route 295	14	2			16	1,10	1,73
Principale Nord	3	3	1		7	0,59	1,78
2 ^e Rue/3 ^e Rue	3	2	1		6	0,55	1,79
10 ^e Rue	4				4	0,37	1,13
Section 1 km							
Secteur commercial	14	2	1		17	1,63	1,47

T_a : taux d'accidents

T_c : taux critique d'accidents

Une mise à jour des données relevées entre 1996 et 1999 montre qu'il n'y a pas eu de baisse quant au nombre d'accidents sur la route 185 au centre-ville de Dégelis⁵. En effet, on dénombre 71 nouveaux accidents, dont un mortel et quatre autres avec des blessés graves. De ce nombre, 42 accidents (59%) ont eu lieu à l'un des carrefours concernés par le projet. Ce qui représente une augmentation par rapport aux 33 accidents survenus à ces mêmes carrefours durant la période de 1991 à 1995.

Selon l'analyse de sécurité de la route 185, il semble que les accidents sont causés par plusieurs facteurs⁶. À l'intersection de la route 295, le problème est causé par :

- une mauvaise perception du danger aux approches nord et sud;
- des distances de visibilité de manœuvre limitées par la présence de glissières, de panneaux de signalisation, de fûts d'éclairage ainsi que;
- le nombre et l'achalandage des accès dans le secteur commercial.

⁵ Les données de 1996 à 1999 sont à valider. Les données de l'an 2000 ne sont pas encore disponibles. Le dernier accident mortel s'est produit durant la fin de semaine du 7 avril 2001.

⁶ Ministère des Transports du Québec, 1997. *Route 185 – Rivière-du-Loup–Nouveau-Brunswick–Étude d'opportunité–Partie I : Étude des besoins*. Direction territoriale du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine, Service du support technique, pages 64 à 74.

On dénote également des phénomènes naturels incontrôlables tels que les conditions hivernales (neige et glace noire) particulières dans cette région étant donné que la route 185 se situe perpendiculairement au vent dominant. Il y a aussi le brouillard qui limite la visibilité durant les mois d'août et octobre à cause de l'évaporation du lac Témiscouata ainsi que le phénomène de bruine échappée de la rivière Madawaska qui forme une fine couche de glace sur la chaussée. Le manque de connaissance de la signalisation routière ainsi que le comportement, la vitesse et la fatigue des conducteurs circulant sur de longues distances sont aussi des sources d'accidents difficiles à contrôler.

L'usage du sol aux abords de la route 185 a également une influence sur la mobilité et la sécurité des usagers. Une analyse comparative effectuée entre les accidents et les accès de la route 185 démontre que plus le nombre d'accès est élevé, plus le taux d'accidents augmente. Cette analyse démontre également que les accès commerciaux ont encore plus d'influence sur le taux d'accidents, car les mouvements de véhicules sont beaucoup plus nombreux. Bien que l'usage du sol, en bordure de la route 185, relève de la juridiction municipale, les choix en matière de développement urbain doivent faire partie des mesures pour améliorer la sécurité de tous les usagers (voir les zones de concentration d'accès en bordure de la route 185 illustrées sur la Figure 3.2 au chapitre 3.3).

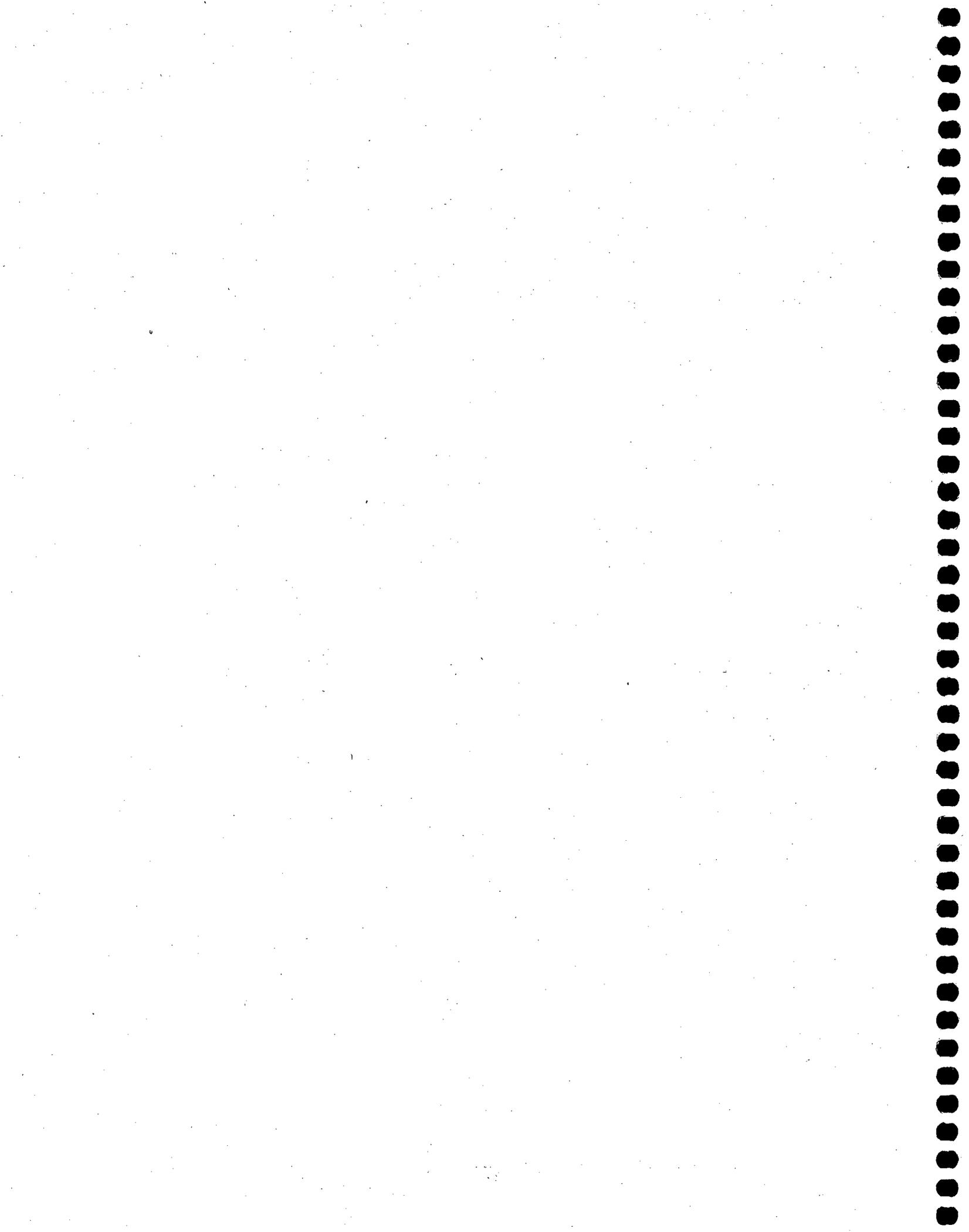
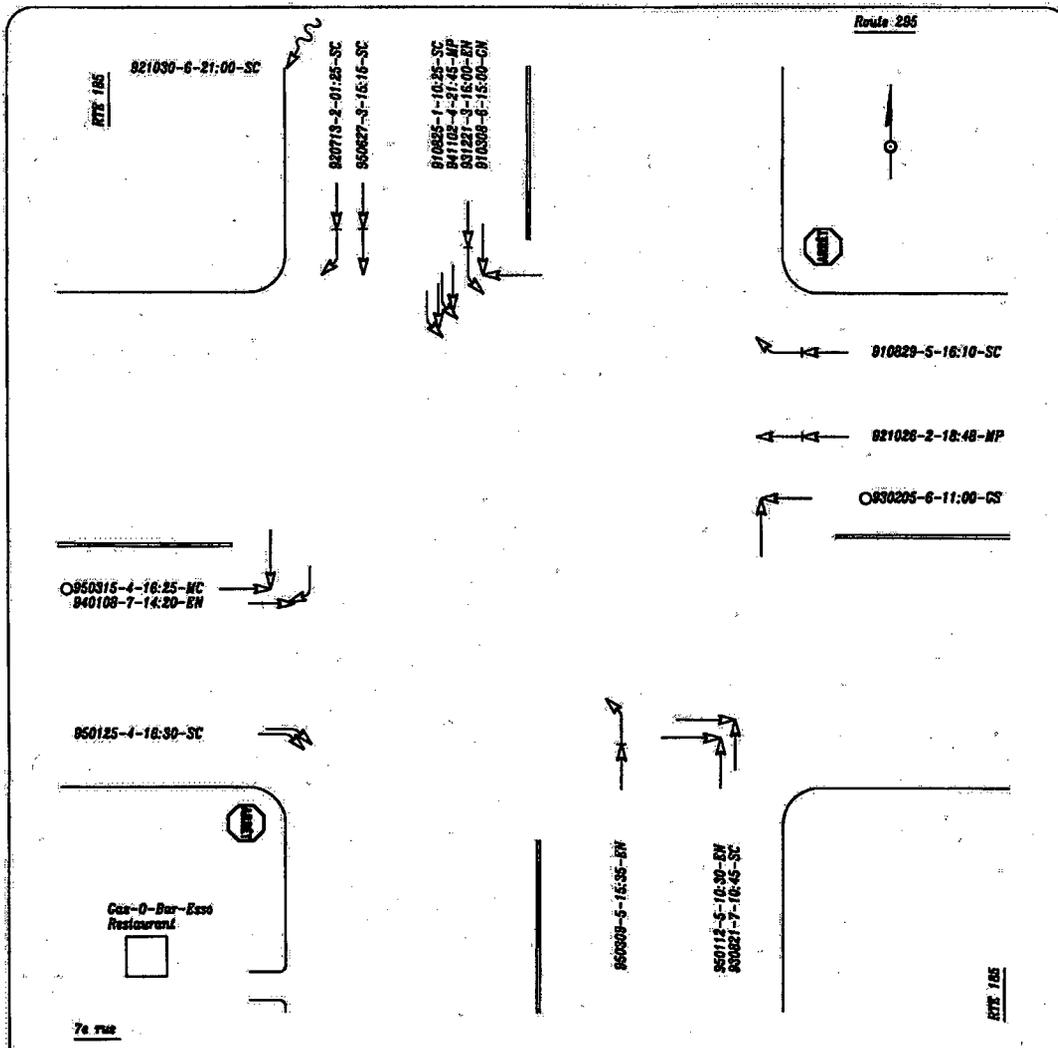


Figure 2.1 - SCHÉMA D'ACCIDENTS AU CARREFOUR DE LA ROUTE 295



TAUX D'ACCIDENTS, TAUX CRITIQUE / 10 VEHICLES

$$T_A = \frac{A \times 10^6}{V \times T} = \frac{18 \times 10^6}{8000 \times 1826} = 1.085$$

$$T_C = \bar{V}_M + K \left[\frac{V_M}{m} \right]^2 + \frac{1}{2m} = 1.38 + 1.036 \left[\frac{1.38}{14.61} \right]^2 + \left[\frac{1}{2 \times 14.61} \right] = 1.73$$

$$DME = 9.5(M + BC) + 3.5(BM) + 1(DMS) = 9.5(0 + 0) + 3.5(2) + 1(14) = 21.00 \quad (1.91)$$

TOTAL DES ACCIDENTS

Type	J	N	T
Mortel (M)	0	0	0
Blessé grave (BG)	0	0	0
Blessé mineur (BM)	2	0	2
Matériel (DMS)	8	8	14
Total (A)	10	8	16

Municipalité: DÉGELIS

Période: du 91-01-01 au 95-12-31

Intersection: Route 185

Durée: 1826 jours

si Route 295 / 7e rue (185-01-021-14+858)

Fichier: 185295A

Date: 95-12-11

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
ROUTE 185
MUNICIPALITÉ DE DÉGELIS

SCHÉMA D'ACCIDENTS AU CARREFOUR DE LA ROUTE 295
FIGURE 2.1

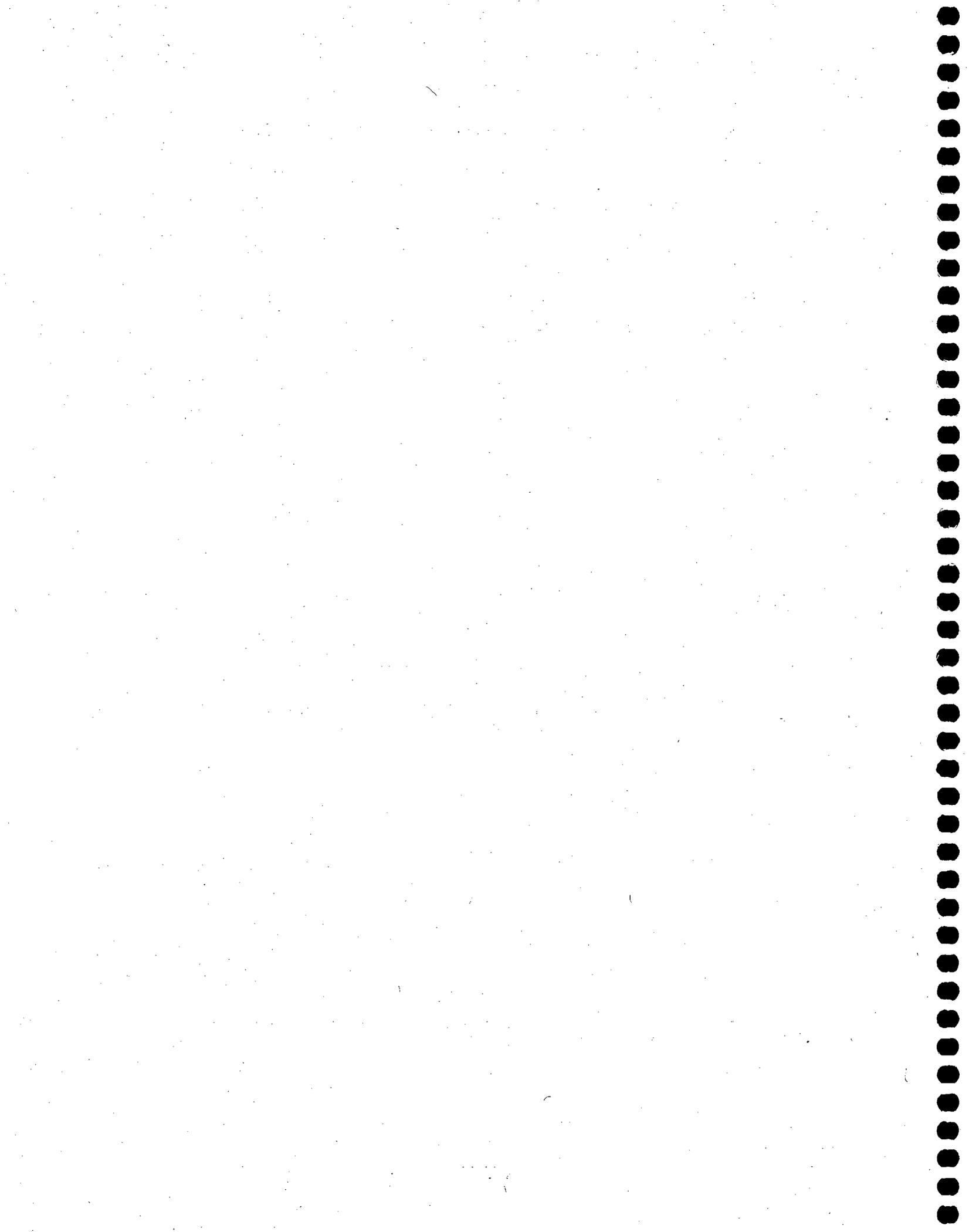
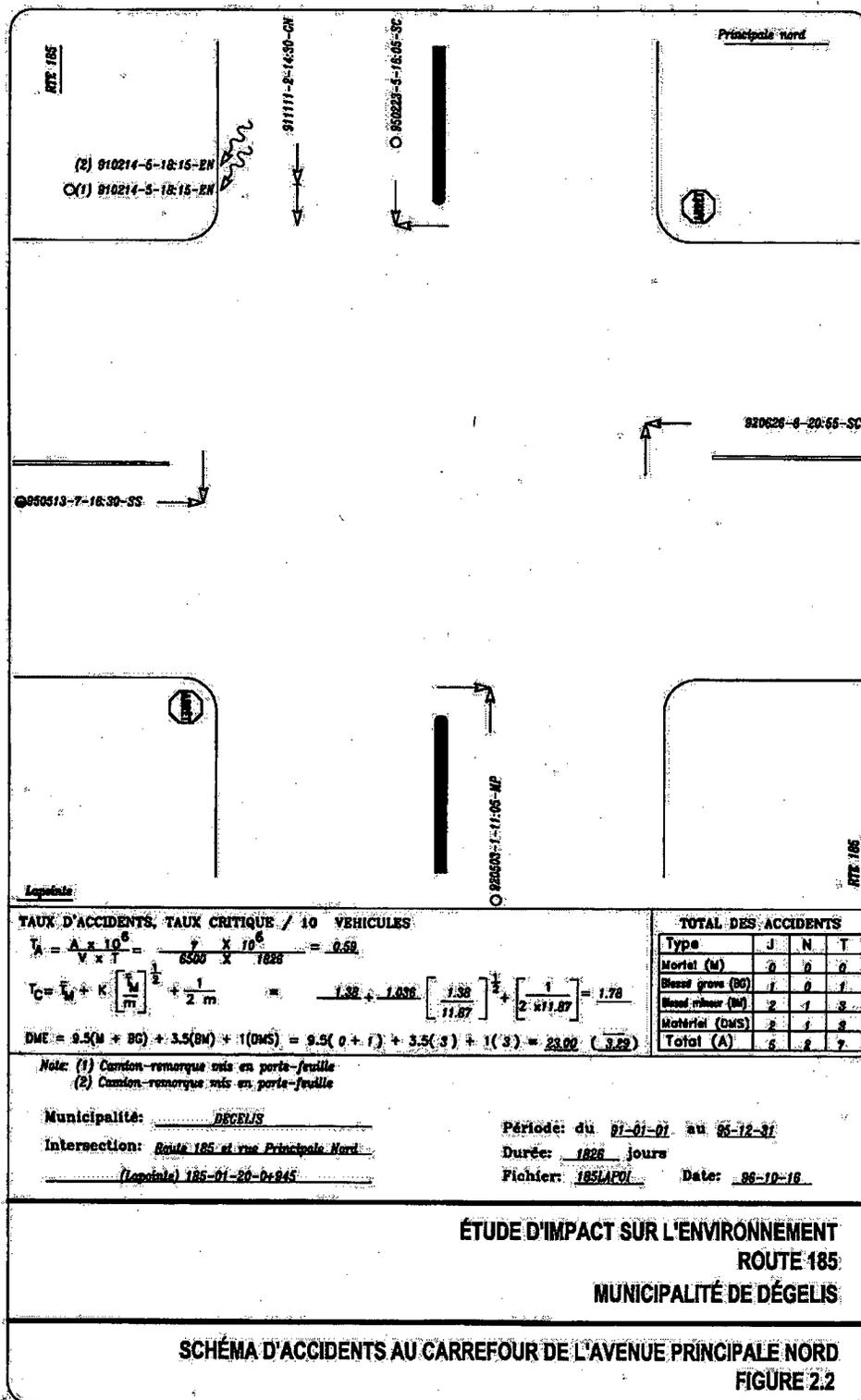


Figure 2.2 - SCHÉMA D'ACCIDENTS AU CARREFOUR DE L'AVENUE PRINCIPALE NORD



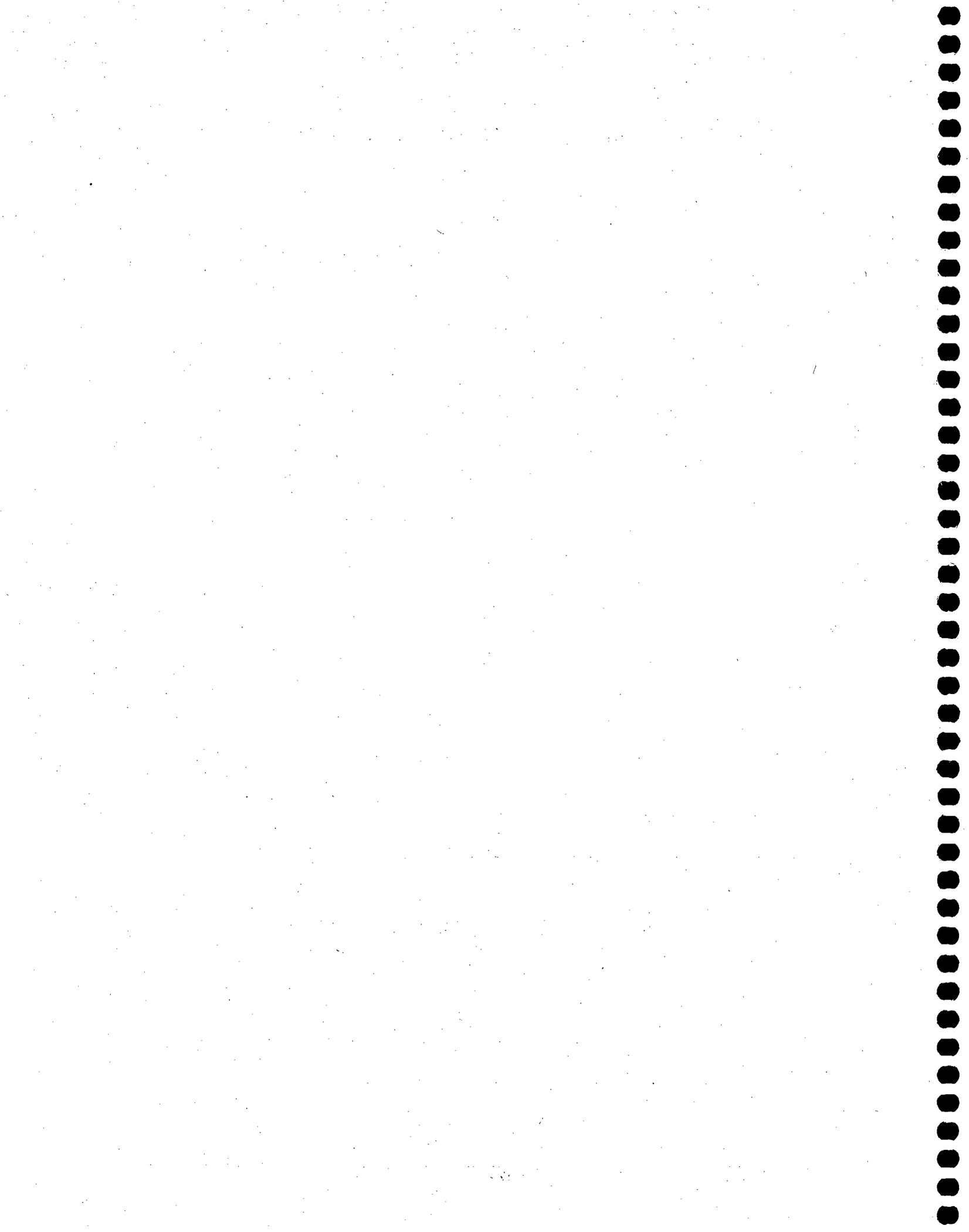
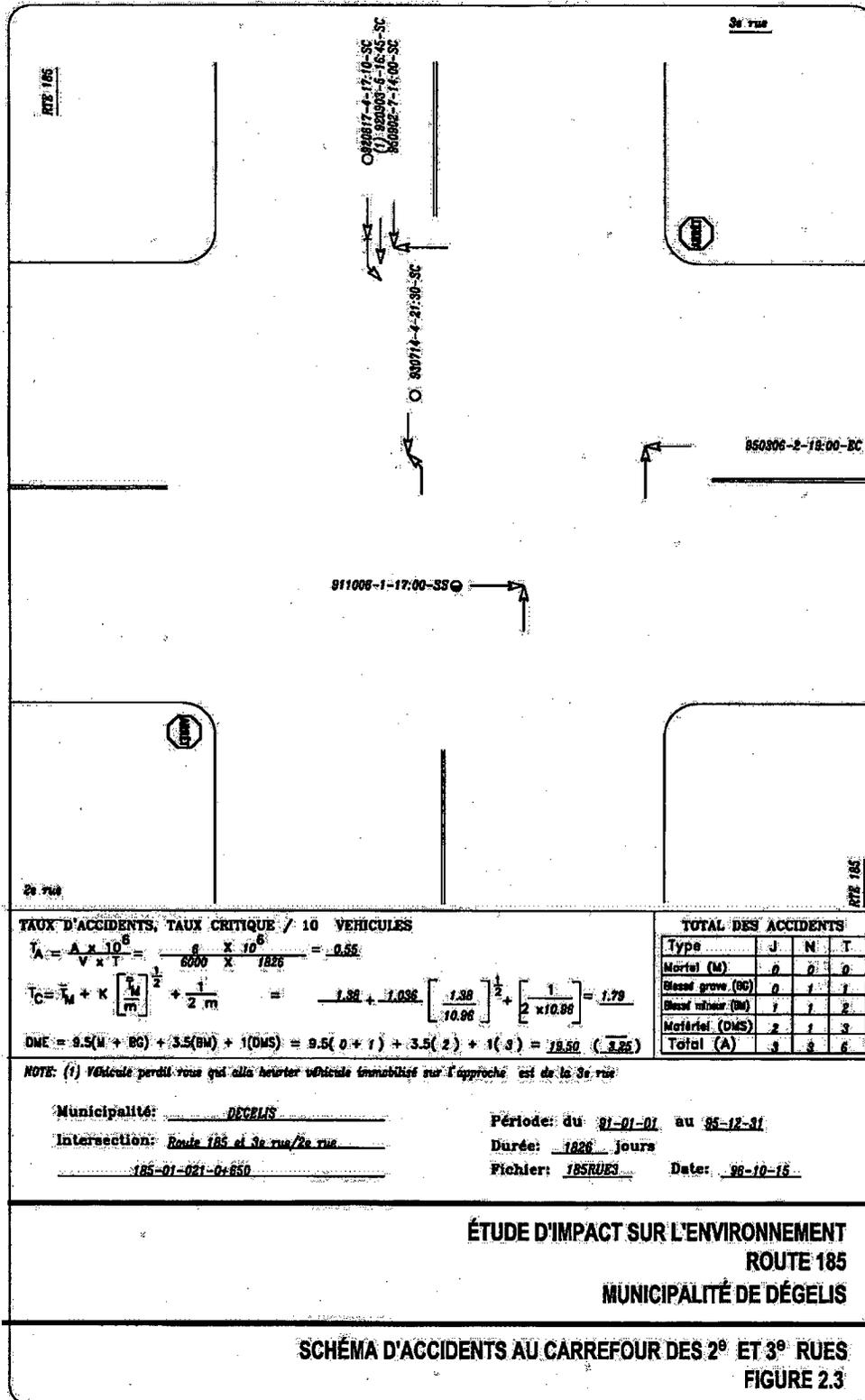


Figure 2.3 - SCHÉMA D'ACCIDENTS AU CARREFOUR DES 2^E ET 3^E RUES



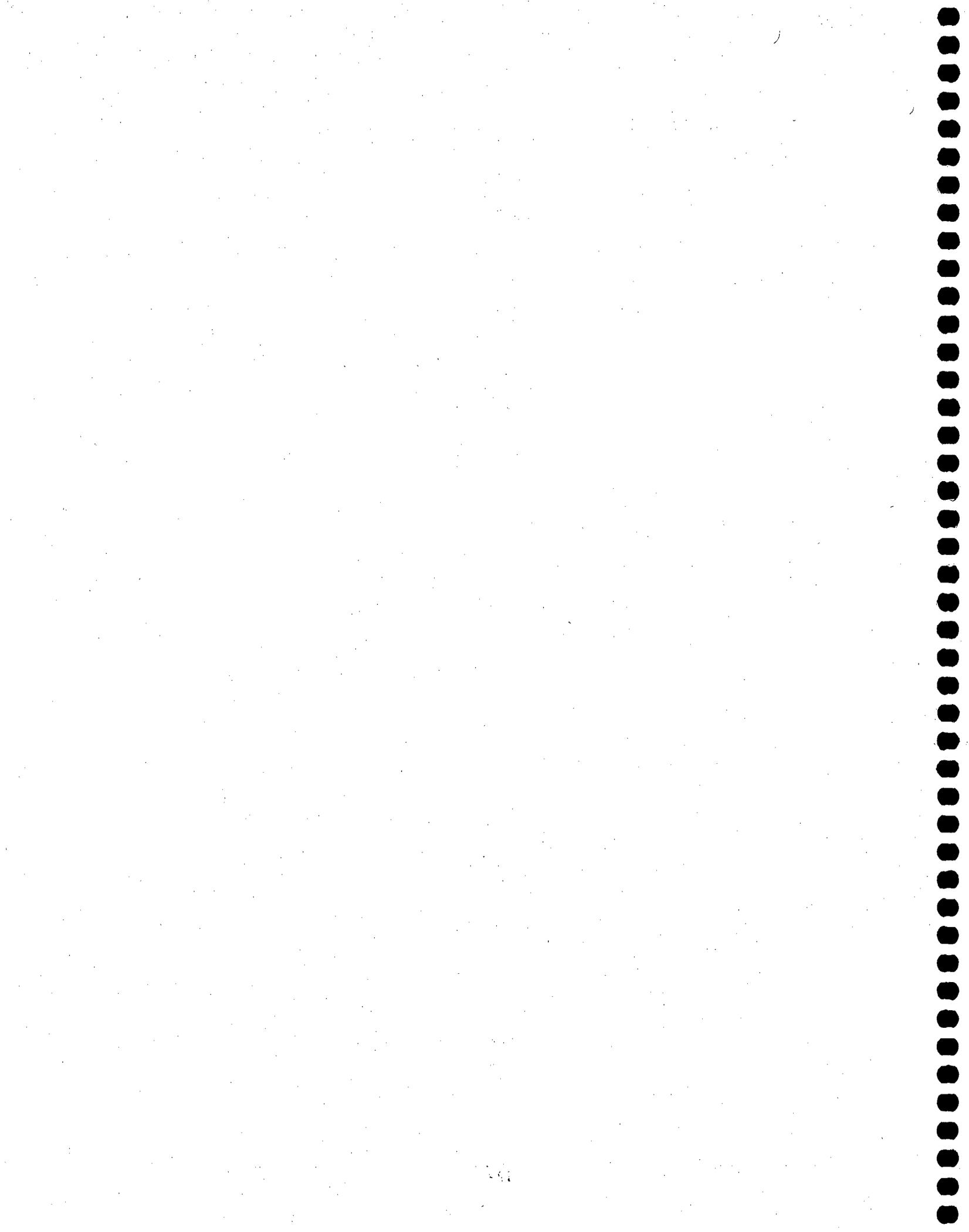
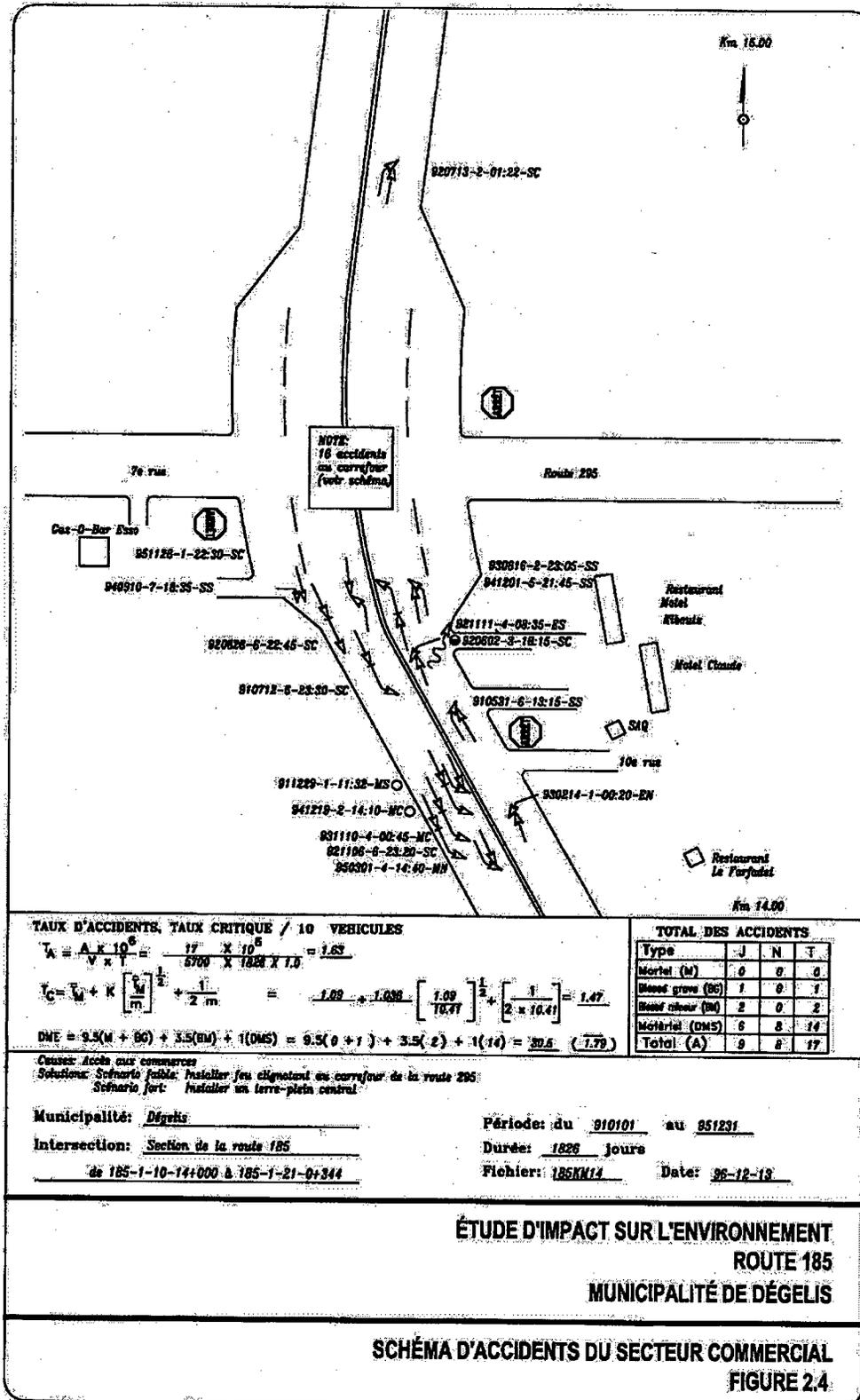
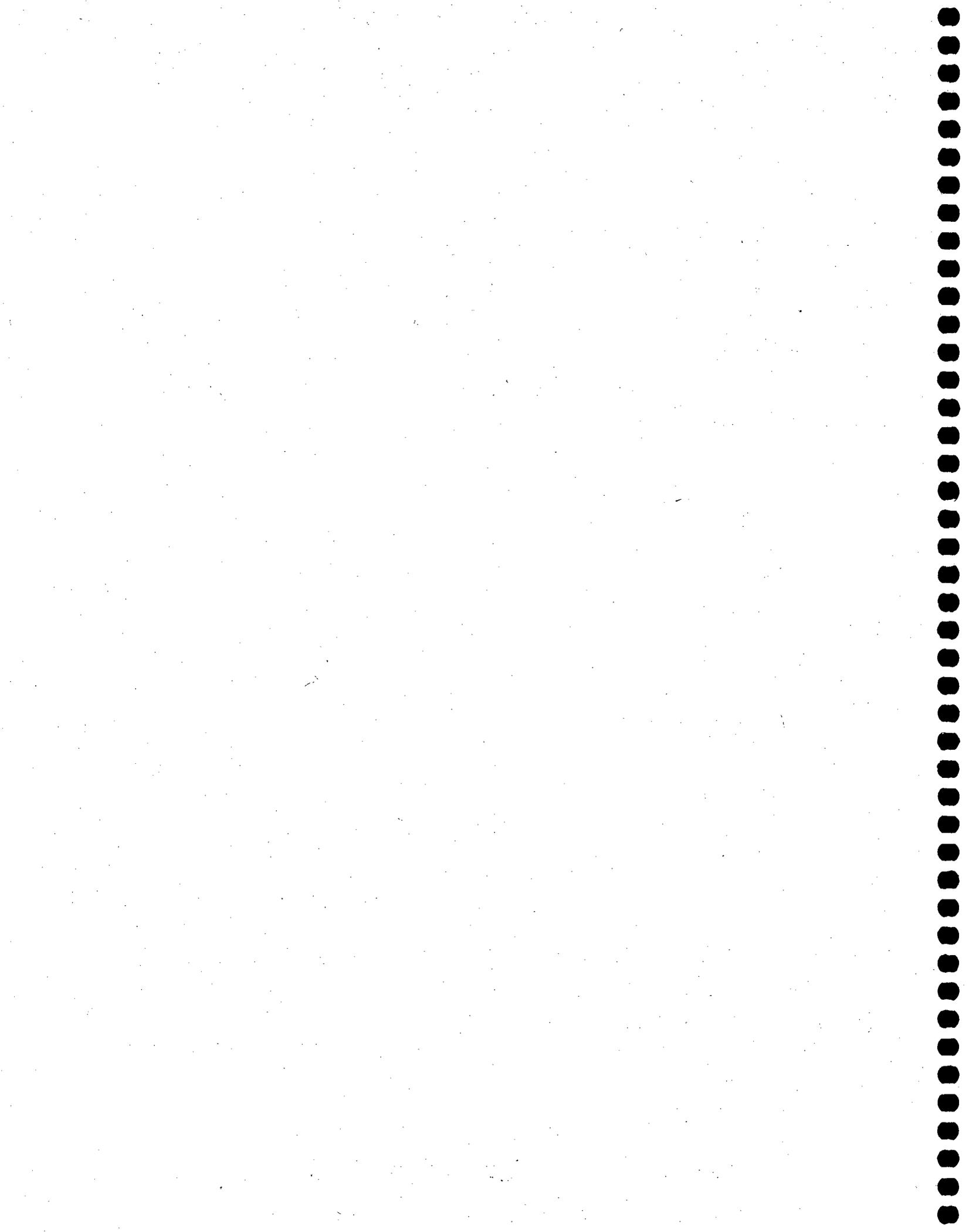


Figure 2.4 - SCHÉMA D'ACCIDENTS DU SECTEUR COMMERCIAL





2.3 Nécessité d'intervenir

L'étude d'opportunité conclut à la nécessité d'intervenir sur la route 185 afin d'améliorer la sécurité des usagers, particulièrement dans certains secteurs où l'on observe des risques d'accidents plus grands. Bien qu'actuellement la capacité routière soit bonne, l'étude conclut également que la route 185 peut présenter des problèmes de mobilité et de sécurité si la tendance du développement urbain est maintenue dans sa forme actuelle⁷.

La solution privilégiée consiste à combiner différentes mesures d'intervention choisies et planifiées dans une perspective à long terme, d'une route à quatre voies à chaussées séparées dans l'axe actuel⁸. Le statut de Transcanadienne accordé à la route 185, les problèmes de sécurité observés de même que l'objectif poursuivi par le ministère des Transports de diminuer le nombre d'accidents sur les routes du Québec justifient cette solution.

Cette solution correspond au désir de la population qui a été consultée pour chaque projet planifié sur la route 185, que ce soit à Cabano, Notre-Dame-du-Lac ou Saint-Antoine. D'ailleurs, le Conseil de la MRC de Témiscouata s'est exprimé sur l'orientation des travaux planifiés sur la route 185, en demandant que celle-ci soit réaménagée dans l'axe actuel afin de garantir l'activité économique des localités traversées⁹.

Le projet d'amélioration de la sécurité à Dégelis s'inscrit parmi d'autres mesures planifiées par le MTQ pour l'ensemble de la route 185. La principale intervention consiste à construire un carrefour dénivelé (échangeur) au point stratégique de Dégelis, soit à l'intersection de la route 295 où les échanges sont nombreux entre la circulation locale et celle de transit. Cette route sert à la fois d'entrée au centre-ville et d'accès à une route régionale qui dessert Squatec à l'est et Saint-Jean-de-la-Lande à l'ouest.

Entre les intersections de l'avenue Principale Nord et le secteur commercial situé au pied du pont (viaduc), la sécurité de la route 185 doit être assurée par la séparation des voies et par le contrôle des accès et des carrefours. Au total, le projet inclut un tronçon d'une longueur approximative de deux kilomètres construits, dans la mesure du

⁷ Ministère des Transports du Québec, 1998. *Route 185 – Rivière-du-Loup – Nouveau-Brunswick – Étude d'opportunité – Partie II : Évaluation des avenues de solution*. Direction territoriale du Bas-Saint-Laurent – Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine, Service du support technique, page 1.

⁸ L'autoroute dans un autre corridor ou une route à quatre voies à chaussées séparées pour l'ensemble de la route 185 ont été étudiées et rejetées parce que le volume de circulation et les bénéfices avantages-coûts (gains en sécurité par rapport aux coûts d'investissements et aux impacts environnementaux) ne sont pas suffisants.

⁹ Une résolution (RS-085-00) du Conseil de la MRC de Témiscouata (juin 2000).

possible, à l'intérieur de l'emprise actuelle du ministère des Transports qui mesure 90 m de largeur dans ce secteur. Mentionnons qu'en parallèle le MTQ travaille en collaboration avec les MRC et les municipalités concernées pour contrôler les accès en bordure de la route 185. Cette intervention rencontre les objectifs du projet de politique du MTQ sur le contrôle des accès routiers. Cette politique propose de limiter au minimum le nombre de carrefours (intersections) et le nombre d'accès directs au réseau supérieur, en privilégiant une distance de 450 m entre les carrefours et de 200 m entre les accès; ce qui revient à dire 5 accès par kilomètre¹⁰.

Des solutions de rechange au carrefour dénivelé telles que le statu quo, l'installation d'un feu d'arrêt ou le déplacement de la circulation de transit vers l'extérieur en contournant la ville ont été envisagées. Par contre, elles n'ont pas été retenues car elles ne rencontrent ni les objectifs opérationnels du ministère des Transports, ni les orientations de développement de la municipalité de Dégelis et de la MRC de Témiscouata (MTQ, Partie I, août 1997).

Le principal objectif opérationnel visé est d'assurer une circulation continue sur la Transcanadienne. Ce choix signifie qu'il faut davantage privilégier un parcours sans arrêts et sans ralentissements répétés par des virages à gauche, des feux de circulation ou des panneaux limitant la vitesse. La construction d'un carrefour dénivelé est la solution la plus sécuritaire pour séparer la circulation locale de celle de transit. Sa construction, réalisée dans le contournement actuel de Dégelis, est conforme aux orientations des autorités locale et régionale d'utiliser l'axe existant de la route 185. C'est d'ailleurs l'une des raisons pour laquelle l'avenue de solution de construire une autoroute de 100 km dans un autre corridor a été rejetée.

¹⁰ Ministère des Transports, 1997. *Gestion des corridors routiers. Projet de politique sur le contrôle des accès routiers*. Québec, Ministère des Transports, Direction du soutien aux infrastructures, version 1997-02-05 (non paginé).

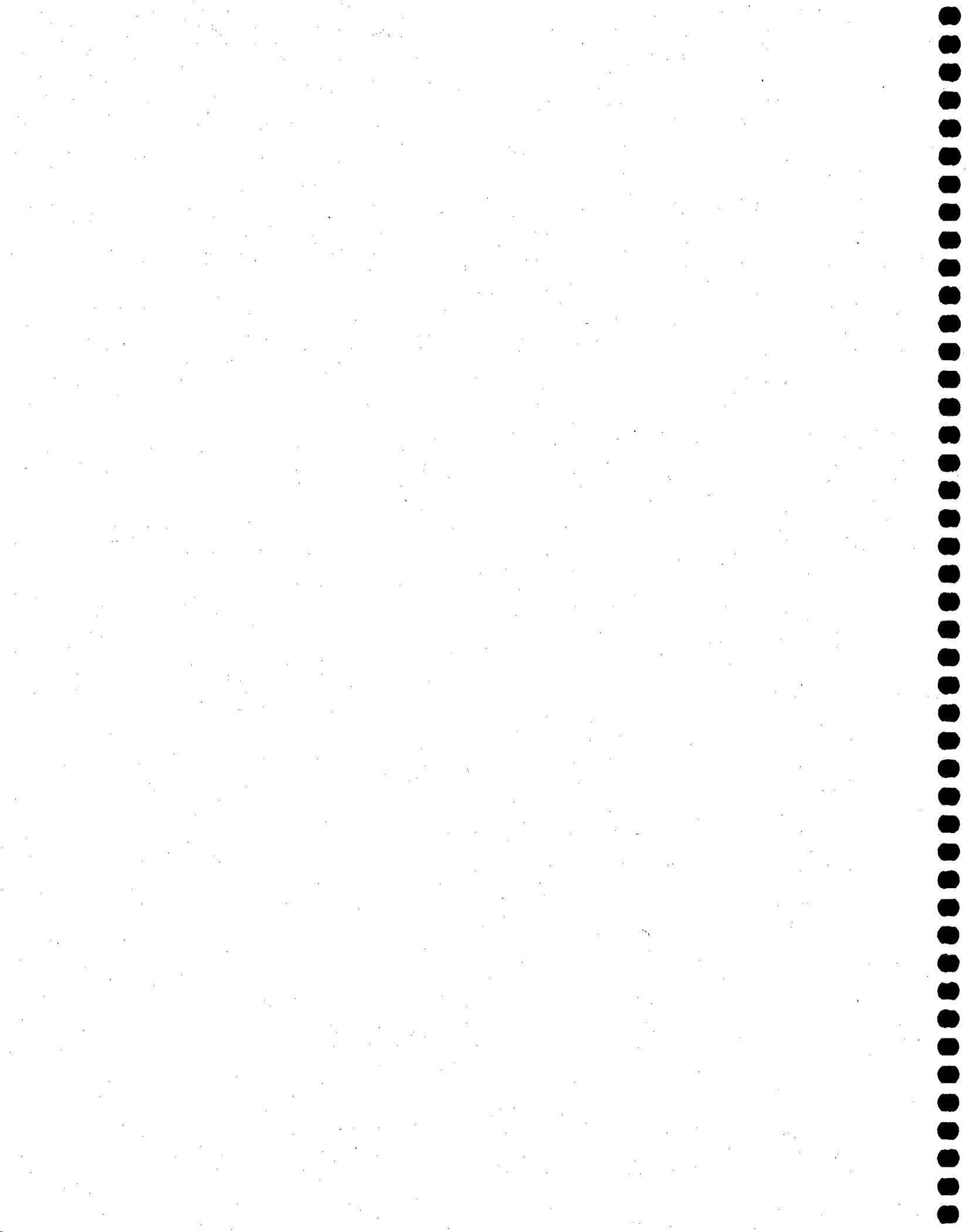
3. Description du milieu humain

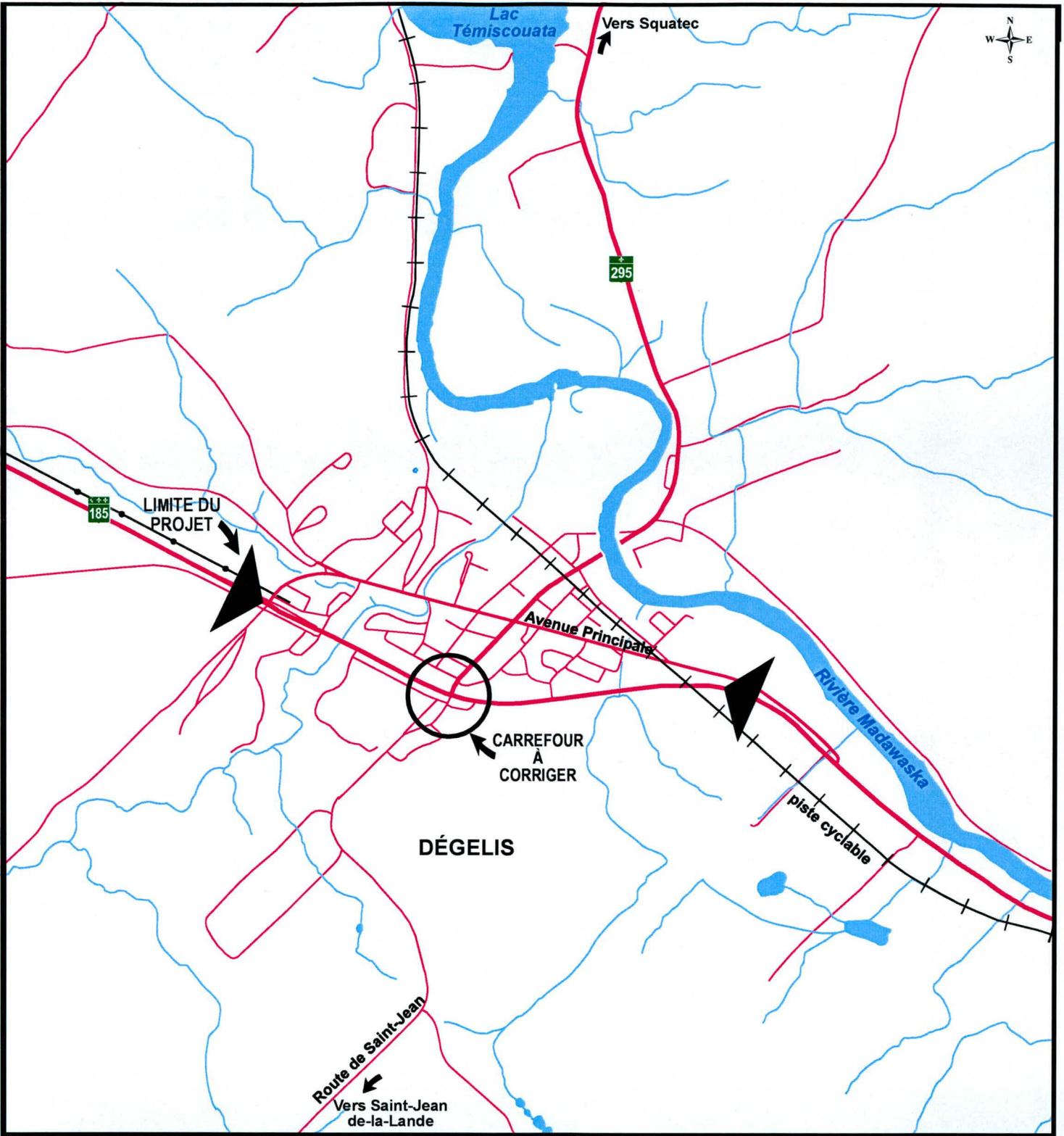
Une zone d'étude est déterminée en fonction des besoins requis par l'analyse et l'évaluation des impacts directs sur le milieu, tels que l'expropriation de propriétés riveraines et la gestion des accès. Elle correspond à la zone environnant le projet à l'intérieur du territoire de la municipalité de Dégelis (Figure 3.1).

Les lots touchés par ce projet sont :

- lots 37 à 45 du rang I de la rivière Madawaska;
- lots 101 à 105 du rang II ou concession N.E. de l'ancien chemin de Témiscouata;
- lots 311 à 314 du rang S.O. de l'ancien chemin de Témiscouata.

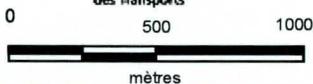
Une autre zone d'étude, dont les limites n'apparaissent pas sur la Figure 3.1, permet d'analyser et d'évaluer les impacts indirects du projet tels que le développement socioéconomique et la circulation intermunicipale, notamment par la route 295. Cette zone d'influence du projet est comprise dans les limites du territoire de la MRC de Témiscouata.



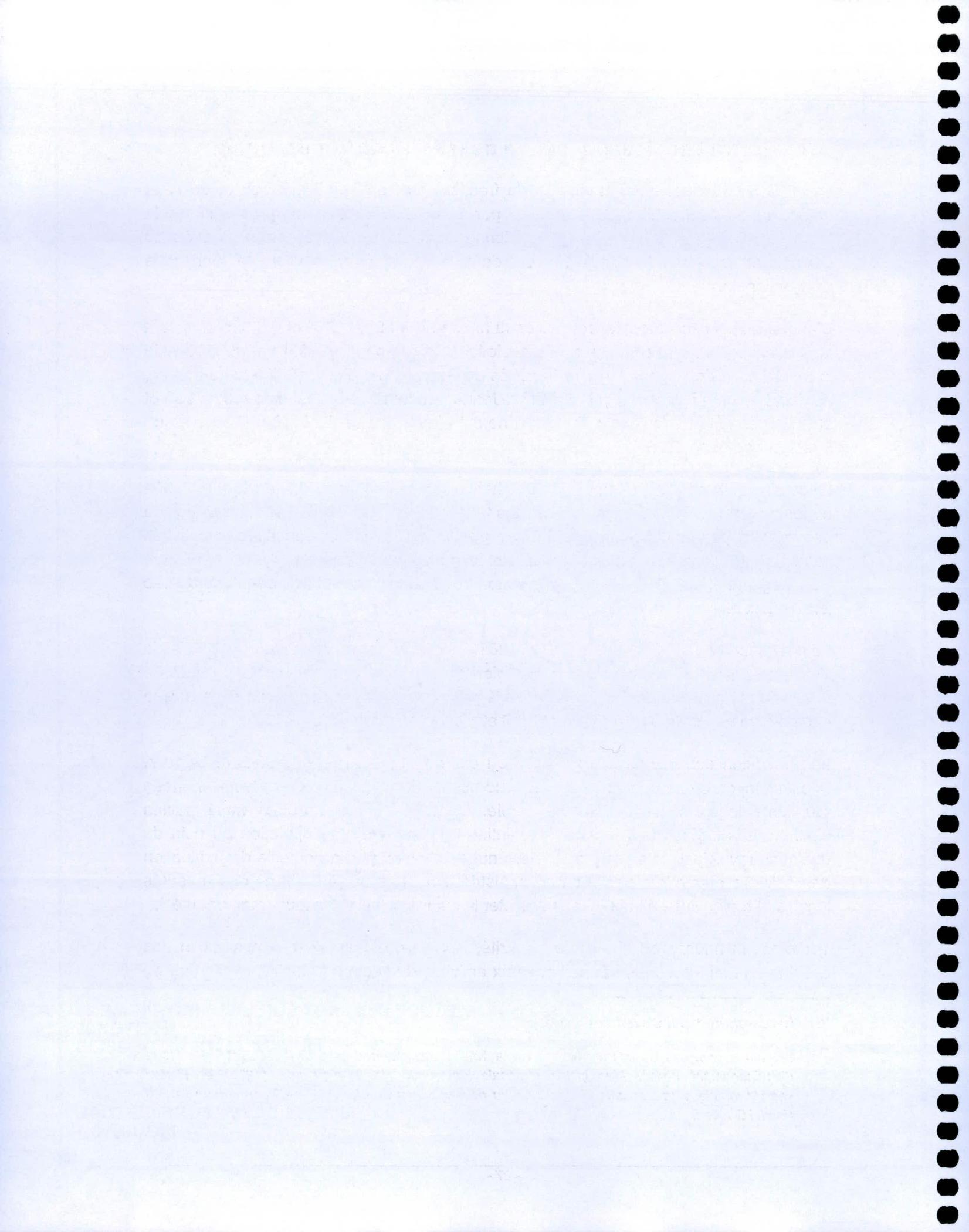


ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
 ROUTE 185
 MUNICIPALITÉ DE DÉGELIS

Québec 
 Ministère
 des Transports



LIMITES DE LA ZONE D'ÉTUDE
 FIGURE 3.1



3.1 Portrait socioéconomique de la MRC de Témiscouata

La MRC de Témiscouata est située à la frontière du Nouveau-Brunswick et de l'état américain du Maine. Elle est traversée par le corridor routier interprovincial de la route 185. Ce tronçon de la Transcanadienne constitue l'une des portes d'entrée au Québec et est aussi la principale voie de pénétration pour la clientèle touristique extrarégionale.

D'autres routes desservent le territoire de la MRC soit la 295, la 289 et la 232. Elles sont jugées essentielles au développement socioéconomique de la MRC. La route 295 relie la municipalité de Dégelis aux municipalités de Squatec et du JAL (Saint-Juste-du-Lac, Auclair, Lejeune) à l'est et à celle de Saint-Jean-de-la-Lande à l'ouest. Les routes 289 et 232 desservent le secteur du Transcontinental (Pohénégamook, Rivière-Bleue, Saint-Marc-du-Lac-Long, etc.)

La MRC de Témiscouata compte 23 080 habitants représentant 10% de la population régionale du Bas-Saint-Laurent¹¹. Parmi les 20 municipalités de la MRC, quatre villes se démarquent par la concentration de leur population et par la densité des activités industrielles, commerciales et administratives : Dégelis compte 3437 habitants, Pohénégamook 3259 habitants, Cabano 3086 habitants et Notre-Dame-du-Lac 2193 habitants.

Les recensements montrent qu'entre 1961 et 1996 la population de la MRC de Témiscouata diminue par rapport à la région (voir le graphique suivant). En 1996, la population témiscouataine a diminué de 1% par rapport à 1991. Toutefois cette baisse est moindre que celle observée entre 1986 et 1991 qui était de 6%.

La population des municipalités situées au centre-sud, Notre-Dame-du-Lac, Dégelis, Packington et Cabano et de celle du sud-ouest, Pohénégamook et Saint-Athanase augmente légèrement ou demeure stable. La population des autres municipalités diminue. Les légères hausses ou le maintien du niveau de la population au sein de quelques municipalités s'expliquent, entre autres choses, par la nouvelle diversification des activités engendrée par le milieu industriel ainsi que par les efforts des autorités locales et régionales de la MRC à augmenter la qualité de vie dans leur communauté¹².

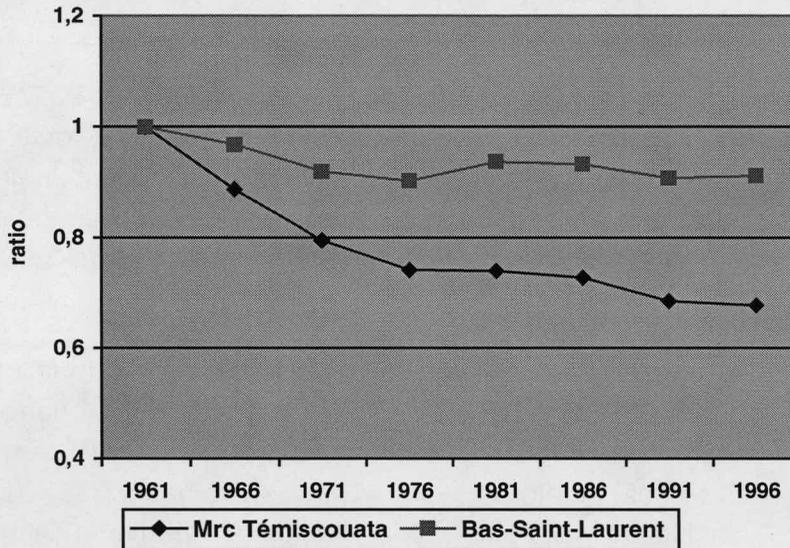
Toutefois, la hausse du niveau de scolarité, l'exode des jeunes et la diminution des besoins en main-d'œuvre, nécessaires aux activités du secteur primaire, expliquent en

¹¹ Recensement 1996, Statistique Canada.

¹² Selon les analyses socioéconomiques de la MRC : *Document de travail du Projet de schéma d'aménagement révisé, Municipalité régionale de comté de Témiscouata (1998) et Portrait socioéconomique et éléments d'orientation du développement de la MRC de Témiscouata (1998), Emploi Québec.*

partie la baisse de la population. L'impact de cette réduction de la main-d'œuvre est d'autant plus grand que l'activité primaire est l'un des secteurs économiques importants de la MRC de Témiscouata¹³.

Évolution comparative de la population (1961 à 1996)



Source : 1998, Document de travail, Projet de schéma d'aménagement MRC de Témiscouata.

Parmi les **secteurs d'activités économiques les plus importants** de la MRC figurent : l'agroalimentaire, la transformation de la matière ligneuse et les pâtes et papiers. L'exploitation forestière constitue une autre force économique. Par ailleurs, ces secteurs comptent également le plus grand nombre d'employés¹⁴. Quoique peu variée, Emploi Québec signale que depuis quelques années, une diversification industrielle s'opère. Dans la MRC, la fabrication d'objets en plastique et la transformation des aliments prennent davantage d'ampleur.

Bien qu'en 1991 plus de main-d'œuvre travaille dans le secteur primaire, la population active de la MRC de Témiscouata (12,7%) demeure en 1996 significativement supérieure à celle du Bas-Saint-Laurent (8,4%) et à celle du Québec en général (3,4%)¹⁵. Voir les détails de cette évolution au Tableau 3.1.

¹³ Emploi Québec, 1998. *Portrait socioéconomique et éléments d'orientation du développement de la MRC de Témiscouata*.

¹⁴ Idem.

¹⁵ Statistique Canada, recensement 1996.

Par ailleurs, les recensements de 1991 et de 1996 montrent une hausse significative de la proportion des emplois liés au secteur secondaire. En 1996, ce secteur d'emplois est proportionnellement plus important dans la MRC (25,5 %) que dans la région (16,7 %), et dans l'ensemble du Québec (21,3 %). Toutefois, la taille des entreprises demeure petite. Seules 21 % d'entre elles comptent plus de 50 employés¹⁶.

Tableau 3.1 - POPULATION ACTIVE PAR SECTEUR D'ACTIVITÉS (1991-1996)

	MRC Témiscouata	Bas-Saint-Laurent	Québec
<i>Primaire</i>			
1991	17,0%	10,9%	4,0%
1996	12,7%	8,4%	3,4%
<i>Secondaire</i>			
1991	22,2%	16,6%	23,8%
1996	25,5%	16,7%	21,3%
<i>Tertiaire</i>			
1991	60,8%	72,5%	72,2%
1996	61,7%	74,9%	75,3%

Source : Statistique Canada, recensements 1991 et 1996.

En 1996, le secteur manufacturier regroupe près de 21% des emplois de la MRC de Témiscouata. C'est l'une des MRC les plus fortement industrialisées dans la région¹⁷. Une proportion de 14 % des emplois de ce secteur est rattachée à la transformation des ressources naturelles.

Par conséquent, le secteur tertiaire est moins important dans la MRC. Il regroupe 61,7 % des emplois par rapport à 75 % dans l'ensemble de la région. La proximité des centres de service de Rivière-du-Loup et d'Edmundston au Nouveau-Brunswick explique la faible proportion des emplois qui sont liés au secteur tertiaire. Toutefois, l'industrie touristique constitue l'une des activités économiques importantes du secteur tertiaire de la MRC.

3.1.1 Enjeux régionaux en transport

Les autorités régionales (Conseil régional de développement du Bas-Saint-Laurent, MRC de Témiscouata et Centre local d'emploi du Témiscouata) ainsi que les autorités locales ont identifié les enjeux majeurs en ce qui a trait aux principaux axes de transport routier. Ces enjeux sont formulés dans les orientations suivantes¹⁸ :

¹⁶ MIC, 1998. *Profil économique de la MRC de Témiscouata*.

¹⁷ Les MRC de Kamouraska (19%) et de Matane (17%) figurent aussi parmi les plus industrialisées de la région.

¹⁸ CRCD du Bas Saint-Laurent (1993). *Plan stratégique régional du Bas Saint-Laurent, MRC de Témiscouata (1987). Schéma d'aménagement de la MRC de Témiscouata*.

- ➔ le meilleur rayonnement des pôles d'attraction de la MRC nécessite la consolidation des réseaux routiers majeurs et l'amélioration des réseaux de transport et de communication du territoire en fonction de la mise en valeur des ressources économiques ;
- ➔ le développement de la complémentarité entre les transports maritime, ferroviaire et routier pour tendre vers l'intermodalité ;
- ➔ l'importance du transport du bois sur le réseau routier de la MRC lié à l'exploitation forestière ;
- ➔ la consolidation des routes 185, 232, 289 et 295 constituant le réseau stratégique de la MRC ;
- ➔ l'amélioration des axes routiers interrégionaux, notamment par le prolongement de l'autoroute 20 et l'amélioration de la route 185;
- ➔ le réaménagement de la route 185 dans l'axe actuel¹⁹.

3.2 Portrait socioéconomique de la ville de Dégelis

Les noms de Dégelis en vieux français et de Madawaska en Micmac signifient : « ne gèle pas ». En effet, les forts courants et les remontées des eaux de profondeur de la rivière Madawaska empêchent la glace de se former. Ce « dégelé » rend possible l'hivernage d'espèces de canards comme le Garrot à œil d'or, le Colvert et le Grand harle couronné.

Dégelis est une ville dynamique située dans un environnement naturel où le plein air, la villégiature, les sports nautiques et le vélo sont mis en valeur. Habitée au départ par des soldats affectés à la garde du Fort Dégelis entre 1839 et 1845, la ville s'est développée par la suite grâce à l'exploitation agroforestière florissante. Elle se définit comme une ville de service ayant un caractère d'attraction régionale²⁰.

La municipalité de Dégelis est la plus peuplée de la MRC de Témiscouata. En 1996, sa population se chiffrait à 3437 résidents; ce qui représente une légère hausse de 2,6 % par rapport à 1991²¹. Cette même année, les 1240 ménages se répartissaient comme suit :

1 personne : 19,4 %	3 personnes : 21,0 %
2 personnes : 31,9 %	4 personnes et plus : 27,8 %

¹⁹ Une résolution (RS-085-00) du conseil de la MRC de Témiscouata (juin 2000).

²⁰ Gaston Saint-Pierre et associés, 1990. *Plan d'urbanisme Ville de Dégelis*.

²¹ Statistique Canada, recensement 1996.

En 1996, un peu plus de 65% des ménages étaient propriétaires de leur logement. Le revenu annuel moyen s'élevait à 19 202 \$²². Le niveau de scolarité était plutôt faible car 53,3 % de la population ne possédait pas de diplôme d'études secondaires et seulement 18,6 % d'entre eux détenaient un diplôme d'études post-secondaires²³. De plus, le taux de chômage observé (17,7 %) était inférieur à celui de la MRC (19,6 %) mais supérieur à celui de Cabano (15,1 %). Le taux d'activités de Dégelis (52,7 %) était légèrement supérieur à celui de la MRC (51,9 %).

À Dégelis, le secteur primaire regroupe 11,7% de tous les emplois de la municipalité²⁴. Le secteur secondaire représente 25,3 % et le secteur tertiaire 63,0%. L'économie de Dégelis repose en partie sur les activités d'exploitation et de transformation du bois. Les produits forestiers Alliance (Groupe Guérette) et les produits des scieries et des ateliers de rabotage constituent les employeurs principaux.

Les proportions d'emplois au sein des plus grandes catégories de professions caractérisent aussi la structure économique de Dégelis. Un peu plus de 28 % des emplois se trouvent dans le secteur de la vente et des services; 16,5 % des emplois se rattachent aux secteurs des affaires, de la finance, de l'administration et de la gestion et 6,2 % des professions au sein des sciences sociales. Dans le secteur secondaire, 17,6 % des emplois sont reliés à la transformation, à la fabrication et aux services d'utilités publiques alors que 16,5 % sont reliés aux métiers et au transport de machinerie. Finalement, un peu plus de 9 % des professions sont propres au secteur primaire.

3.2.1 Enjeux municipaux en transport

Dégelis identifie les préoccupations suivantes qui représentent les principes directeurs et les objectifs d'aménagement qui ont guidé l'élaboration de son plan d'urbanisme et de sa réglementation municipale :

- développer une économie diversifiée;
- développer un milieu urbain harmonieux;
- favoriser un achalandage touristique accru;
- protéger l'environnement et embellir le territoire.

²² Statistique Canada, recensement 1996.

²³ Qui ne concernent pas les études universitaires.

²⁴ Une proportion similaire à celle du secteur primaire de la MRC.

Les principales orientations en aménagement du territoire et en transport retenues dans son plan d'urbanisme sont :

- ➔ reconnaître Dégelis à titre de pôle multifonctionnel à privilégier et à consolider ;
- ➔ développer les potentiels récréatifs, touristiques et de villégiature dans les secteurs stratégiques ;
- ➔ assurer la consolidation et la diversification des activités commerciales, industrielles, touristiques et de service;
- ➔ consolider les équipements et les infrastructures communautaires;
- ➔ appuyer les démarches du Comité interrégional pour la réfection de la route 185 et du Comité des priorités pour l'amélioration du réseau routier de la MRC de Témiscouata.

3.3 Utilisation du sol actuelle et projetée

La description des principaux usages actuels et futurs du sol permet de comprendre leur influence sur la circulation et d'identifier les impacts sur le milieu humain (Figure 3.2).

3.3.1 Zone urbaine et de villégiature

Les activités urbaines se concentrent à l'intérieur du périmètre d'urbanisation. Une aire d'affectation centre-ville est identifiée par la municipalité²⁵. Elle se caractérise par une forte mixité des fonctions urbaines et se localise aux alentours de l'avenue Principale située à l'est de la route 185. En effet les commerces, les institutions et les services se concentrent au centre-ville de part et d'autre de cette avenue. Dégelis confirme la vocation de son centre-ville et de son axe de développement économique en assurant la consolidation et la diversification des activités et en accélérant les interventions prévues dans le cadre du programme « Rues Principales ». Des travaux d'aménagement visent à améliorer l'aspect général de la ville tout en favorisant la consolidation des fonctions socioéconomiques du centre-ville. Il existe également quelques commerces liés à la circulation de transit construits en bordure de la route 185 : des motels, des restaurants et une importante station-service dotée d'un stationnement prévu pour le repos des camionneurs. Deux bâtiments sont actuellement vacants.

Des industries liées à l'exploitation forestière se situent à l'est, de chaque côté de la rivière Madawaska et de la route 295 ainsi qu'en bordure de l'ancienne voie ferrée. Afin d'éliminer les contraintes du voisinage, la municipalité a réservé une zone industrielle localisée à l'extérieur du centre-ville, du côté ouest de la route 185. La rue Industrielle accueille actuellement différents types d'industries.

²⁵ Gaston Saint-Pierre et associés 1988. *Ville de Dégelis. Plan d'urbanisme*, pages 31 à 34.

Le lac Témiscouata représente un atout récréotouristique important pour la municipalité et pour la région. Le Centre de plein air Le Montagnais, la plage, la marina et un terrain de camping sont aménagés en bordure du lac, situé à quelques kilomètres du centre-ville de Dégelis. La rivière Madawaska est accessible au moyen d'un débarcadère situé au centre-ville.

Dégelis est également le rendez-vous des cyclistes, principalement à l'occasion du Festival du vélo au mois de juillet. La piste cyclable le Petit Témis traverse le centre-ville. L'ancienne gare a été transformée en halte-vélo, comprenant tous les services nécessaires aux nombreux cyclistes de passage. Ce parc linéaire permet aussi aux cyclistes d'accéder à un centre d'interprétation portant sur l'histoire du barrage situé à la décharge du lac et à un site d'observation ornithologique.

3.3.2 Terre agricole

Dans le secteur sud de la municipalité, les lots 43 et 44 sont cultivés. Toutefois, ils ne sont pas situés dans la zone agricole permanente. Les bâtiments de ferme sont localisés à l'extérieur de la zone immédiate au projet.

3.3.3 Territoire d'intérêt particulier

Aucun site d'intérêt historique ou esthétique, ni aucun bâtiment reconnu ou classé n'est identifié par la ville ou par le ministère de la Culture et des communications du Québec dans la zone d'étude délimitée par le périmètre d'urbanisation.

3.3.4 Alimentation en eau potable

À l'intérieur du périmètre d'urbanisation, toutes les propriétés situées aux abords du projet sont alimentées en eau potable par l'aqueduc municipal, à l'exception d'une résidence (n° 1074, chaînage 1+400) construite au sud-ouest du carrefour de la route 295, qui est alimentée par un puits individuel de type artésien. Les analyses bactériologiques et physico-chimiques révèlent que l'eau du puits respecte tous les critères de qualité selon les *Recommandations pour la qualité de l'eau potable au Canada*. Selon l'emprise nécessaire projetée pour la réalisation du projet, cette résidence sera enclavée par les bretelles d'entrée/sortie à la route 185. Une étude de suivi du puits ne sera pas nécessaire car la résidence sera acquise pour être démolie ou déplacée sur un autre lot.

La municipalité puise son eau potable dans la rivière aux Perches qui traverse la route 185 au chaînage 0+525. Cette rivière prend sa source dans le lac Perron, également connu sous le nom de lac Lavoie. La station de pompage est localisée aux abords de la route Lapointe au croisement de la rivière aux Perches, à environ deux kilomètres du projet. L'eau est amenée par gravité jusqu'au réservoir souterrain situé sur la même route, à 850 m au sud-ouest de l'intersection avec la route 185. L'impact du

projet sur les sources d'alimentation du réseau d'aqueduc municipal sera nul à cause de sa distance par rapport à la zone des travaux.

Deux conduites d'amenée d'eau traversent la route 185 actuelle, l'une de 0,30 m de diamètre au chaînage 0+300 et l'autre de 0,15 m au chaînage 1+060. Elles sont reliées par une troisième conduite qui longe la route 185 du côté est (Figure 2.1). Ces conduites d'amenée d'eau sont situées dans la zone de réalisation des travaux. Elles devront être insérées à l'intérieur d'une gaine protectrice afin d'éviter d'avoir à creuser dans le cas d'un bris éventuel.

3.3.5 Sites potentiellement contaminés

De façon générale, les sites potentiellement contaminés sont ceux dont les usages suivants sont susceptibles d'avoir connu des négligences en ce qui a trait à la disposition de produits dommageables pour l'environnement :

- sites d'élimination des déchets et d'autres résidus tels que les dépotoirs, les sites d'enfouissement sanitaire, les dépôts de matériaux secs, etc.
- stations-service, compagnies de transport et entreprises d'excavation et de construction (réservoirs en surface ou souterrains);
- ateliers de mécanique et de réparation (débosselage et peinture), cimetières d'autos;
- industries et usines utilisant des produits chimiques, des colles ou des solvants.

Le projet d'amélioration de la sécurité de la route 185 à Dégelis se réalisera en grande partie dans l'emprise actuelle que le MTQ a acquise pour construire le contournement du centre-ville au début des années 1970. Par contre, la construction des bretelles d'entrée/sortie et le chemin de desserte du côté ouest de la route 185 exigent l'expropriation d'une bande de terrain variant de 10 à 50 m sur la propriété d'une station-service appartenant au Groupe Gaz-O-Bar inc. Les parties de lots 40, 41 et 41-14 touchées sont occupées par des réservoirs d'essence souterrains ainsi que par un réservoir de gaz propane et de son socle qui devront être déplacés. Le MTQ fera les vérifications nécessaires auprès du propriétaire concerné pour connaître l'historique de l'usage du sol et l'historique des problèmes de contamination dans le but de procéder, le cas échéant, à la décontamination du terrain en respectant les normes provinciales.

3.3.6 Sites d'extraction et d'enfouissement

Selon les cartes topographiques, il existe trois carrières-sablières dans la zone d'étude réparties autour du centre-ville de Dégelis. Cependant, elles sont toutes situées à l'extérieur du périmètre d'urbanisation. Selon le type d'intervention retenu, les sites d'extraction ne seront pas nécessaires car l'abaissement de la route 185 exigera plus de

déblais que de remblais utilisés pour construire les bretelles et les chemins de desserte (voir chapitre 5 : Description du projet).

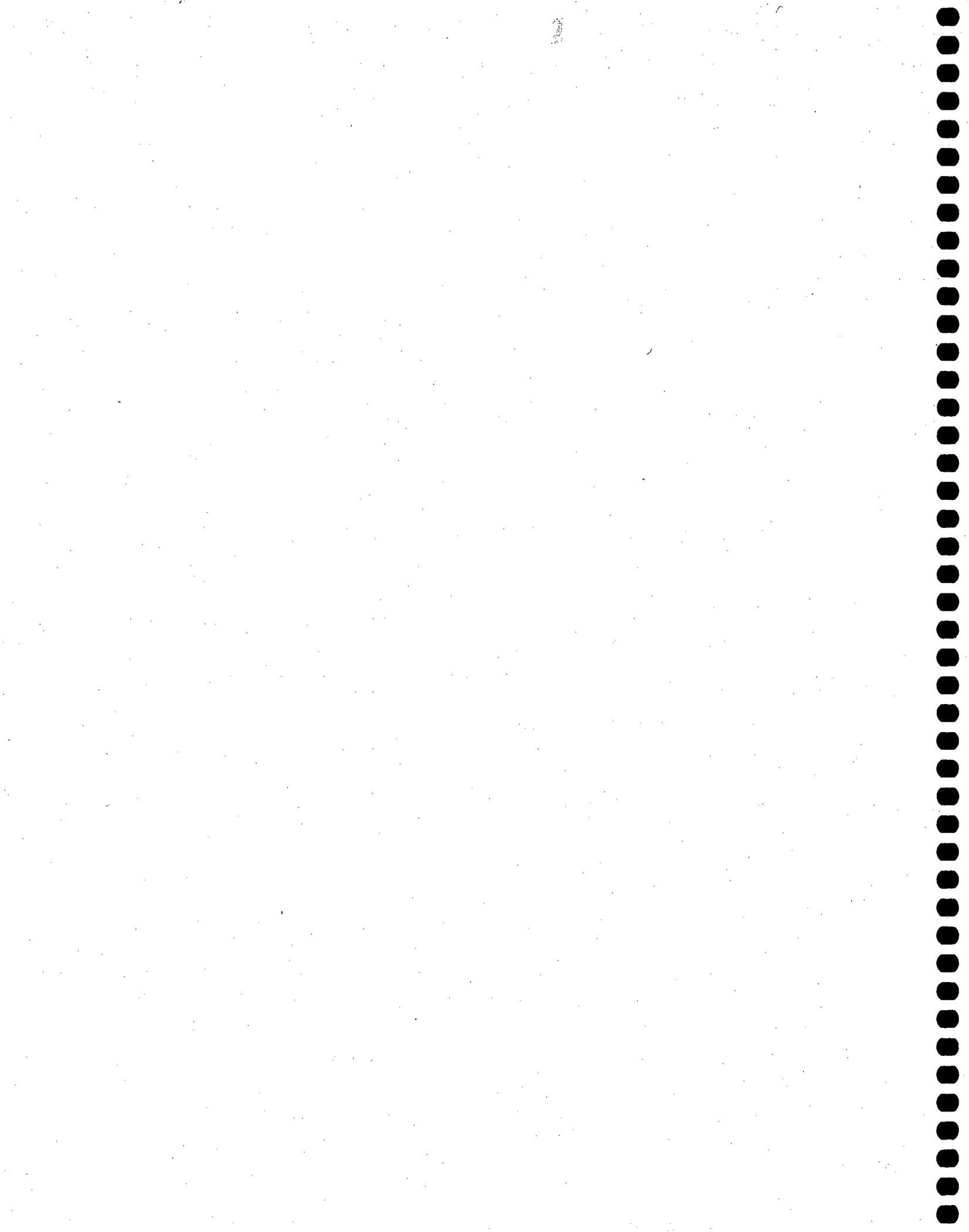
Aucun site de dépôt n'est répertorié dans l'emprise future ni à proximité. Cependant, en consultant les cartes topographiques, on constate qu'il existe un dépotoir situé à l'extérieur du centre-ville sur la rive ouest de la rivière Madawaska, près de l'embouchure du lac Témiscouata.

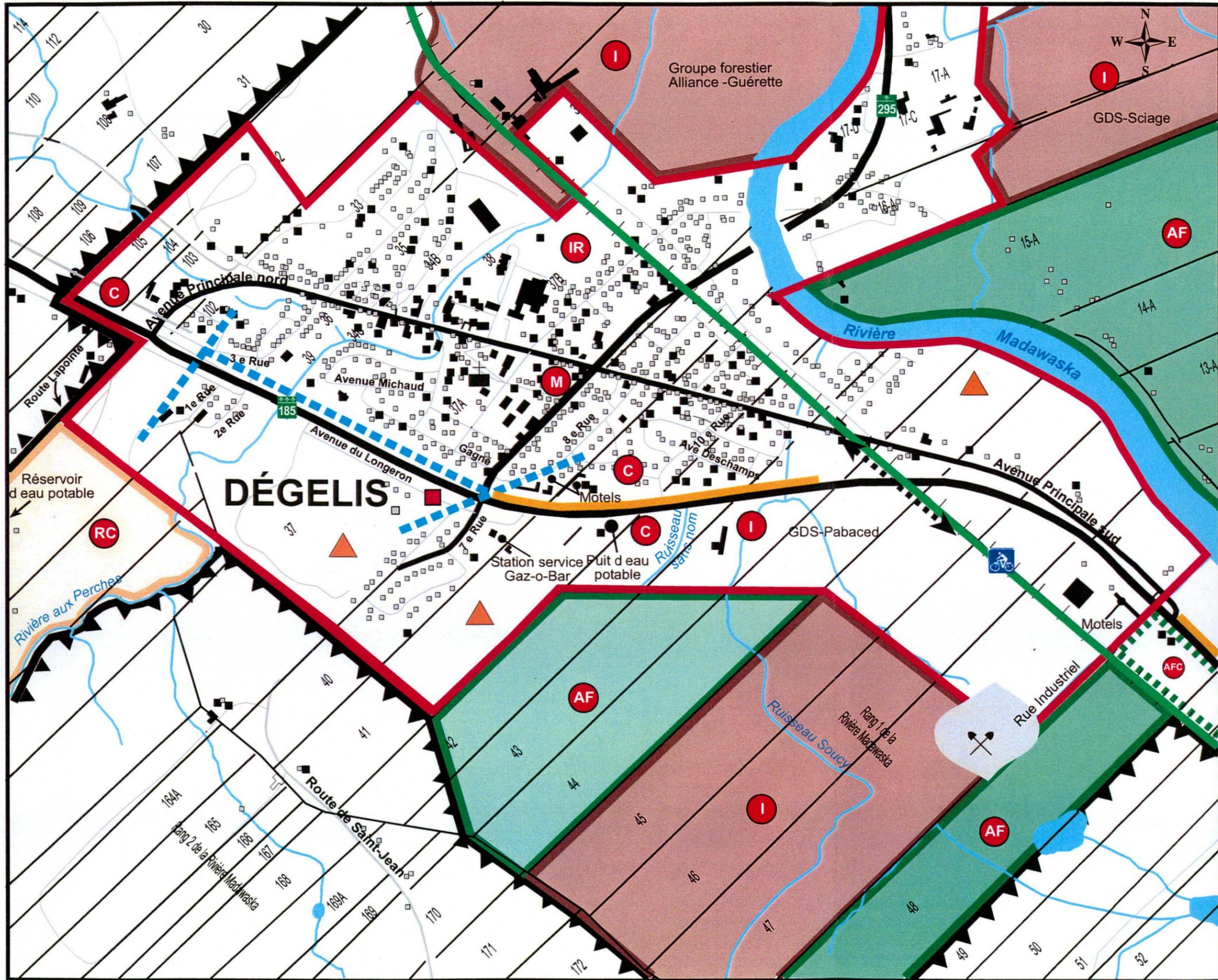
3.3.7 Projet de développement

La ville de Dégelis planifie quelques projets de développement qui se trouvent à proximité de la route 185 soit:

- un projet d'agrandissement de la zone industrielle du côté ouest de la route 185 à l'entrée sud de la municipalité;
- un projet de rue sous le pont (viaduc) actuel au-dessus de la piste cyclable du Petit Témis pour relier le centre-ville à l'est et le parc industriel à l'ouest;
- un projet de développement domiciliaire, du côté ouest de la route 185, comptant 110 maisons à proximité des avenues Morel et du Longeron et deux projets situés du côté est, près de la rivière Madawaska, soit le Domaine de la Sauvagine et la Cité Verte qui se développent au fur et à mesure de la demande.

Ces projets de développement consolident l'urbanisation du sol de part et d'autre de la route 185. Ils sont des générateurs de circulation qui s'ajoutent aux déplacements existants engendrés par les commerces, les services, les écoles et les industries. Aussi, ces échanges fréquents entre les secteurs est et ouest de la ville augmentent les conflits existants entre la circulation locale et celle de transit sur la 185.





ÉTUDE D IMPACT SUR L ENVIRONNEMENT
ROUTE 185
MUNICIPALITÉ DE DÉGELIS

UTILISATION DU SOL
ACTUELLE ET PROJETÉE
FIGURE 3.2

GRANDE AFFECTATION

- I Zone industrielle
- AF Zone agro-forestière
- RC Zone récréative
- Périmètre d urbanisation
- Zone agricole permanente
- AFC Zone agro-forestière et commerciale
- C Zone commerciale et de service
- IR Zone institutionnelle et récréative
- M Zone mixte

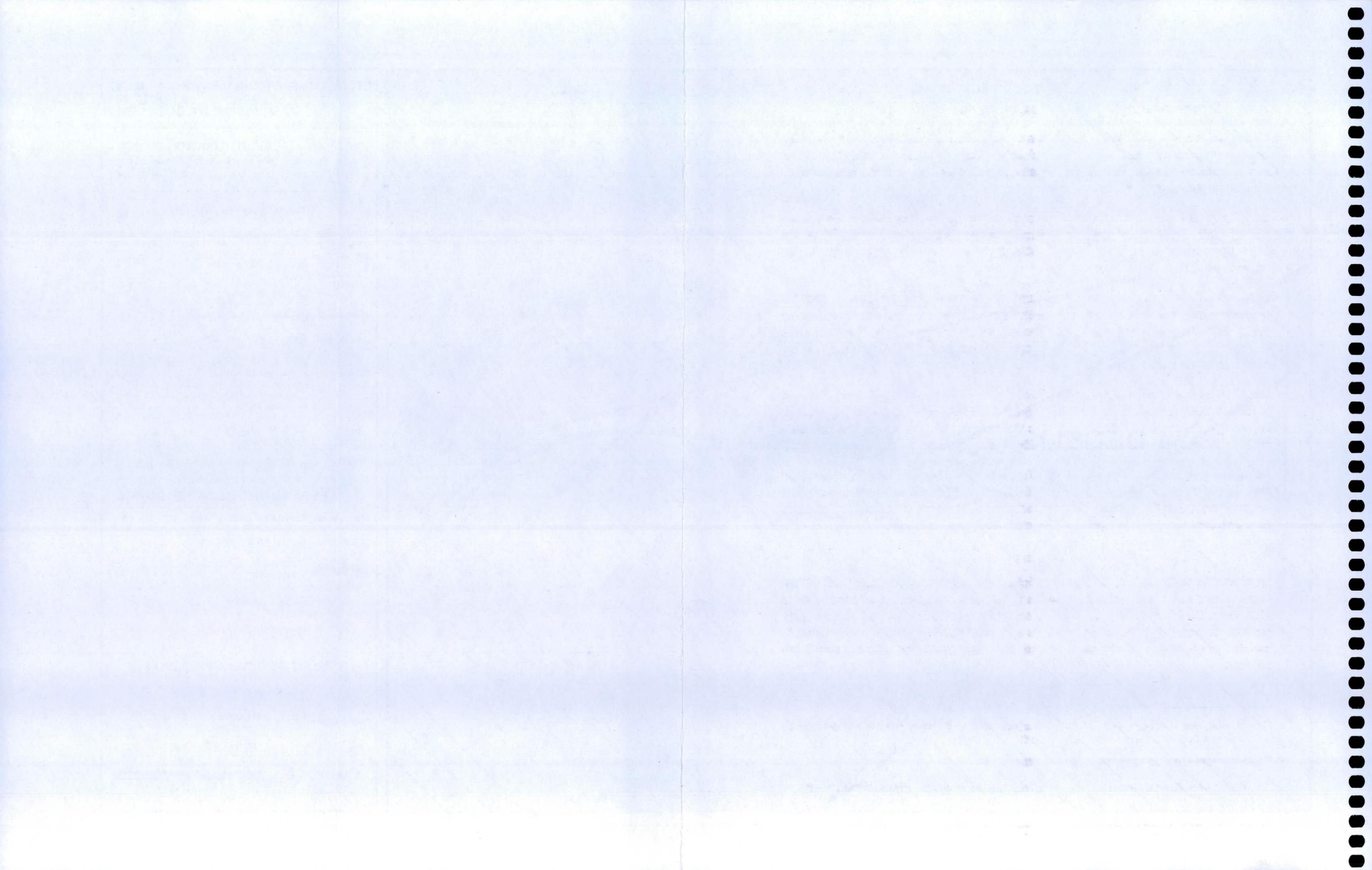
ÉLÉMENT DE L UTILISATION DU SOL

- Conduite d amenée d eau
- Concentration d accès
- Parc linéaire interprovincial Petit Témis
- ✂ Carrière-sablière
- Poste Canada (kiosque)

PROJET DE DÉVELOPPEMENT

- ▲ Résidentiel de faible densité
- Rue projetée entre le centre-ville et le parc industriel





3.4 Caractéristiques visuelles du paysage

L'étude visuelle vise à décrire la situation actuelle de l'organisation spatiale du paysage ainsi que la perception et la valorisation qu'ont les différents observateurs de leur milieu, afin d'évaluer les impacts qu'aura sur eux le projet et de proposer des mesures d'atténuation acceptables²⁶.

L'inventaire et l'analyse sont faits à l'aide de visites de la zone d'étude, de relevés photographiques, de photographies aériennes datant du 25 novembre 1998²⁷ et des informations contenues dans la littérature officielle existante concernant la description du paysage et sa mise en valeur.

L'organisation spatiale est décrite en termes d'unités de paysage caractérisées par les grandes affectations du sol de la zone d'étude qui influencent les types de vue et les capacités d'absorption du projet. Les vues ouvertes des zones agricoles offrent peu d'éléments pour intégrer les changements par rapport aux vues fermées qui caractérisent les zones forestières.

L'analyse du paysage est faite à partir des séquences visuelles qui sont perceptibles de la route 185 et qui sont délimitées par différents paramètres tels que la topographie et l'hydrologie, l'utilisation du sol, les percées visuelles, les lignes de force, les points de repère ainsi que par les attraits ou par les dégradations du milieu.

Parmi les grandes orientations du plan d'urbanisme de Dégelis, la Ville propose de maintenir et d'améliorer la qualité et l'esthétique du paysage urbain et rural. Les moyens de mise en œuvre sont nombreux : contrôle du lotissement, normes d'implantation, réserve d'espaces verts publics et programme « Rues Principales »²⁸.

3.4.1 Unités de paysage de la zone d'étude

La zone d'étude se situe dans la grande région naturelle des Monts Notre-Dame. C'est une chaîne de montagnes des Appalaches qui s'étend de la Beauce à la vallée de la Matapédia. De façon générale, le relief y est peu prononcé et ressemble à une vaste plate-forme ondulée où quelques sommets atteignent 900 m d'altitude comme c'est le cas du mont Saint-Magloire dans la Beauce et du mont Saint-Pierre dans le Bas-Saint-Laurent.

²⁶ Ministère des Transports, 1986. *Méthode d'analyse visuelle pour l'intégration des infrastructures de transport*. Service de l'environnement, réédition 1994, 124 pages.

²⁷ MTQ98051 ; 2310-98-DA01, Dégelis ; Ligne 21N-10.

²⁸ Gaston Saint-Pierre et associés, 1990. *Plans et règlements d'urbanisme. Ville de Dégelis*. Page 24.

Le passage des glaciers a provoqué un creusement de longues vallées fluviales orientées perpendiculairement aux grands axes de plissement appalachien. Plusieurs dépressions ont été occupées à l'époque de la déglaciation par des lacs proglaciaires qui sont à l'origine de la formation des lacs Témiscouata et Pohénégamook²⁹.

Le territoire de Dégelis est caractérisé par la présence du grand lac Témiscouata, par la vallée de la rivière Madawaska et par un paysage ondulé forestier ceinturant l'agglomération. Ces paysages sont perceptibles par les usagers de la route 185, où le profil et la largeur de l'emprise permettent d'avoir des perspectives sur de longues distances.

La concentration des observateurs est regroupée dans l'agglomération urbaine de Dégelis, à l'est du corridor de la route 185. Une autre concentration de résidants se développe sur un promontoire situé du côté ouest de la route 185, où certaines cours arrière permettent d'avoir des vues sur la ville, sur le secteur commercial et sur la route 185.

La zone à l'étude compte trois grandes unités de paysage (Figure 3.3) :

- **U-1** : l'unité de paysage agricole couvre la vallée de la rivière Madawaska et les plateaux situés à l'ouest, où il existe des vues ouvertes et des perspectives sur les montagnes;
- **U-2** : l'unité de paysage forestier domine en fond de scène chaque côté des rives de la rivière et constitue un attrait visuel pour les usagers du réseau routier ainsi que pour les résidants du centre-ville dominé par ces montagnes. Le belvédère du mont Sainte-Anne est identifié par la Ville de Dégelis comme étant un site d'intérêt esthétique à mettre en valeur;
- **U-3** : l'unité de paysage urbain offre des vues mixtes sur la ville. Elle est traversée par la rivière aux Perches qui, en raison de sa sinuosité, a influencé la forme urbaine du centre-ville. Le projet se situe à l'intérieur de cette unité de paysage.

3.4.2 Séquences visuelles : paysages perceptibles de la route 185

Le corridor de la route 185 situé dans la zone d'étude contient quatre séquences visuelles différentes ayant chacune leurs traits distinctifs. Bien que la description se fasse à partir de la route, on remarque que chacune des séquences est dominée par un arrière-plan montagneux et boisé.

- **Séquence 1** : de la limite nord de la zone d'étude jusqu'au début du projet au chaînage 0+000. La vue des usagers de la route est obstruée par une bande

²⁹ Bigras, Patrice et al., 1992. *Le Québec au naturel : 27 régions à découvrir*. Le Musée du Séminaire de Sherbrooke. Ministère de l'Enseignement supérieur et de la Science, Ministère du Tourisme, Les Publications du Québec, 195 pages et carte.

boisée longeant chaque côté du corridor de la route 185. Aucun observateur fixe ne réside dans ce secteur.

- **Séquence 2** : du chaînage 0+000 à 1+100. Au début du projet, le sommet de la côte offre en direction sud une vue panoramique ouverte sur une large emprise de la route 185 et de ses chemins parallèles. L'aspect urbain représenté par les groupes de résidences est atténué par la présence d'une forêt mixte, par la traversée de la rivière aux Perches et par l'arrière-plan montagneux et boisé (Photo 3.1).
- **Séquence 3** : du chaînage 1+100 à 2+200. Le sommet du viaduc et le niveau élevé de l'intersection de la route 295 offrent des vues ouvertes en surplomb, mettant ainsi en évidence la verdure de la zone boisée et agricole du côté ouest de la route 185. Ils offrent également, du côté est, une vue donnant sur un secteur commercial où les stationnements sont en gravier et les accès mal aménagés (Photo 3.2).
- **Séquence 4** : du chaînage 2+200 jusqu'à 300 m au sud. La vue ouverte offre un paysage mixte où des terres agricoles côtoient une zone industrielle et une zone résidentielle ainsi que des parcelles boisées. Plus au sud, se situe le paysage agricole de la vallée de la rivière Madawaska.

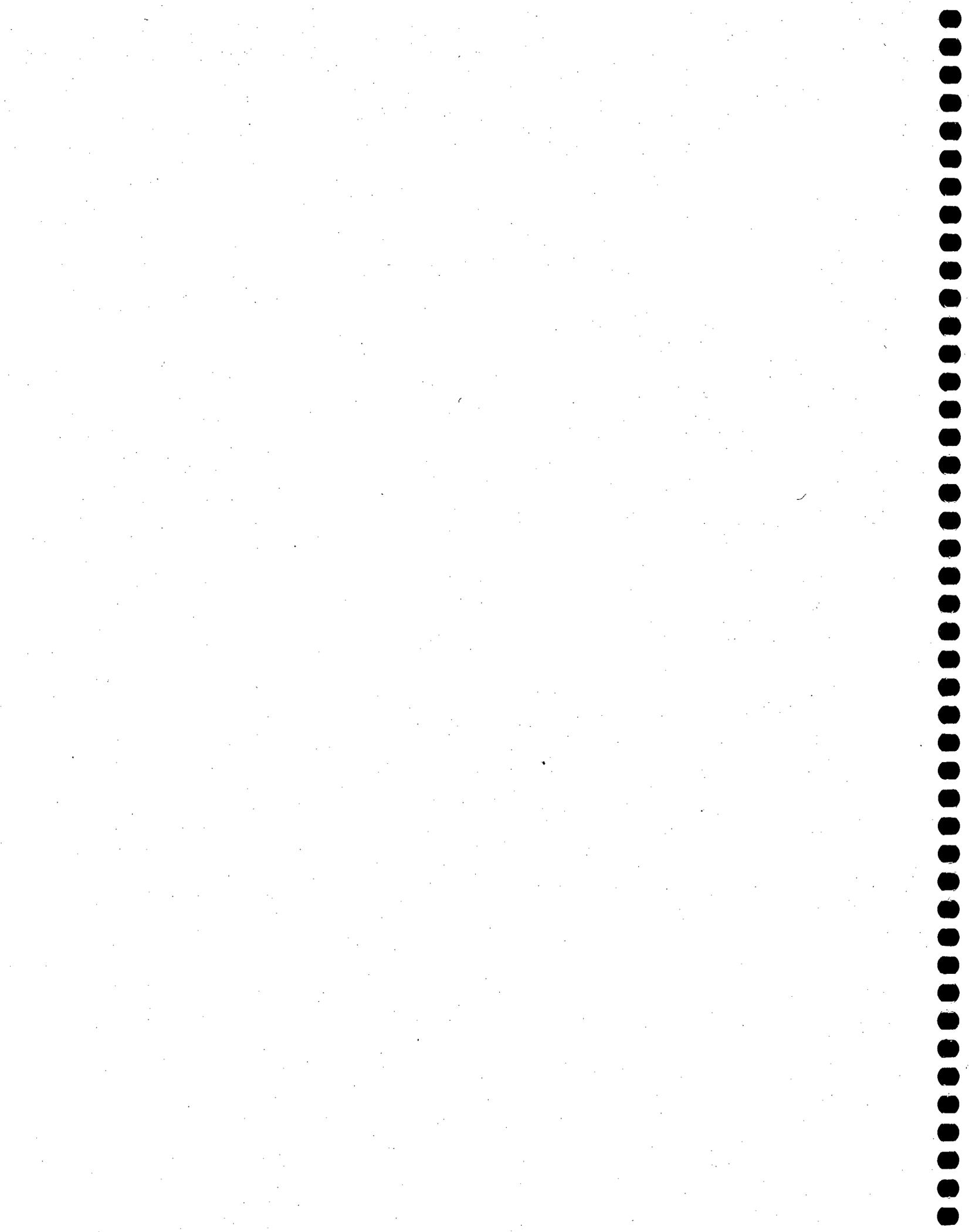
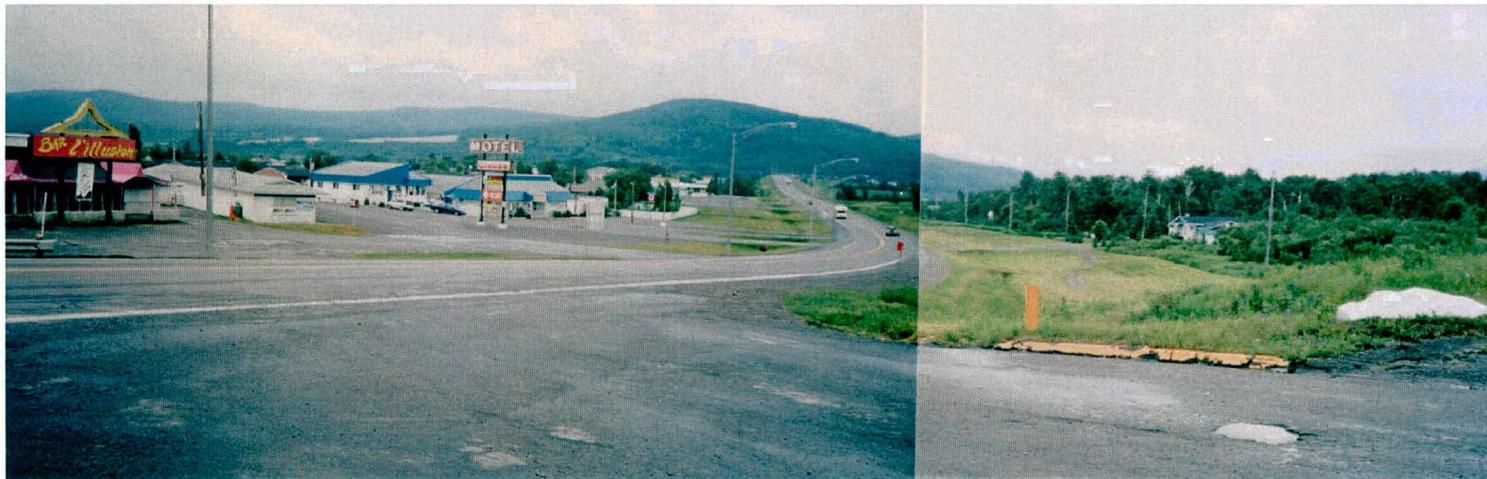


Photo 3.1 - VUE SUR LA SÉQUENCE VISUELLE S2

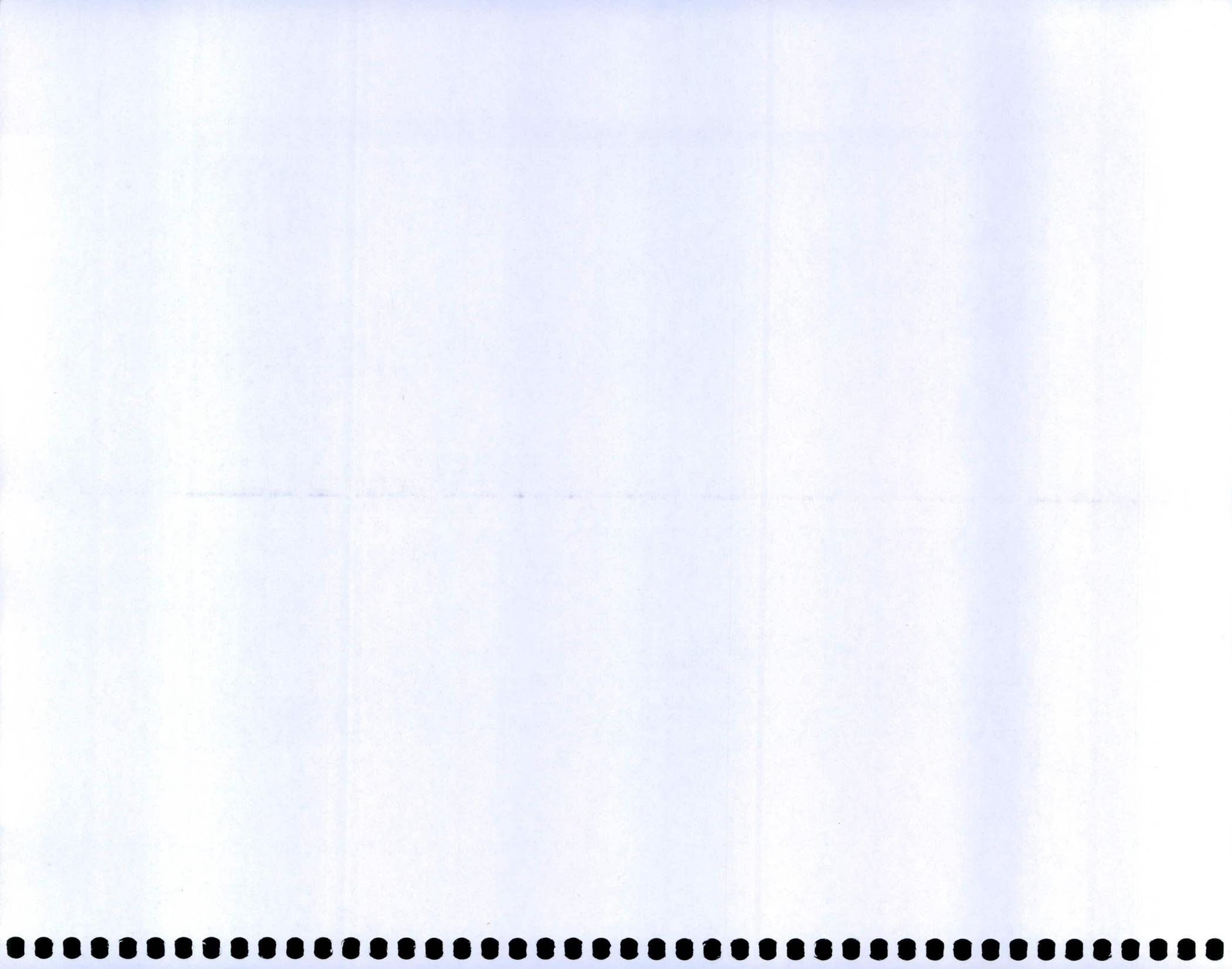


DIRECTION NORD : vue ouverte sur l'emprise de la route 185 et du chemin Parkington. Paysage urbain à faible densité où les résidences se trouvent éloignées de la route. Des terres agricoles sont perçues sur le plateau en arrière-plan.

Photo 3.2 - VUE SUR LA SÉQUENCE VISUELLE S3



DIRECTION SUD : vue ouverte sur un paysage mixte. Zone urbaine à faible densité du côté est. Les commerces possèdent un accès direct à la route 185. Du côté ouest, le boisé contourne l'emprise gazonnée au premier plan et les terres cultivées au second plan.



ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
ROUTE 185
MUNICIPALITÉ DE DÉGELIS

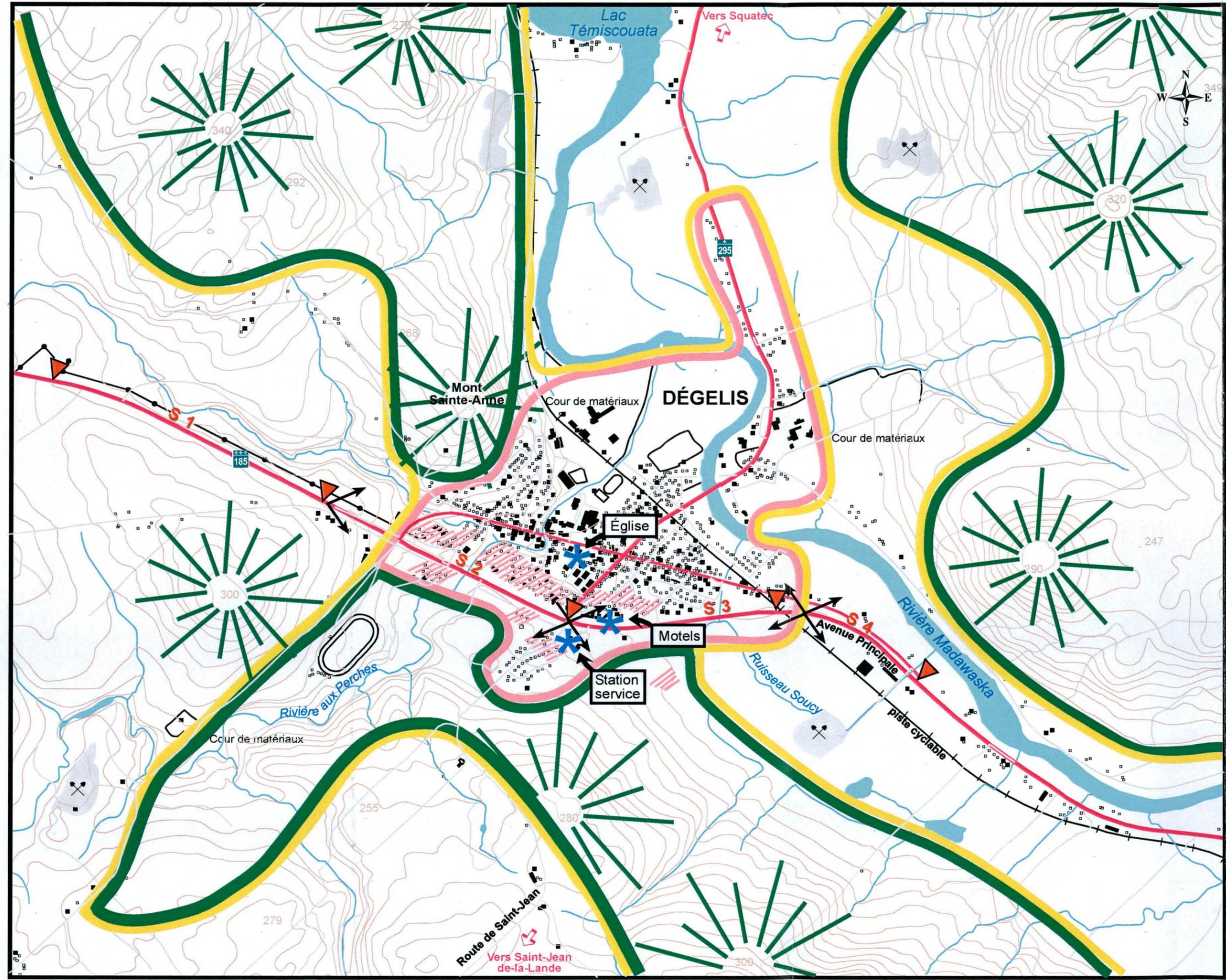
CARACTÉRISTIQUES VISUELLES
DU PAYSAGE
FIGURE 3.3

UNITÉ DE PAYSAGE

- U1 Agricole Vue ouverte
- U2 Forestière Vue fermée
- U3 Urbaine Vue mixte

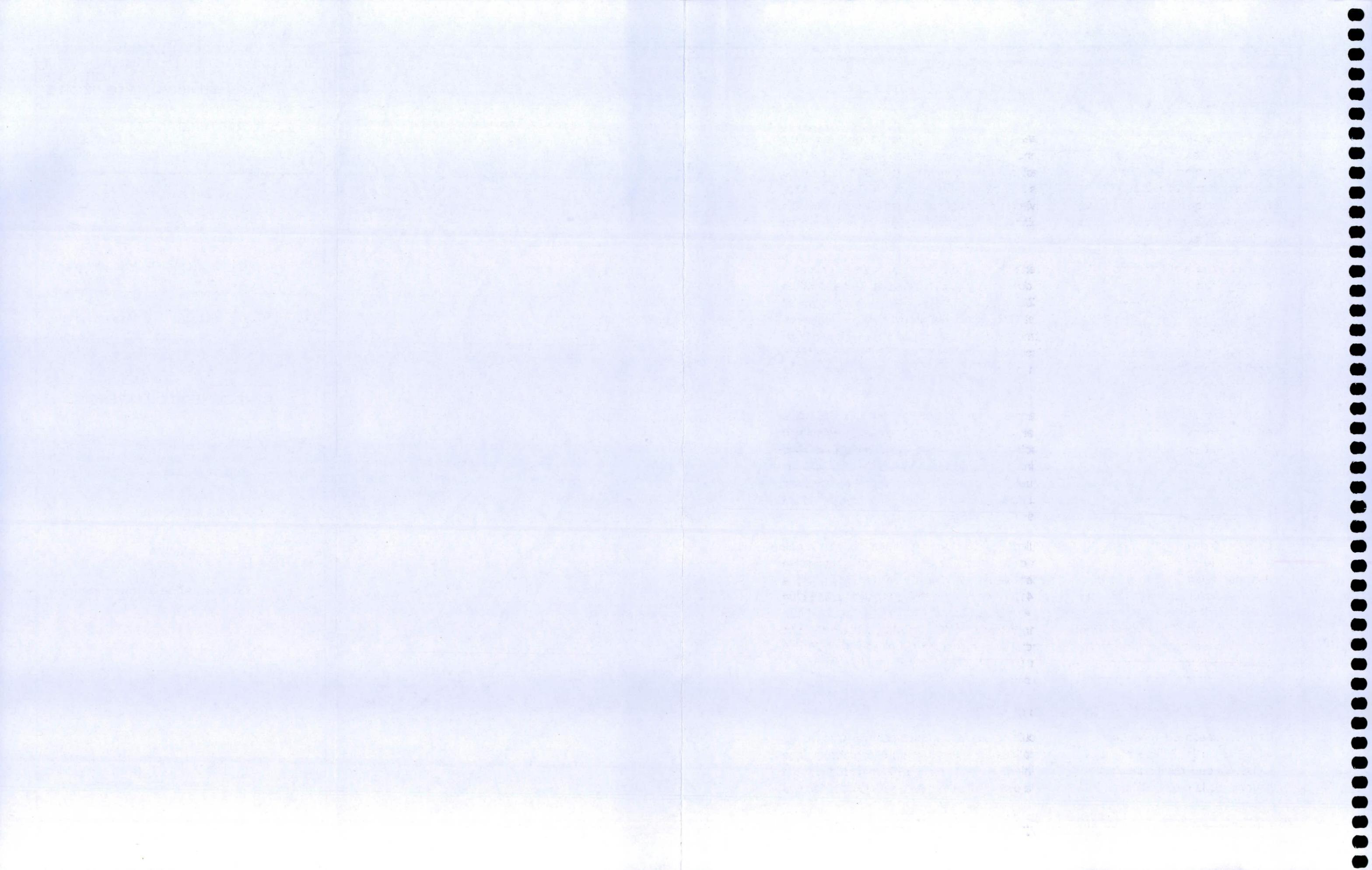
AUTRE ÉLÉMENT DU PAYSAGE

- ▼ S 4 ▼ Séquence visuelle
- ✱ Repère visuel
- ↖ ↗ Vue en surplomb
- ☀ Relief accidenté
- //// Concentration d'observateurs



Mesure d'élévation en mètre





3.5 Archéologie

La *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) prévoit que les sites archéologiques et historiques et les biens culturels sont considérés en tant que paramètres d'analyse d'une étude d'impact sur l'environnement (art. 31.1 et ss.). Le *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* (L.Q.E., c. Q-2, r. 9) précise qu'une étude d'impact sur l'environnement peut traiter les aspects qualitatifs et quantitatifs des inventaires du patrimoine culturel, archéologique et historique du milieu visé (sec. III, art. 3b).

La recherche archéologique et la découverte de sites archéologiques sont également régies par la *Loi sur les biens culturels du Québec* (L.R.Q., c. B-4). Cette dernière prévoit qu'une protection légale est accordée aux sites archéologiques « reconnus » et « classés » (art. 15 et 24). De plus, il y est précisé que nul ne peut altérer, restaurer, réparer, modifier de quelque façon ou démolir en tout ou en partie un « bien culturel reconnu » (art. 18) ou un « bien culturel classé » (art. 31). Lorsque de tels sites ou biens sont présents à l'intérieur des limites d'un projet d'aménagement d'infrastructures, ils entravent sa réalisation.

La *Loi sur les biens culturels* prévoit aussi qu'un registre d'inventaire des sites archéologiques « connus » est tenu et que tout site archéologique découvert fortuitement ou sciemment recherché soit enregistré dans l'inventaire des sites archéologiques du Québec (I.S.A.Q.) du ministère de la Culture et des Communications du Québec (art. 52). Les sites archéologiques « connus » sont également susceptibles d'être « classés » ou « reconnus » en vertu de cette loi et peuvent donc éventuellement bénéficier des protections qui sont accordées à ces catégories.

L'article 40 de cette loi prévoit aussi que quiconque découvre un site archéologique doit en aviser le ministre sans délai. Les sites découverts lors de travaux de construction doivent également être protégés rapidement et les travaux doivent être interrompus jusqu'à l'évaluation qualitative du site (art. 41). Dans l'éventualité où la découverte d'un site mènerait à son « classement » ou à sa « reconnaissance », les travaux peuvent être suspendus, modifiés ou définitivement interrompus (art. 42). De plus, toute recherche archéologique nécessite l'obtention d'un permis de recherche qui n'est émis qu'à des personnes compétentes dans ce domaine (art. 35). Ce permis oblige le détenteur à soumettre au ministre un rapport annuel de ses activités (art. 39).

3.5.1 Occupations humaines anciennes

La consultation du répertoire des biens culturels et arrondissements du Québec du ministère de la Culture et des Communications indique qu'aucun site archéologique « classé » ou « reconnu » n'est présent à l'intérieur d'une zone de 10 km de rayon ayant pour centre le projet à l'étude. Par contre, la consultation des cartes de localisation des

sites archéologiques de l'inventaire des sites archéologiques du Québec (I.S.A.Q.) du MCCQ indique que 12 sites archéologiques sont actuellement connus à l'intérieur de cette zone. Les sites sont répertoriés sous la dénomination des codes archéologiques « Borden » CjEd-1-2-3-4-5-6-8-9-10-11-12 et CjEe-2.

La consultation des données de l'I.S.A.Q. révèle aussi que trois inventaires archéologiques ont été réalisés dans cette zone de 10 km : Dumais, P. et Ethnoscop inc. 1983, Dumais, P. et al. 1994 et Ethnoscop inc. 1994.

Dans la région immédiate et particulièrement sur les rives des lacs Touladis et Squatec, plusieurs sites archéologiques des périodes Sylvicole et Archaïque sont déjà connus (Chalifoux et Burkes, 1995). Certains sites pourraient possiblement dater de la période Paléo-indienne, qui est encore plus ancienne.

Dans la zone archéologique, à l'exception du site CjEd-2, tous les sites archéologiques actuellement connus sont amérindiens préhistoriques. Certains sites préhistoriques peuvent dater de la période d'occupation humaine initiale du Québec, comme le site CjEd-9. D'autres sites représentent la période Archaïque, tels que les sites CjEd-6, 8 et 10. Finalement, la préhistoire plus récente de la période Sylvicole est aussi représentée par des sites tels que CjEd-4 et 5. Quant au site CjEd-2, il est localisé près du pont de la rivière Madawaska, à Dégelis, à moins d'un kilomètre au nord-est du projet. Il correspond à un lieu d'occupation euro-québécoise ayant des fonctions commerciales et militaires (Figure 3.4).

Tous les sites archéologiques connus sont associés au contexte hydrographique actuel et sont regroupés dans trois concentrations. La première est située au barrage Témiscouata, avec les sites CjEd-1, 8 et 9. On retrouve la deuxième sur la rive nord de la rivière Madawaska à l'embouchure de la rivière aux Bouleaux, avec les sites CjEd-5, 6, 10, 11 et 12. La troisième concentration se trouve aussi sur la rive nord de la rivière Madawaska, mais à l'embouchure du ruisseau Languedoc, avec les sites CjEd-3 et 4. Quant au site CjEe-2, il se trouve isolé puisqu'il est localisé sur l'île Notre-Dame, dans le lac Témiscouata, à environ 6 km au nord-ouest du projet à l'étude.

Dans le contexte de la période historique euro-québécoise, la municipalité de Dégelis n'a été colonisée qu'à partir de 1860 et a obtenu son statut de paroisse en 1885. Ses activités commerciales et industrielles sont intimement et traditionnellement liées à l'exploitation de la forêt. La chasse des cervidés constitue aussi une activité importante (Répertoire toponymique du Québec, 1994). Comme en témoigne aussi le site CjEd-2, un poste militaire a déjà existé dans la municipalité de Dégelis. Le fort Dégelis a été occupé militairement entre 1839 et 1845.

3.5.2 Milieu physique

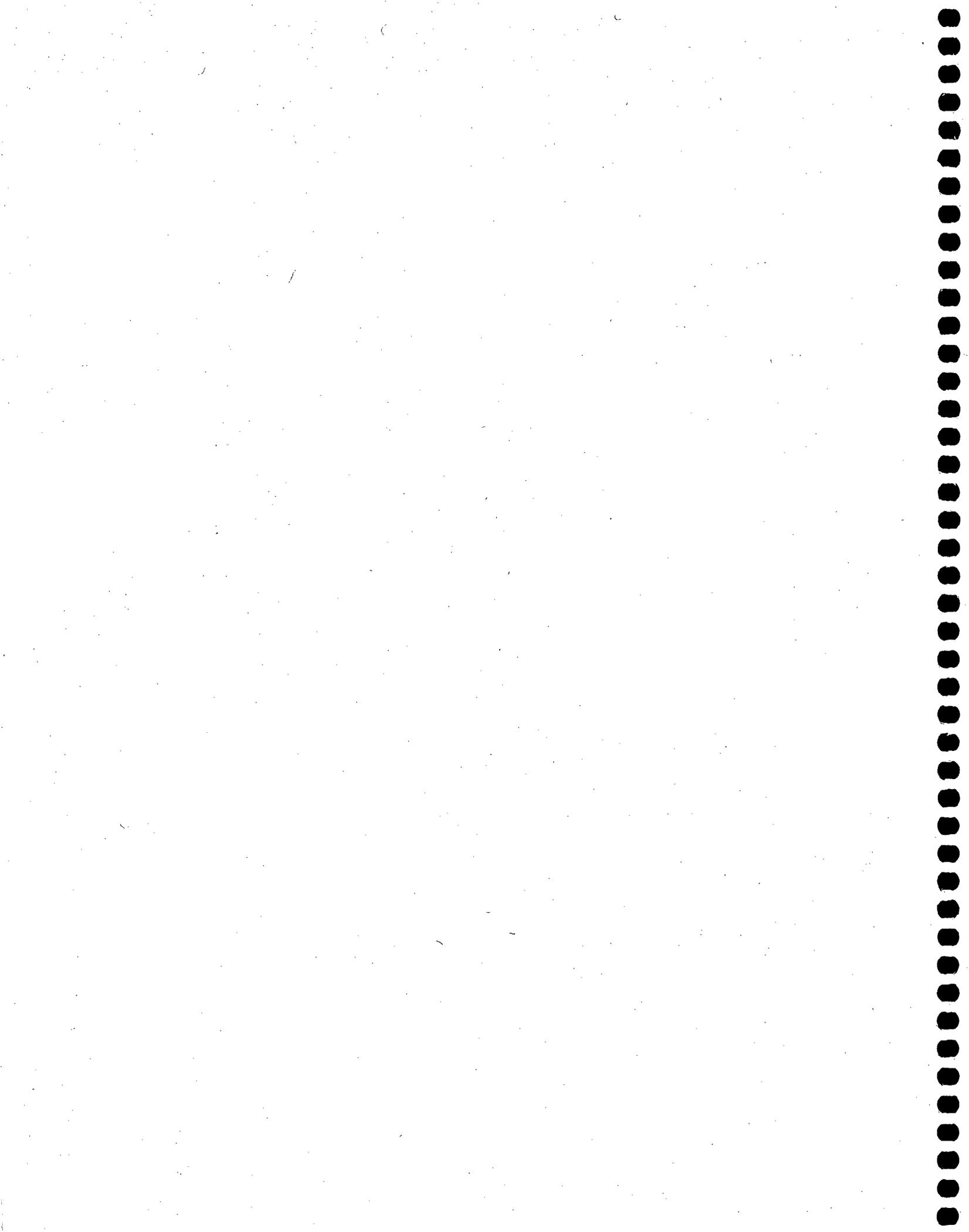
La région du Témiscouata était encore occupée par le glacier appalachien il y a 12 000 ou 11 000 ans avant aujourd'hui (A.A.). Par la suite, c'est le lac pro-glaciaire Madawaska qui a occupé entre autres tout le secteur du projet à l'étude, à partir d'environ 11 000 A.A. Des dépôts d'argile lacustre sont en effet présents sur de hautes terrasses, à 185 m d'altitude, près de Dégelis. Ce lac pro-glaciaire a existé jusqu'au environ de 9 500 ans A.A., puis, il s'est vraisemblablement vidé de façon catastrophique. Des dépôts fluvio-glaciaires ont donc été laissés par les avancées et les reculs glaciaires et des dépôts lacustres ont été laissés par la sédimentation dans les lacs pro-glaciaires.

Le réseau hydrographique actuel est en place depuis environ 10 000 ans AA. La région du lac Témiscouata est aujourd'hui caractérisée par tout un réseau de lacs et de rivières qui se déversent dans le lac Témiscouata puis, dans la rivière Madawaska pour se diriger vers la rivière Saint-Jean et la baie de Fundy. Il s'agit donc d'un réseau hydrographique important situé entre la vallée du Saint-Laurent et la baie de Fundy (Chalifoux et Burke, 1995).

La région du Témiscouata est située dans la chaîne des monts Notre-Dame où la topographie y est caractérisée par des sommets de monts arrondis et par des vallées étroites. Le projet à l'étude est, quant à lui, situé dans la vallée de la rivière Madawaska, dans l'axe et à proximité de sa rive ouest, à environ deux kilomètres de son extrémité nord-ouest et à environ 200 m de son extrémité sud-est. Trois cours d'eau traversent le projet à l'étude : la rivière aux Perches, à la hauteur du chaînage 0+525, un ruisseau sans nom, à la hauteur du chaînage 1+620 et le ruisseau Soucy, qui est situé au chaînage 1+845.

La topographie entourant le projet est pratiquement plane et son altitude varie de 230 m vis-à-vis la route Lapointe, à 154 m vis-à-vis l'île Beupré, au sud-est du projet. Les dépôts meubles y sont constitués de sédiments glacio-lacustres, fluviaux et de plaine alluviale et sont relativement bien drainés.

Les abords du projet sont principalement occupés par des secteurs urbanisés, commerciaux et par quelques zones agricoles ou boisées. La zone comprise entre les limites du projet est aussi en majeure partie occupée par la route actuelle, par ses accotements, par des fossés de drainage latéraux et perpendiculaires, par des accès de voies de circulation publiques ainsi que par des accès aux résidences et aux commerces. Seuls les secteurs du projet, situés à l'ouest de la route 185 entre les chaînages 0+460 à 0+800, 0+980 à 0+1040 et 1+240 à 2+200, semblent relativement intacts pour n'avoir subi que des perturbations superficielles causées par les activités agricoles et forestières.



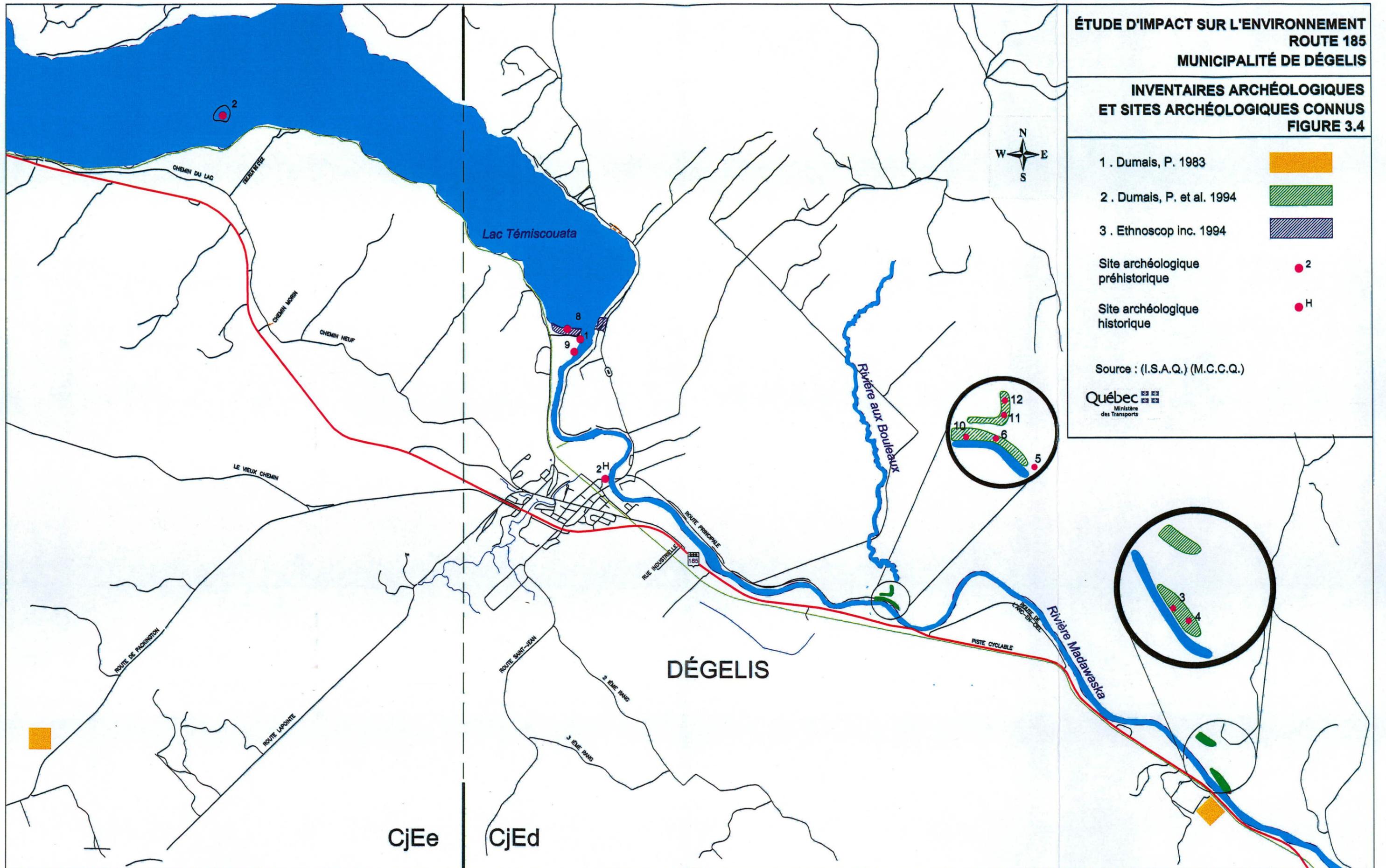
ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
ROUTE 185
MUNICIPALITÉ DE DÉGELIS

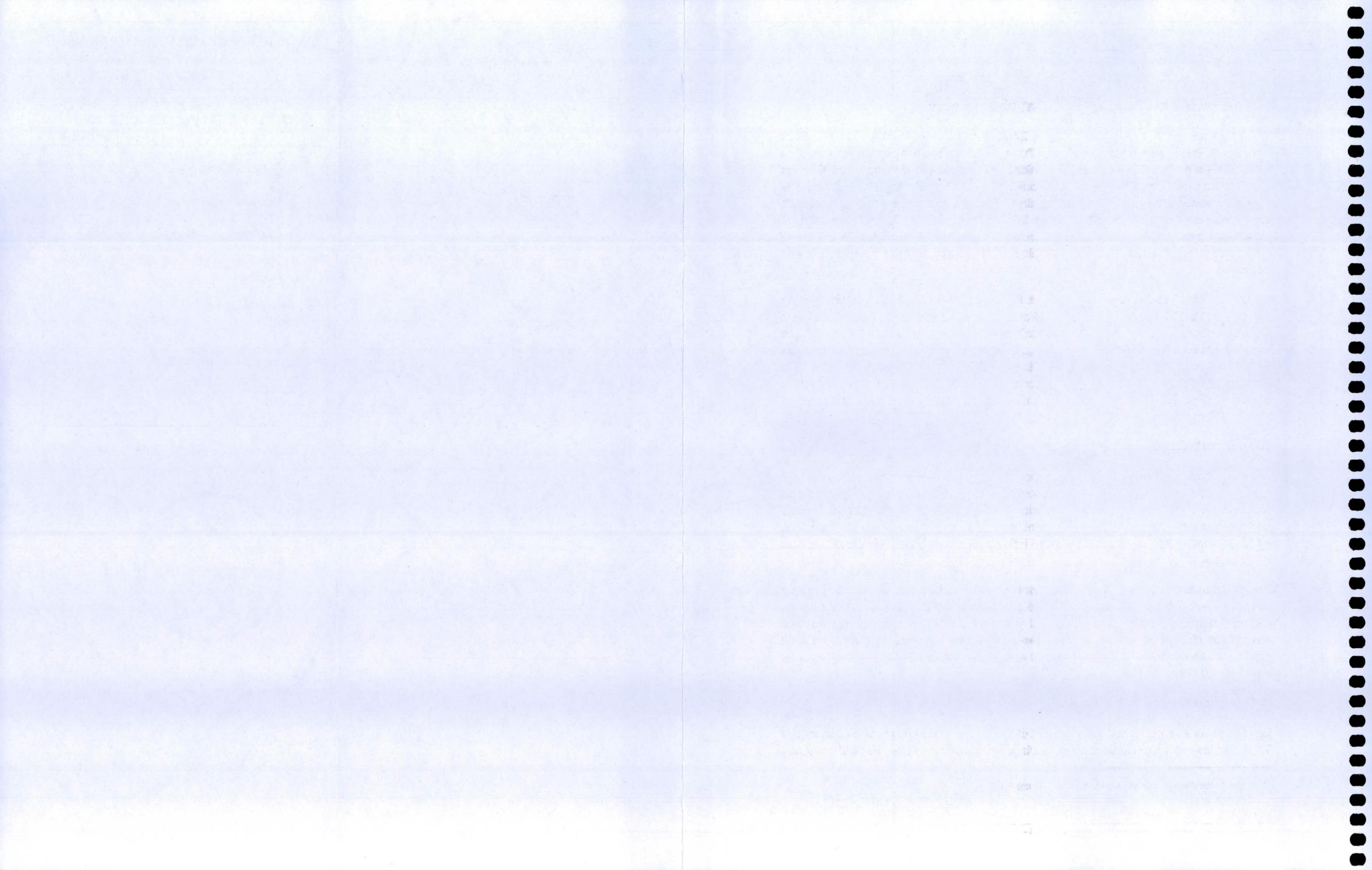
INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES
ET SITES ARCHÉOLOGIQUES CONNUS
FIGURE 3.4

- 1 . Dumais, P. 1983
- 2 . Dumais, P. et al. 1994
- 3 . Ethnoscop inc. 1994

- Site archéologique préhistorique 2
- Site archéologique historique H

Source : (I.S.A.Q.) (M.C.C.Q.)





3.6 Portrait de l'environnement sonore actuel

Des relevés sonores ont été effectués le 27 septembre et le 4 octobre 2000 à deux endroits différents dans la zone d'étude : l'un au 41, avenue du Longeron et l'autre au 464, avenue Gagné³⁰. Ces relevés duraient trois heures et visaient à calibrer les modèles de simulation. Le calibrage du modèle est réalisé en simulant, à l'endroit précis du relevé sonore, le passage du nombre de véhicules comptabilisé pendant la période de mesure de bruit. Lorsque le modèle informatique est calibré, il est possible de déterminer avec précision le niveau de bruit $L_{eq, 24h}$ de la situation actuelle et pour le projet à l'étude, en simulant le débit de véhicules routiers circulant sur une période de 24 heures.

La collecte de données a été effectuée à l'aide d'un sonomètre de précision Larson Davis, modèle 824. L'appareil a été calibré avant et après son utilisation au moyen d'une source sonore étalon de la même compagnie correspondant au modèle CAL-200. Tous les résultats sont exprimés en dB(A), $L_{eq, 3h}$. Le sonomètre a été placé à l'extérieur des limites de l'emprise de l'infrastructure routière et à plus de 15 m du centre linéaire de la chaussée la plus proche du site d'échantillonnage. Les relevés sonores ont été effectués alors que le pavé était sec et que le vent n'excédait pas 20 km/h. Le microphone était placé à 1,5 m au-dessus du sol.

Niveaux de bruit relevés

Au 41, avenue du Longeron, le fond sonore est exclusivement influencé par le bruit causé par la circulation automobile sur la route 185 et par le bruit causé par la circulation locale. Il y avait à l'occasion des sources de bruit secondaire d'origine naturelle comme par exemple les oiseaux, mais celles-ci n'influençaient pas le niveau de bruit équivalent. Le 27 septembre 2000, entre 13 h 00 et 16 h 00, le niveau de bruit équivalent $L_{eq, 3h}$ était de 63,3 dB(A).

Au 464, avenue Gagné, l'environnement sonore était aussi influencé presque exclusivement par la circulation automobile sur la route 185 et par la circulation locale. Comme mentionné au point précédent, il y avait à l'occasion des sources de bruit secondaire d'origine naturelle, mais celles-ci n'ont pas influencé le niveau de bruit équivalent. Le 4 octobre 2000, entre 14h00 et 17h00, le niveau de bruit équivalent $L_{eq, 3h}$ était de 64,0 dB(A).

Calibrage du modèle

Les simulations du climat sonore actuel ont été réalisées à l'aide du modèle informatique Traffic Noise Model (TNM) version 1.0b développé par la « Federal Highway

³⁰ Voir la localisation des relevés sonores à la Figure 8.1.

Administration » des États-Unis. En champ libre, l'erreur moyenne générée par le modèle entre les niveaux sonores présumés et les niveaux mesurés est de plus ou moins 2 dB(A).

Les données de base servant à évaluer le bruit routier se répartissent comme suit : le débit horaire moyen de la circulation, le pourcentage de camions, la vitesse des véhicules, la localisation de la route et des résidences de même que le type de sol.

L'écart existant entre les niveaux de bruit simulés et observés est évalué entre 0,2 et 1,2 dB(A), ce qui est acceptable. Les valeurs simulées et observées aux points de relevés sont présentées au Tableau 3.2.

Tableau 3.2 - NIVEAUX SONORES SIMULÉS EN COMPARAISON AVEC CEUX OBSERVÉS

Endroit	Débit de circulation durant le relevé sonore Période de trois heures					Leq mesuré dB(A)	Leq simulé dB(A)	Différence dB(A)
	Auto	Moto	Autobus	Camion léger	Camion lourd			
41 avenue du Longeron	486	0	0	120	267	63,3	63,5	0,2
464 avenue Gagné	486	0	0	120	267	64,0	65,2	1,2

La comparaison des résultats des calculs avec ceux qui ont été mesurés fait en sorte que l'on peut se fier au modèle de simulation.

Climat sonore actuel

Une simulation du niveau de bruit existant a été effectuée en se basant sur les estimations du débit journalier moyen d'été (DJME) de l'année 2001 présentées au Tableau 3.3.

Tableau 3.3 - DÉBITS DE CIRCULATION UTILISÉS POUR LES SIMULATIONS SONORES

Tracé actuel	Segment n° 1 Approche nord jusqu'à la route 295		Segment n° 2 Approche sud jusqu'à la route 295	
	DJME	% camions	DJME	% camions
	6 400	31,8 %	8 300	29 %

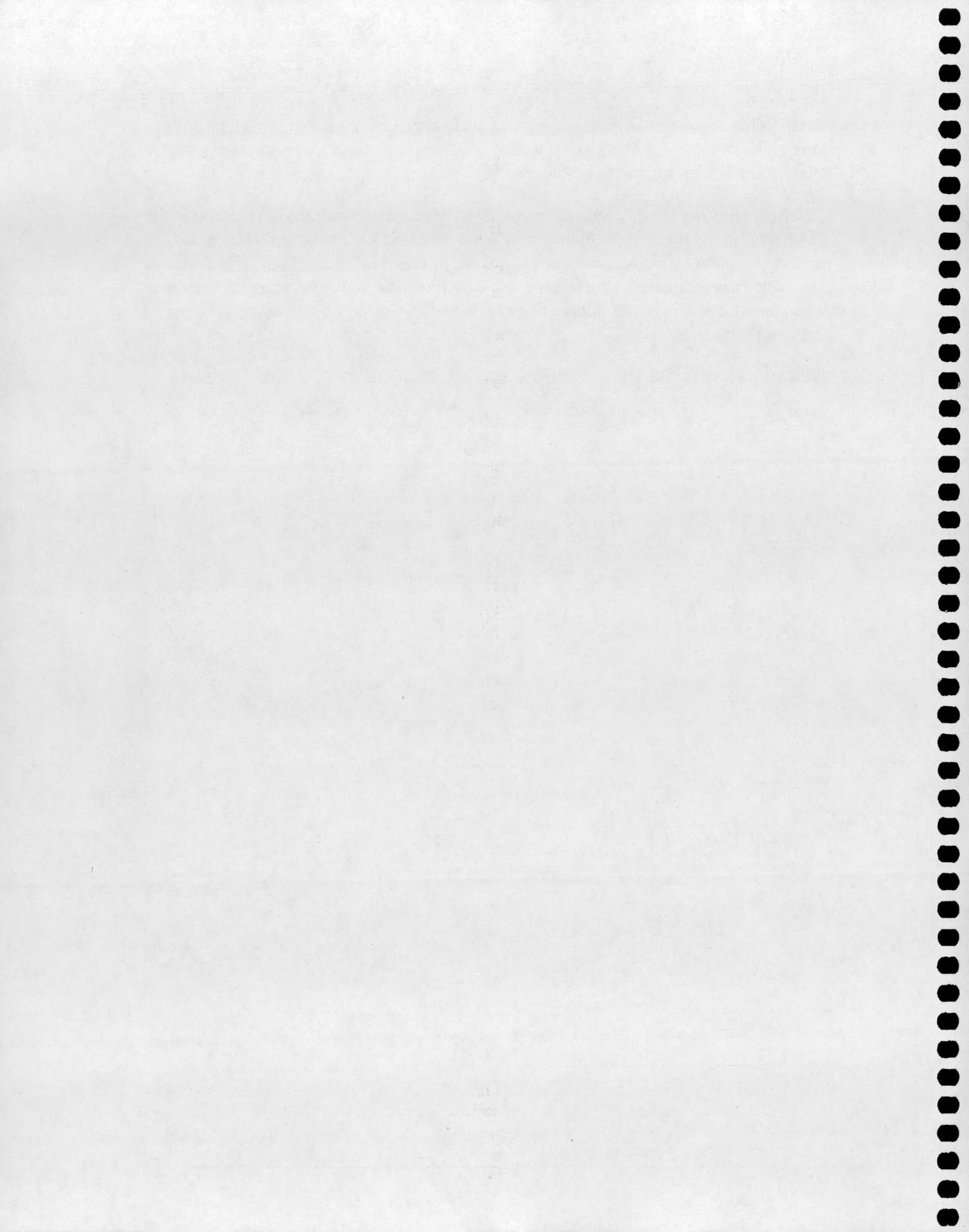
La Figure 8.1 présente les courbes isophoniques 55 dB(A) et 60 dB(A) actuelles. L'isophone 65 dB(A) n'est pas représenté sur les figures étant donné que ce dernier est compris dans l'emprise du MTQ. On remarque que par rapport au centre linéaire de la route 185, la distance des isophones varie tout au long du tracé. Cette variation des niveaux sonores est attribuable à la variation du nombre de véhicules qui circulent sur

les différents segments de route soumis à la simulation. Le niveau de bruit est plus élevé dans le segment au nord de la route 295 et diminue dans le segment sud (voir les informations sur les segments à l'Annexe III).

L'analyse des résultats du climat sonore actuel montre clairement que le niveau de bruit est égal ou supérieur à 60 dB(A) pour toutes les résidences construites en bordure de la route 185. Selon la grille utilisée par le ministère des Transports pour déterminer la qualité de l'environnement sonore près des infrastructures routières, tous les résidents en bordure de la route 185 subissent actuellement un niveau de gêne moyennement perturbé (Tableau 3.4).

Tableau 3.4 - QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT SONORE

ZONE DE CLIMAT SONORE	NIVEAU DE GÊNE
$L_{eq,24h} \leq 55$ dB(A)	Acceptable
55 dB(A) < $L_{eq,24h}$ < 60 dB(A)	Faiblement perturbé
60 dB(A) $\leq L_{eq,24h}$ < 65 dB(A)	Moyennement perturbé
$L_{eq,24h} \geq 65$ dB(A)	Fortement perturbé



4. Description du milieu naturel

4.1 Caractéristiques géotechniques et hydrogéologiques

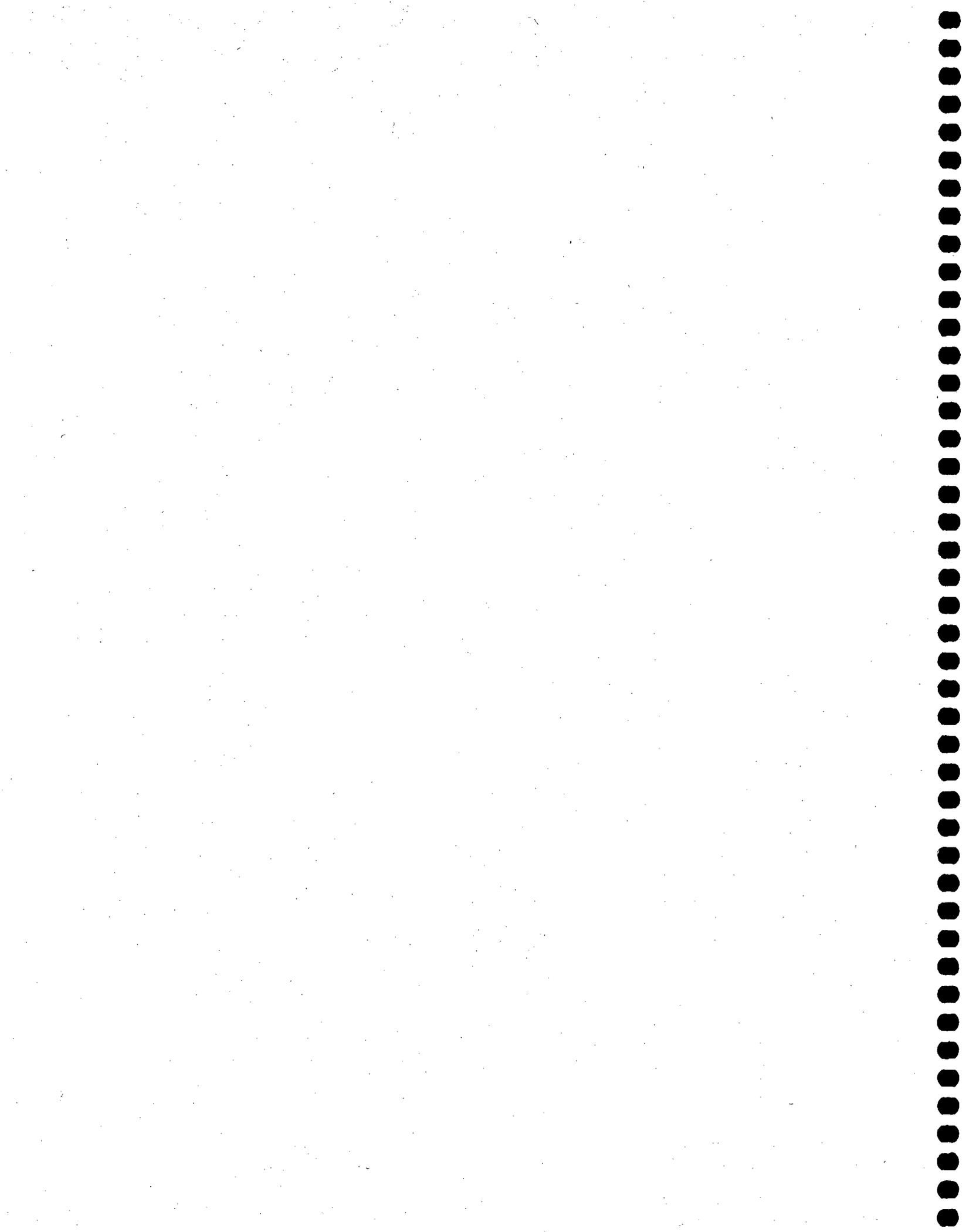
La capacité portante des sols et l'hydrologie peuvent représenter des contraintes techniques à la réalisation du projet mais ne peuvent l'empêcher.

Les caractéristiques géotechniques du secteur étudié proviennent de l'intégration des données géotechniques du MTQ, des rapports géologiques et de l'interprétation géomorphologique des photographies aériennes (Q 85940 77,78 et 79, à 1 :40 000 et Q 85932 50, 51 et 52, à 1 :15 000).

Les **dépôts meubles** de la région se composent essentiellement de matériaux granulaires associés à des tills, des sédiments glacio-lacustres, fluvio-glaciaires et fluviatiles. L'épaisseur des dépôts varie et peut atteindre plus de 35 m dans le secteur de la structure de franchissement située au-dessus de la piste cyclable le Petit Témis (Figure 4.1).

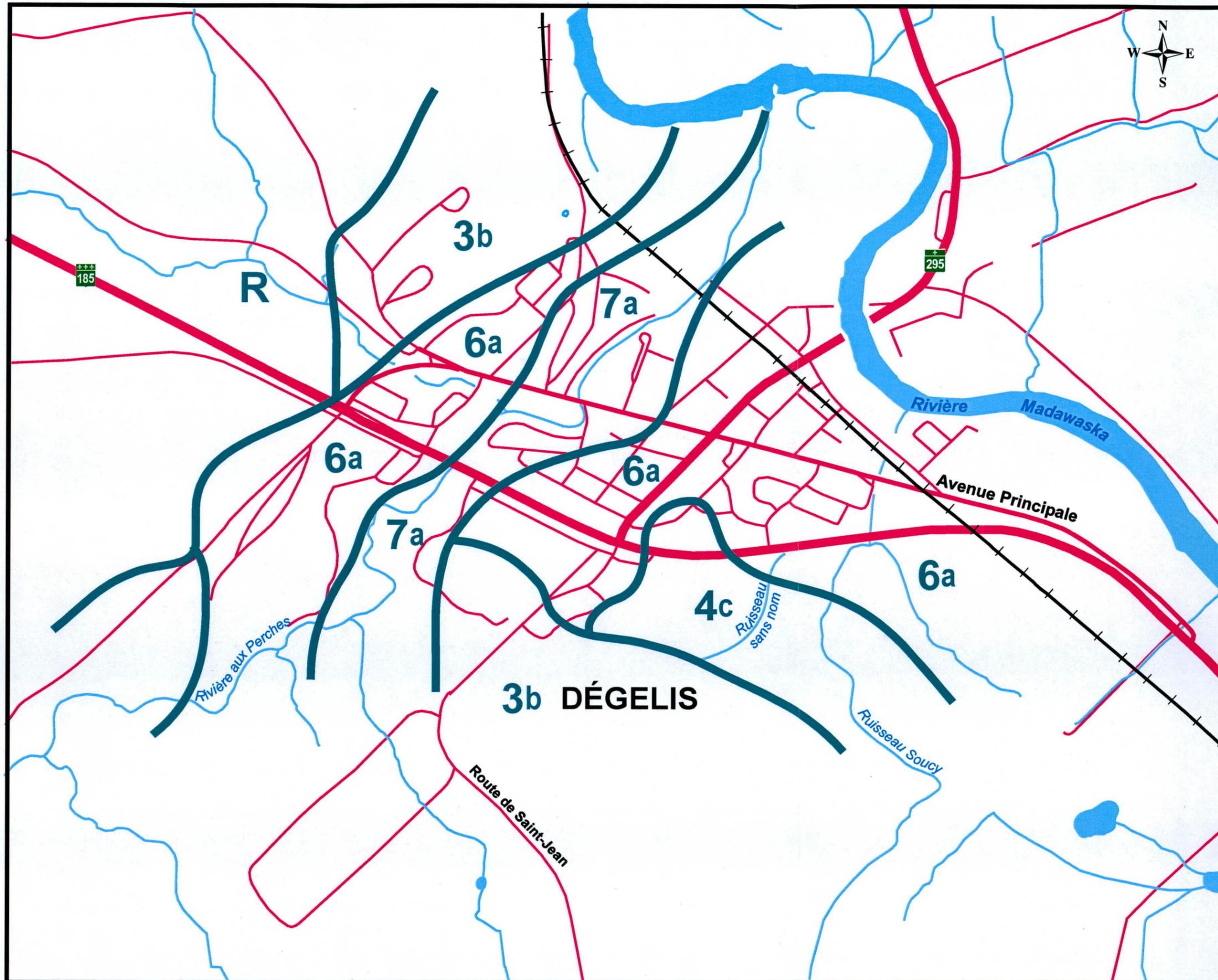
La rivière Madawaska, qui serpente la plaine alluviale en suivant un axe nord-sud, marque le paysage hydrologique du secteur. Le grand lac Témiscouata y déverse ses eaux. Les **eaux de surface et souterraines** s'écoulent en direction de cette rivière. Mentionnons qu'un aqueduc municipal dessert les propriétés dans la zone urbaine touchée par le projet. La route 185 traverse trois cours d'eau qui sont des affluents de la rivière Madawaska : la rivière aux Perches, un cours d'eau sans nom et le ruisseau Soucy (Figure 3.2)³¹.

³¹ Ministère des Transports, 2000. *Inventaire de l'ichtyofaune et des habitats aquatiques*. Secteur de Dégelis. Étude réalisée par PESCA Environnement inc. 8 pages.



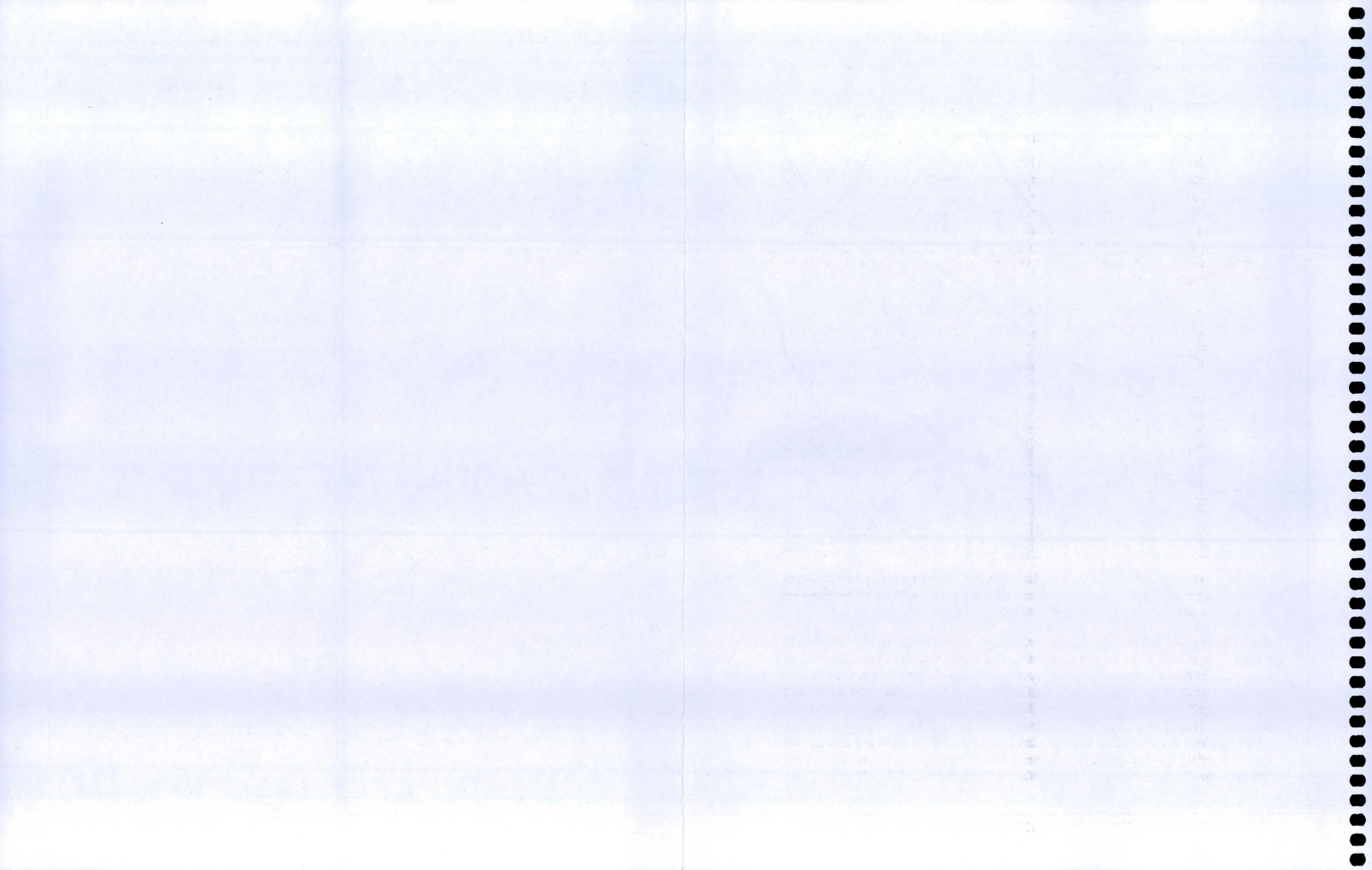
ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
ROUTE 185
MUNICIPALITÉ DE DÉGELIS

GÉOLOGIE DES DÉPÔTS DE SURFACE
FIGURE 4.1



- 1** Till
- 3b** Sédiments fluvio-glaciaires: sables et graviers de contact de glace.
- 4c** Sédiments glacio-lacustres: sables et graviers de niveaux plus élevés.
- 6a** Sédiments fluviaux: sables et graviers stratifiés disposés en terrasses.
- 7a** Sédiments de plaine alluviale: sables et graviers contenant parfois du silt et de la matière organique le long des rivières actuelles.
- R** Roche de fond
- Limite de dépôt de surface

Sources :
Géologie par Martineau G. 1976.
Géologie des dépôts meubles de la région du Lac Témiscouata, DPV 618, Ministère des Richesses Naturelles.



4.2 Inventaire de la faune

4.2.1 Ichtyofaune et habitats aquatiques

Parmi les trois cours d'eau qui se situent à l'intérieur du projet, la rivière aux Perches est le plus important. La route 185 la traverse au chaînage 0+525. La portion inventoriée s'étire sur 300 m : 100 m en amont du ponceau actuel et 200 m en aval (Tableau 4.1). Le ponceau actuel, en béton armé à structure ouverte avec radier (sans dalle), ne constitue pas un obstacle à la libre circulation du poisson. En 1993, deux espèces de poissons ont été capturées lors d'un inventaire effectué par la Société de la faune et des parcs du Québec (FAPAQ) : Le Chabot visqueux (*Cottus cognatus*) et l'Ombre de fontaine (*Salvelinus fontinalis*).

Tableau 4.1 - CARACTÉRISTIQUES DE LA RIVIÈRE AUX PERCHES

Rivière aux Perches	Amont du ponceau	Aval du ponceau
Largeur moyenne	7,75 m	7,75 m
Profondeur moyenne	0,2 m	0,3 m
Vitesse moyenne du courant	65,5 cm/s	81 cm/s
Granulométrie	Blocs, galets, cailloux.	Blocs, galets, cailloux.
Type de rive	Moyennement végétalisée, plantes herbacées, enrochement naturel.	Bien végétalisée, arbres, arbustes, peu d'enrochement naturel.
Type d'habitat	Aires de taconnage et d'alimentation des jeunes ombles de fontaine.	Aires de taconnage et d'alimentation des jeunes ombles de fontaine. Un seuil aménagé a créé un bassin profond de 1,3 m à sa base.

La deuxième traversée de cours d'eau s'effectue sur un ruisseau sans nom au chaînage 1+620. Son potentiel a été considéré comme nul étant donné qu'il était complètement asséché lors du relevé effectué le 14 juillet 2000.

Enfin, 225 m plus loin, le ruisseau Soucy est traversé au chaînage 1+845. En aval de la route 185, le cours d'eau ne représente pas un bon habitat pour le poisson. En effet, sa largeur est inférieure à 1 m et sa profondeur n'excède pas 5 cm. Sa granulométrie se compose d'argile et de débris organiques et les berges regorgent d'aulnes qui obstruent de façon significative le passage de l'eau. Sur une distance d'environ 200 m, le ruisseau passe sous le stationnement de la salle de quilles et de l'avenue Principale. En amont, ce cours d'eau est semblable sauf que les berges sont colonisées par des plantes herbacées ainsi que par quelques espèces d'arbres et d'arbustes. L'écoulement y est lent et l'eau de couleur brune. Le potentiel faunique varie de faible à moyen, bien

qu'aucun poisson n'ait été observé le 14 juillet 2000. De plus, il n'existe aucune donnée concernant les espèces présentes. Les deux petits tributaires de ce cours d'eau étaient asséchés à cette même date.

4.2.2 Ornithologie

La méthode de recensement de l'avifaune comprend :

- une visite effectuée sur le terrain le 7 juillet 2000 en fin d'après-midi pour dénombrer les oiseaux en y notant les espèces observées dans les petits îlots de végétation localisés dans l'emprise de la route;
- une vérification dans l'emprise ou dans le voisinage de la présence d'espèces aviaires menacées ou vulnérables citées dans la banque de données sur les oiseaux menacés du Québec (BDMQ), opérée conjointement par le SCF et l'Association québécoise des groupes d'ornithologues (AQGO)³².

Le projet d'amélioration de la route 185 à Dégelis se situe en milieu urbain. Des zones gazonnées recouvrent la majeure partie de l'emprise à l'exclusion de la route existante. La végétation est composée de jeunes arbres et arbustes dont la hauteur varie de 2 à 8 m. Ils se répartissent en bosquets ou en haies éparses, comprenant généralement une dizaine d'arbres ou moins. Les principales essences répertoriées sont : le peuplier faux-tremble (*Populus tremuloides*), le peuplier baumier (*Populus balsamifera*), l'aulne rugueux (*Alnus rugosa*), le saule (*Salix sp.*) et l'épinette blanche (*Picea glauca*).

Seules deux espèces aviaires ont été aperçues: le Carouge à épaulettes et le Quiscale bronzé³³. Par ailleurs, d'après la composition végétale, d'autres espèces devraient nicher dans la zone étudiée comme le Merle d'Amérique, la Paruline jaune et le Bruant chanteur.

Aucune espèce susceptible d'être désignée vulnérable ou menacée n'a été repérée ou n'est connue dans le secteur. Il en va de même pour les autres espèces d'intérêt, soit parce qu'elles sont rares ou situées à la limite de leur aire de reproduction, etc. Toutes les espèces observées sont considérées comme étant des espèces nicheuses communes ou abondantes au Québec (David 1996).

³² Ministère des Transports, 2001. *Projet d'amélioration de la route 185 à Cabano et à Dégelis. Recensement de la faune aviaire*. Présenté par François Morneau, biologiste-conseil, 12 pages.

³³ Le nom français international, adopté par la Commission internationale des noms français des oiseaux (1993), est employé pour désigner les espèces d'oiseaux dans le texte.

4.3 Inventaire de la flore

L'inventaire de la végétation et de la flore avait comme objectif de rechercher, dans l'emprise future, des écosystèmes forestiers exceptionnels et présentant un intérêt phytosociologique ainsi que des plantes vasculaires susceptibles d'être désignées comme étant menacées ou vulnérables³⁴.

La méthode utilisée comprend trois étapes :

- une revue de la littérature des organismes gouvernementaux consultés tels que le Groupe de travail sur les écosystèmes forestiers exceptionnels (GTEFE) et le Centre de données sur le patrimoine naturel (CPDNQ) du ministère de l'Environnement du Québec;
- une analyse des cartes écoforestières pour identifier les unités forestières pouvant présenter un potentiel en tant qu'écosystème forestier exceptionnel ou présentant un intérêt phytosociologique,
- deux visites de terrain, l'une effectuée le 30 juin 2000 et l'autre le 4 septembre 2000, afin de couvrir la période de floraison ou de fructification des espèces.

(Voir les détails sur les informations recueillies à l'Annexe I.

4.3.1 Écosystème forestier exceptionnel et d'intérêt phytosociologique

Du point de vue forestier, le secteur de Dégelis se trouve dans la région bioclimatique des Moyennes-Appalaches de Rivière-du-Loup (5a) du sous-domaine de l'est du domaine de la sapinière à bouleau jaune que décrit Bérard *et al.* (1996). Cette région est caractérisée par la présence de l'érablière à bouleau jaune et de la sapinière à bouleau jaune dans les stations mésiques. La sapinière à bouleau jaune occupe aussi le bas des pentes sur les sites moins bien drainés. Les sites hydriques sont colonisés par la sapinière à thuya et la frênaie noire, tandis que la cédrière tourbeuse occupe les sols organiques. La vocation de cette région est particulièrement forestière; l'agriculture n'occupe que 10% du territoire.

L'analyse des cartes forestières, les travaux effectués sur le terrain et la consultation du GTEFE du ministère des Ressources naturelles **ont confirmé l'absence d'écosystème forestier exceptionnel ou présentant un intérêt phytosociologique**. En effet, dans le contexte fortement urbanisé de la zone étudiée, aucune unité forestière notable n'est propice à ces écosystèmes.

³⁴ Ministère des Transports, 2000. *Inventaire de la flore. Projet d'amélioration de la route 185 à Cabano-Dégelis*. Étude réalisée par Louise Gratton, consultante en écologie et botanique, 11 pages.

4.3.2 Plantes susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables

L'analyse des espèces floristiques désignées ou susceptibles d'être désignées dans la région administrative du Bas-Saint-Laurent (01) a permis d'éliminer, d'emblée, les espèces exclusives aux habitats décrits comme suit : la toundra, la lande maritime, le milieu alpin, les affleurements rocheux et la zone intertidale. Ce sont les espèces associées au milieu riverain qui ont été retenues (voir la liste au tableau I-3 de l'Annexe I).

Une requête transmise au Centre de données sur le patrimoine naturel (CPDNQ) du ministère de l'Environnement du Québec le 15 juin 2000, révèle la présence de deux plantes susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables dans la région immédiate de Dégelis dans un rayon 8 km : *Symphyotrichum novi-belgii* var. *villicaule* et *Trichophorum clintonii*. Le Tableau 4.2 montre que la ville de Dégelis ne fait pas partie de la liste des localités dans lesquelles on retrouve des habitats propices à la présence de plantes susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables.

Tableau 4.2 - PLANTES SUSCEPTIBLES D'ÊTRE DÉSIGNÉES MENACÉES OU VULNÉRABLES CONNUES À PROXIMITÉ DE LA ZONE D'ÉTUDE

Espèce	Localité	Habitat spécifique	Dernière observation
<i>Symphyotrichum novi-belgii</i> var. <i>villicaule</i>	Cabano, près du lac Témiscouata	Sous-bois	1961-08-14
<i>Trichophorum clintonii</i>	Saint-Juste-du-Lac, pointe à Thomas	Anfractuosité d'une pointe rocheuse exposée au rivage	1995-été
<i>Trichophorum clintonii</i>	Notre-Dame-du-Lac, lac Témiscouata, île Notre-Dame	Schistes exposés du rivage, abords rocheux	1976-07-05

L'analyse des cartes écoforestières tout comme la visite effectuée sur le terrain **ont aussi révélé l'absence d'habitat propice** aux espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables dans l'emprise du projet.

5. Description du projet

Le projet d'amélioration de la sécurité de la route 185 implique un tronçon d'environ deux kilomètres situé à l'intérieur du périmètre d'urbanisation de la ville de Dégelis, dont les limites sont l'intersection de l'avenue Principale Nord et le pont (viaduc) qui traverse la piste cyclable le Petit Témis. Les travaux projetés consistent principalement à construire un carrefour dénivelé (échangeur) à l'intersection de la route 295 et d'aménager la route 185 à quatre voies à chaussées séparées par un terre-plein de 15 m (Figure 5.1). La route 185 sera abaissée de façon à passer sous la route 295 qui traverse le centre-ville d'est en ouest. Des bretelles d'entrée/sortie et des chemins de desserte relieront les rues municipales et les propriétés riveraines au carrefour dénivelé (Figure 5.2).

Les travaux sont réalisés dans l'axe actuel de la route 185, respectant ainsi le désir des élus. Par ailleurs, la population de Dégelis a fait part de certaines préoccupations à l'occasion de la présentation du projet. Bien que de façon générale les gens semblent satisfaits, les problèmes relatifs aux accès, les impacts sonores et l'effet de tunnel créé par l'abaissement de la route 185 préoccupent quelques personnes. D'autres se questionnent quant au processus d'expropriation, à l'accès aux commerces et aux propriétés durant la construction ainsi qu'à l'échéancier des travaux. À la demande des citoyens, des améliorations seront apportées au carrefour de l'avenue Principale Sud durant l'année en cours³⁵.

Voici le résumé des principales caractéristiques du projet réalisé dans l'axe actuel de la route 185 :

- Section en travers de type A, correspondant aux normes d'une autoroute :
 - ✓ vitesse affichée : 90 km/h,
 - ✓ vitesse de conception : 110 km/h.
- Carrefour dénivelé de type trèfle partiel modifié avec chemins de desserte à l'intersection des routes 185 et 295 :
 - ✓ quadrant nord-est : une bretelle d'entrée de type losange,
 - ✓ quadrant sud-est : une bretelle entrée/sortie raccordée à un chemin de desserte,

³⁵ Le projet décrit est le résultat d'un processus de consultation : trois rencontres ont eu lieu avec les élus de la ville de Dégelis (5-07-00, 14-08-00 et 19-03-01) et une présentation a été faite à la population (17-04-01). Voir la résolution municipale à l'annexe IV.

- ✓ quadrant sud-ouest : une bretelle entrée/sortie de type trèfle partiel modifié raccordée à un chemin de desserte.
- ➔ Route 185 surbaissée de 7 m par rapport à la route 295 demeurant au même niveau.
- ➔ Route 185 aménagée à quatre voies à chaussées séparées :
 - ✓ longueur des travaux : 2,0 km,
 - ✓ terre-plein central ensemencé : 15,0 m,
 - ✓ voies de roulement : 3,7 m,
 - ✓ accotements intérieurs pavés: 1,3 m,
 - ✓ accotements extérieurs pavés: 3,0 m,
 - ✓ distance, centre à centre, entre les chaussées : 22,4 m,
 - ✓ drain perforé sous la ligne d'infrastructure au centre des deux chaussées.
- ➔ Emprise futures variant de 100 à 120 m excluant les bretelles.
- ➔ Pente des talus : 6H : 1V.
- ➔ Non-accès avec chemins de desserte de chaque côté (drainage urbain).
- ➔ Allongement du ponceau voûté en béton armé (fondé sur radier sans dalle) sur la rivière aux Perches, ouverture actuelle de 9,144 m à la base et hauteur de 5,69 m :
 - ✓ de 40 m du côté ouest pour le chemin de desserte,
 - ✓ de 7 m du côté est pour la chaussée de la route 185.
- ➔ Construction d'un ponceau à la traversée du ruisseau sans non et du ruisseau Soucy; le choix du type de ponceau respecte les considérations hydrauliques, géotechniques et environnementales du ministère des Transports ayant trait à la construction d'une chaussée d'autoroute et d'une route collectrice.
- ➔ Déblai deuxième classe : 365 000 m³.
- ➔ Remblai sous la ligne d'infrastructure : 150 000 m³.
- ➔ Surplus de matériaux granulaires : 185 000 m³.
- ➔ Installation d'un système d'éclairage de chaque côté de l'autoroute.
- ➔ Réaménagement d'un carrefour à niveau :
 - ✓ avenue Principale Nord : fermeture des virages à gauche à l'aide d'un terre-plein, une bretelle de sortie en direction nord et une entrée en direction nord.

Le futur pont qui passera au-dessus de la route 185 aura deux voies et deux trottoirs sur une largeur hors tout de 13,6 m. La structure proposée est un pont constitué d'une dalle de béton armé sur poutres préfabriquées en béton précontraint. Le tablier repose sur des culées massives en béton armé avec des murs de soutènement à chaque extrémité. Dotée de deux travées et d'une pile centrale protégée au moyen d'une glissière de sécurité, l'ouverture de la structure aura 46,3 m. Le dégagement horizontal entre le bord de la chaussée et la face de la culée (sans utilisation d'une glissière de sécurité) sera de 6,0 m de chaque côté. Le dégagement vertical minimum est de 5,0 m.

Le coût total de construction est estimé à 15,0 M\$, en incluant le pont (1,2 M\$), l'allongement du ponceau voûté (0,40 M\$), l'éclairage (0,5 M\$) ainsi que la préparation des plans et devis (25 %). Ce total n'inclut ni le coût de déplacement des utilités publiques ni le coût relatif aux expropriations et à l'acquisition de l'emprise nécessaire à la réalisation du projet.

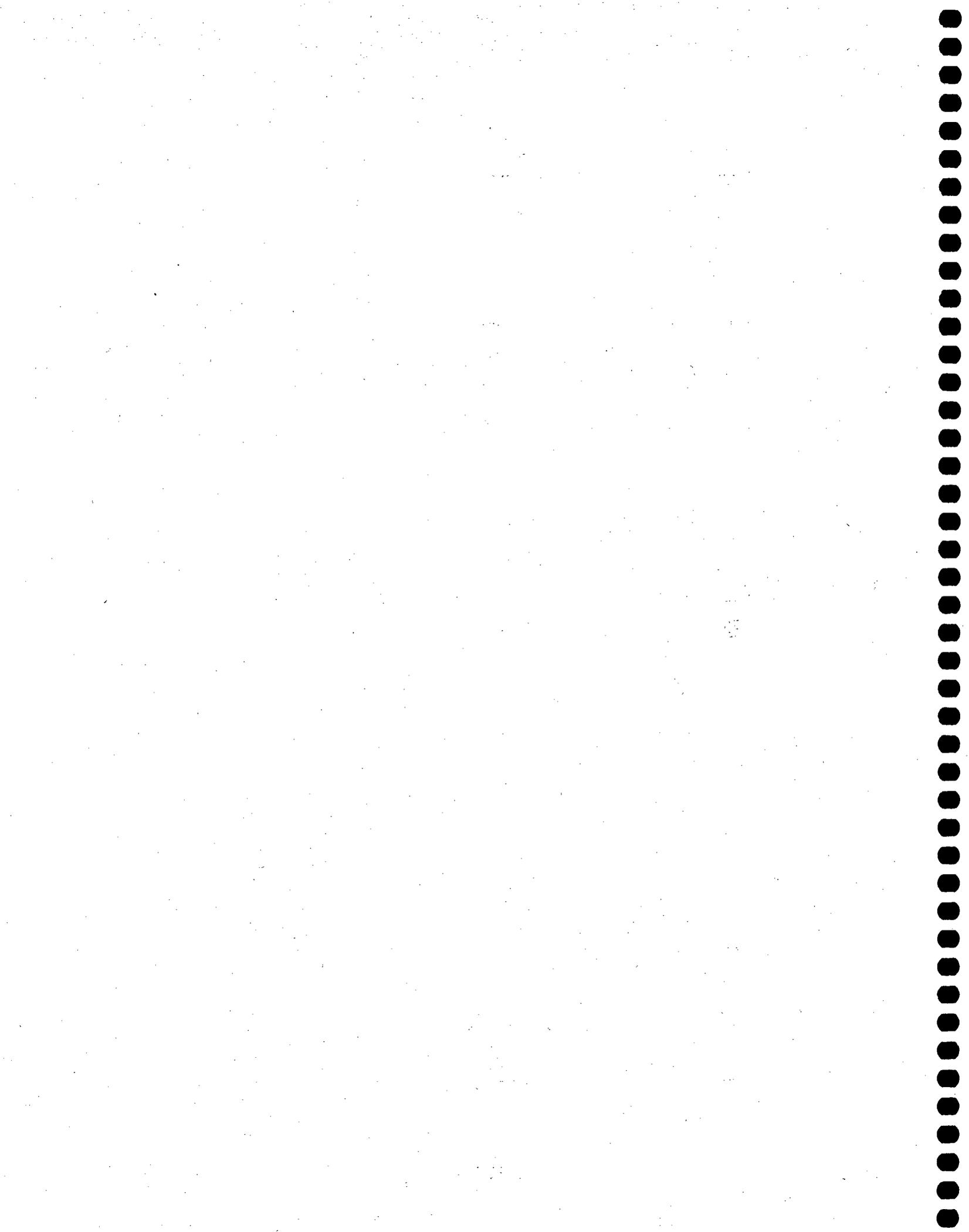
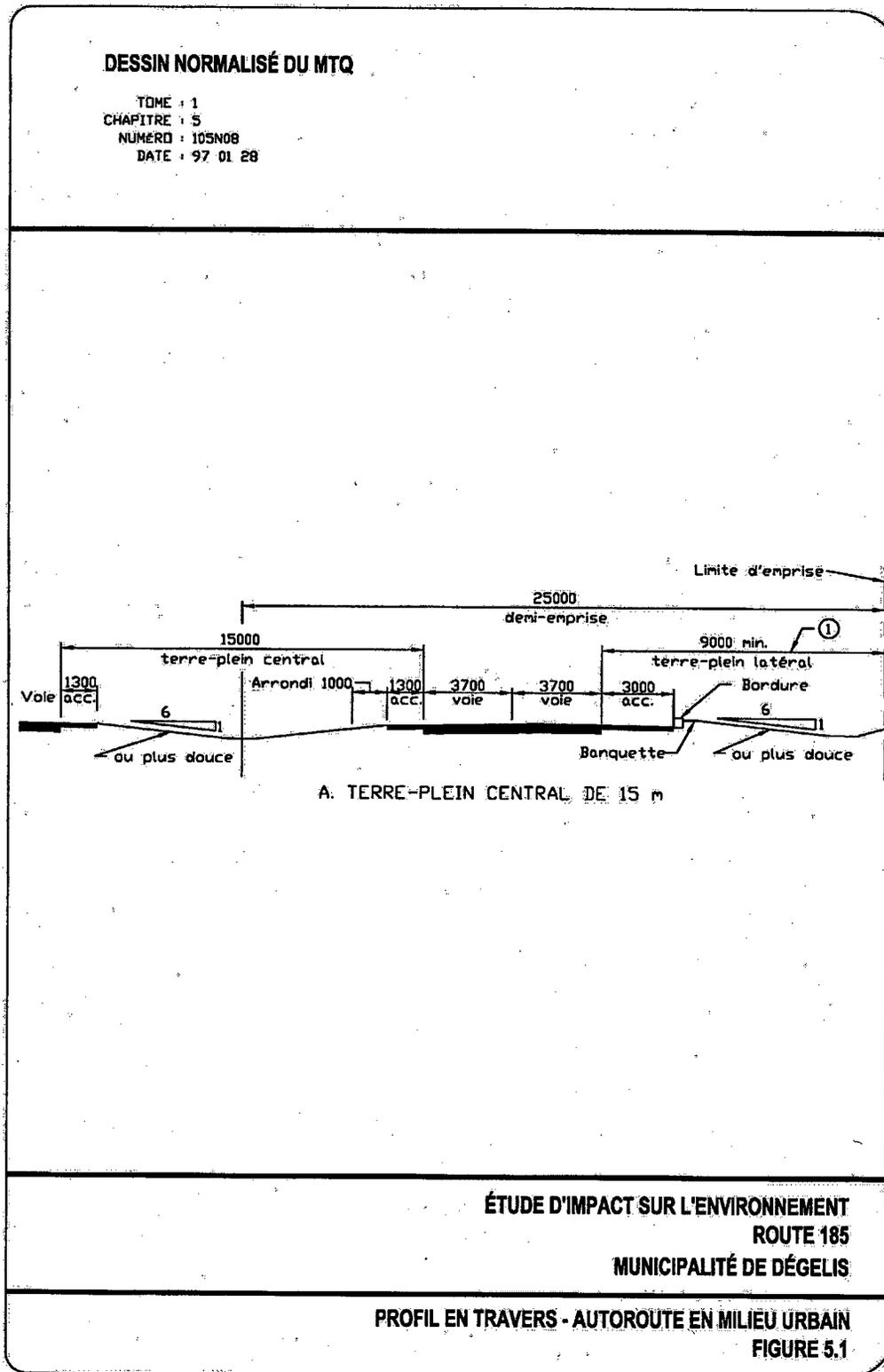
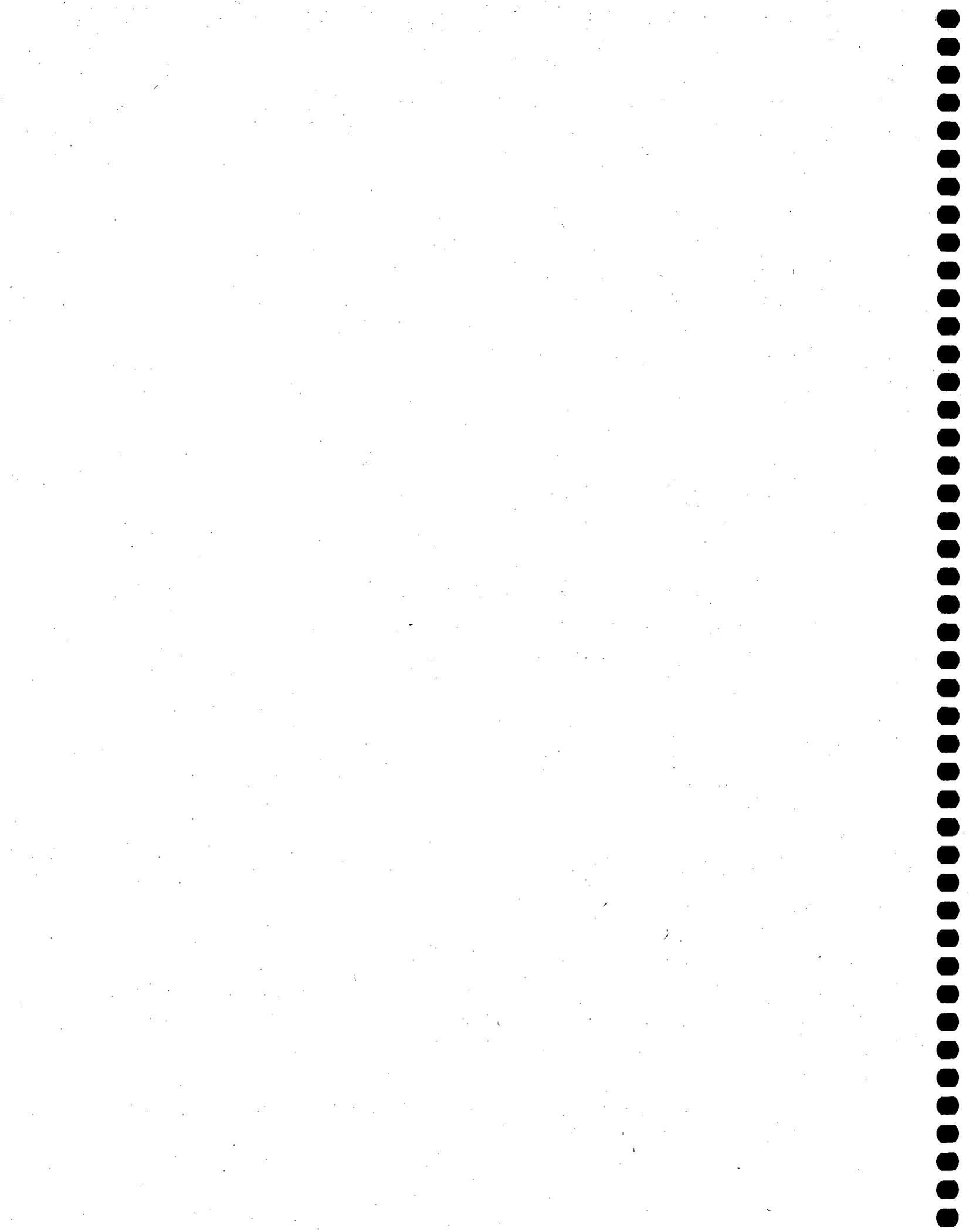
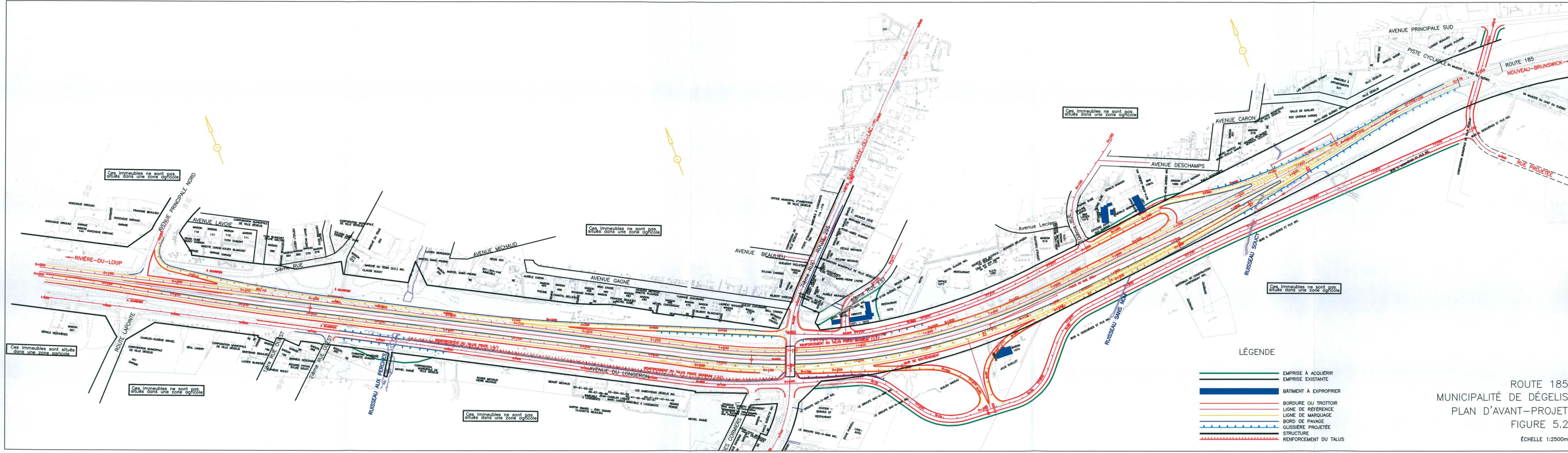


Figure 5.1 - PROFIL EN TRAVERS – AUTOROUTE EN MILIEU URBAIN







Ces immeubles ne sont pas situés dans une zone agricole

Ces immeubles ne sont pas situés dans une zone agricole

Ces immeubles ne sont pas situés dans une zone agricole

Ces immeubles ne sont pas situés dans une zone agricole

Ces immeubles sont situés dans une zone agricole

Ces immeubles ne sont pas situés dans une zone agricole

Ces immeubles ne sont pas situés dans une zone agricole

LÉGENDE

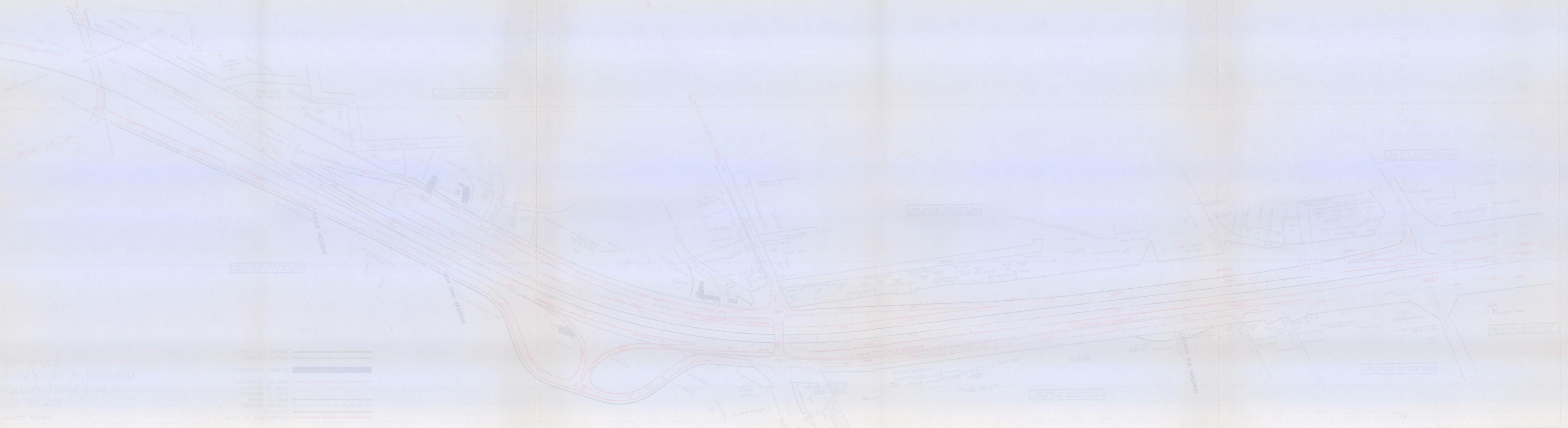
- EMPRISE À ACQUÉRIR
- EMPRISE EXISTANTE
- BÂTIMENT À EXPROPRIER
- BORDURE OU TROTTOIR
- LIGNE DE RÉFÉRENCE
- LIGNE DE MARQUAGE
- BORD DE PAVAGE
- GLISSIÈRE PROJETÉE
- STRUCTURE
- RENFORCEMENT DU TALUS

ROUTE 185
MUNICIPALITÉ DE DÉGELIS
PLAN D'AVANT-PROJET
FIGURE 5.2
ÉCHELLE 1:2500m

ROUTE 185
 MUNICIPALITE DE DECELIS
 PLAN D'AVANT-PROJET
 FIGURE 5.2
 ÉCHELLE 1:5000

LEGENDE

ROUPEMENT DE LA RUE	— — — — —
STRUCTURE	— — — — —
CLASSEMENT PROPOSE	— — — — —
BORD DE PARALLÈLE	— — — — —
TYPE DE MARQUE	— — — — —
LIGNE DE DÉLIMITATION	— — — — —
SEIGNIERS EN TOUTES	— — — — —
ÉTATMENT À CHANGEMENT	— — — — —
DÉLIMITATION À ADAPTER	— — — — —



6. Analyse et évaluation des impacts environnementaux

L'analyse et l'évaluation des impacts ont été faites à partir de la méthodologie utilisée par le ministère des Transports, dont les critères sont recommandés par le ministère de l'Environnement (Annexe II).

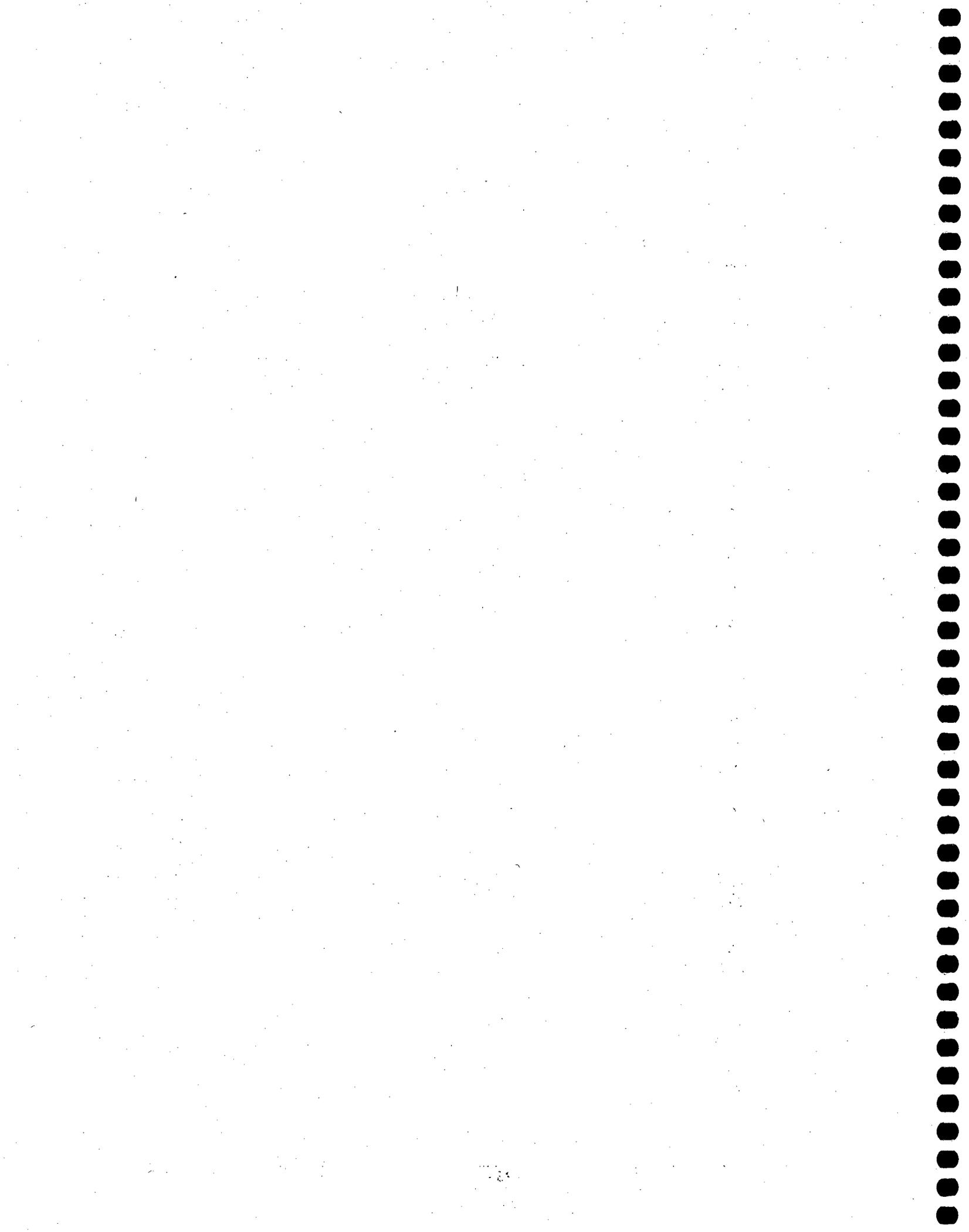
Le résultat de cette analyse est obtenu par une évaluation de l'importance d'un impact sur les éléments de l'environnement touchés par le projet. Trois critères ont été retenus pour déterminer cette importance : intensité, portée et durée.

L'importance d'un impact peut être mineure, moyenne ou majeure. Par exemple :

- l'importance de l'impact est **majeure** pour le milieu naturel quand il perd un élément important pour son équilibre et quand des mesures d'atténuation ne peuvent être appliquées pour diminuer les perturbations causées par le projet ;
- l'importance de l'impact est **moyenne** quand des mesures d'atténuation peuvent améliorer les perturbations majeures subies par le milieu naturel et humain ;
- l'importance de l'impact est **mineure** ou nulle quand les perturbations sont faibles ou négligeables.

Les impacts peuvent également être positifs. Ils sont évalués en fonction des gains engendrés par un projet. Ces gains peuvent être évalués en termes d'amélioration des conditions de circulation et de diminution des risques d'accidents à la suite de l'intervention du ministère des Transports. Ces gains peuvent également être quantifiés par rapport à l'amélioration de la qualité de vie des résidents si le projet les éloigne du bruit de la circulation et de la poussière. Les impacts positifs n'ont pas de niveau d'importance comme les autres paramètres.

Le ministère des Transports évalue également les impacts générés par les travaux de construction. Bien que ces impacts soient temporaires, leur identification permet de proposer des mesures concrètes pour améliorer les conditions de vie des riverains et des usagers de la route ou pour prévenir les effets négatifs des travaux sur le milieu naturel par des méthodes de travail reconnues.



7. Des impacts mineurs sur le milieu naturel

Les conclusions quant aux impacts sur le milieu naturel sont les résultats d'analyses sectorielles portant sur la flore, la faune et sur les contraintes physiques (voir le résumé au Tableau 9.1 et la localisation à la Figure 9.1).

7.1 Aucune contrainte géotechnique majeure

Selon les informations géotechniques connues à ce jour, il n'existe pas de contrainte majeure pour la réalisation du projet :

- la structure (viaduc) au carrefour de la route 295 pourra être construite sur les fondations superficielles ou profondes en fonction de la capacité des sols en place;
- l'abaissement de la route 185 par rapport à la route 295 requiert un déblai de 365 000 m³, dont les pentes de 2 H : 1 V entre les chaînages 0+400 à 1+400 devraient être stables. Par contre, une attention particulière sera portée au rabattement de la nappe phréatique entre les chaînages 1+000 et 1+140, car les excavations, qui se feront sur une distance d'environ 140 m, atteindront une hauteur maximum de 9,0 m (G-1);
- les remblais prévus sur les ponceaux des trois cours d'eau ne présenteront pas de problème de fondation ni de stabilité ni de tassement.

Aucune mesure d'atténuation

Aucune mesure d'atténuation n'est proposée pour le rabattement possible de la nappe phréatique causé par le déblai sous la route 295, car l'importance de l'impact est jugée mineure pour les raisons suivantes :

- la topographie des lieux permet de niveler la butte existante plutôt que de creuser le sol;
- les propriétés riveraines sont toutes alimentées par le système d'aqueduc municipal, à l'exception du puits d'eau potable de la résidence n° 1074 qui doit être exproprié;
- l'absence d'industries et d'exploitations agricoles à proximité qui peuvent s'alimenter en eau à même la nappe phréatique.

7.2 Peu de perte du territoire boisé

La superficie boisée touchée par la nouvelle emprise nécessaire à la réalisation du projet sera d'environ 3 ha :

- ➔ 1 200 m² de jeunes feuillus situés de chaque côté de la rivière aux Perches pour l'allongement du ponceau;
- ➔ 29 600 m² d'un boisé mixte pour la construction des bretelles et du chemin de desserte du côté ouest de la route 185.

Compte tenu qu'aucune plante susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable, ni qu'aucun écosystème forestier exceptionnel ou présentant un intérêt phytosociologique n'a été recensé dans l'emprise projetée par le ministère des Transports, l'intensité de l'impact sera faible (**B-1**).

Bien que la durée de l'impact soit longue et sa portée locale, l'importance de l'impact sur le couvert végétal sera mineure.

Aucune mesure d'atténuation n'est proposée, à l'exception de l'indemnisation versée aux propriétaires lors du processus d'expropriation. Le bois coupé sera rendu aux propriétaires.

7.3 Peu d'impacts sur la faune

7.3.1 Peu de variétés d'oiseaux

L'évaluation des impacts sur l'avifaune s'inspire de la démarche proposée par la Division des évaluations environnementales et le Service canadien de la faune (Environnement Canada, 1997). La nature et les caractéristiques des impacts y sont d'abord décrites puis, le nombre de couples nicheurs touchés par les travaux de construction est estimé à partir des données d'inventaire. Par la suite, les espèces et les habitats qui sont présents en période d'exploitation sont décrits. Enfin, les mesures d'atténuation proposées de même que les impacts résiduels sont présentés.

Le nombre de couples nicheurs touchés par le projet d'amélioration de la route 185 a été estimé selon les résultats obtenus en partant du principe qu'il y ait un couple pour chaque mâle chanteur dénombré. L'importance des impacts sera évaluée selon la procédure préconisée par le ministère des Transports.

Durant **la construction** de la route, les sources d'impacts susceptibles d'affecter l'avifaune se répertorient comme suit : bruit, dynamitage, déplacements de la machinerie lourde, piétinement de la végétation, déboisement et enlèvement de la végétation. La portée de ces sources d'impacts variera d'après leur nature. À Dégelis, les impacts sur l'avifaune sont jugés mineurs (**B-2**) étant donné que les espèces touchées sont abondantes au Québec et que le nombre de couples nicheurs affectés sera très faible.

Après les travaux, les impacts appréhendés concernent la perte ou la modification des habitats et leurs répercussions sur les populations d'oiseaux. Les sources d'impacts incluent également l'utilisation de la route et les activités humaines qui se dérouleront à

partir de celle-ci. À Dégelis, l'importance de l'impact relatif à la modification de la route 185 sur l'avifaune est jugée mineure (**B-2**) compte tenu du très faible nombre de couples nicheurs touchés et de la nature des espèces en cause.

Mesures d'atténuation

- Afin de réduire l'impact sur la reproduction des oiseaux en période de construction, les arbres et les arbustes seront coupés entre le 1^{er} octobre et le 1^{er} mai;
- Pour favoriser les espèces actuellement présentes, une plantation de massifs d'arbres, d'arbustes et de buissons sera faite dans l'emprise des bretelles, en respectant les normes de sécurité et de visibilité.

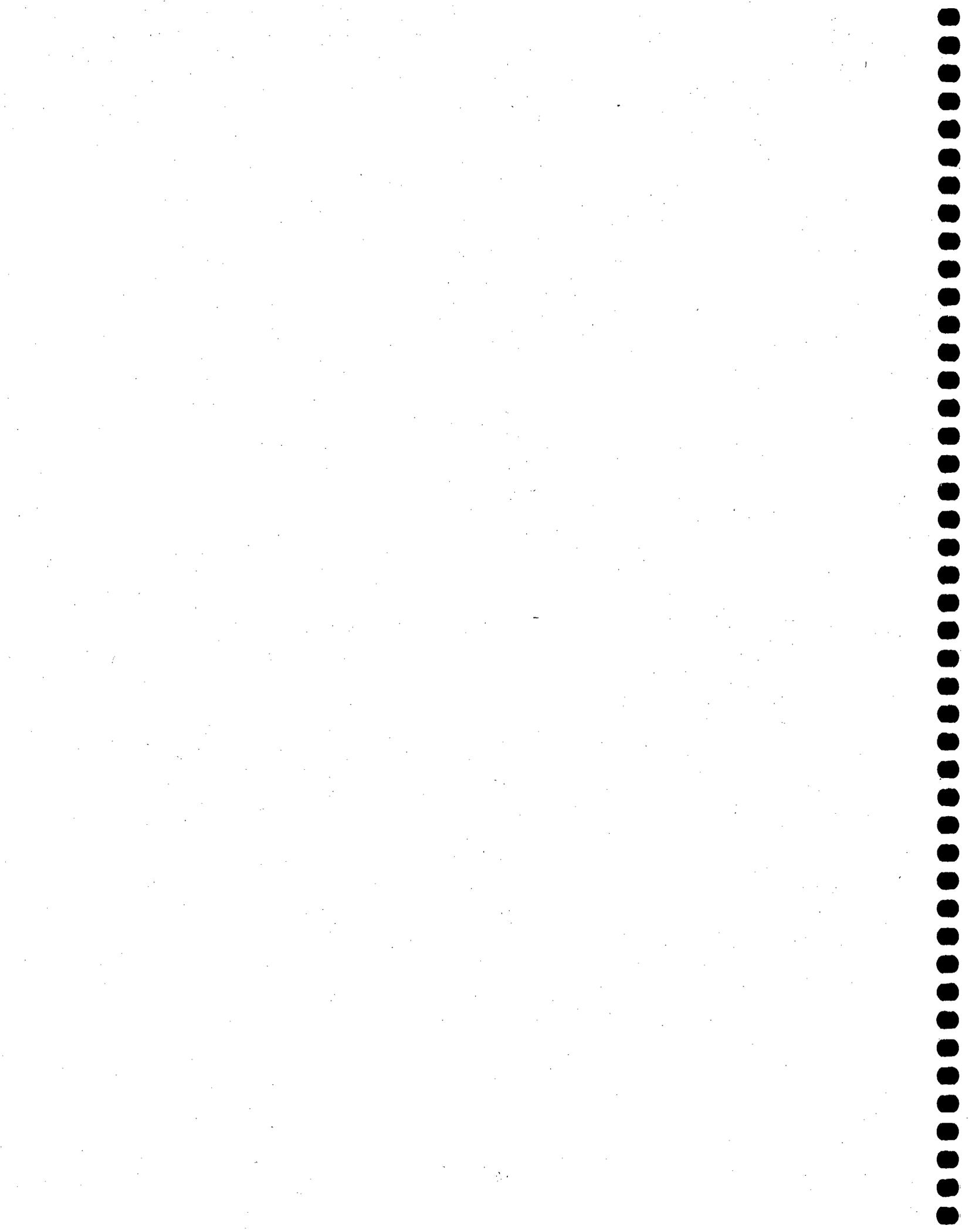
7.3.2 Des petits cours d'eau ayant peu de potentiel

De façon générale, l'impact du projet devrait être nul sur les deux petits cours d'eau inventoriés, étant donné que leur très faible potentiel permet de croire que les travaux n'auront ni d'impact négatif sur l'habitat aquatique ni d'impact négatif sur les poissons. **Aucune mesure d'atténuation n'est requise.**

En ce qui concerne l'allongement du ponceau de 47 m sur la rivière aux Perches, l'importance des impacts sera mineure (**B-3**), car le même type de structure, en béton armé fondé sur radier sans dalle, sera utilisé et fabriqué sur place sans pour cela détourner le cours d'eau. L'absence de dalle permettra de construire à sec durant la période estivale quand le courant est au minimum.

Mesures d'atténuation pour les impacts temporaires durant les travaux

Comme il est défini dans le Cahier des charges et devis généraux du ministère des Transports (CCDG), des normes de construction devront être appliquées durant les travaux de façon à limiter au maximum l'apport de sédiments fins dans tous les cours d'eau. S'il y a lieu, les berges devront également être stabilisées afin d'éviter l'arrivée de particules dans les cours d'eau pendant et après les travaux. Aucune machinerie ne doit circuler dans les cours d'eau.



8. Des impacts moyens sur le milieu humain

Les impacts sur le milieu humain prévus regroupent plusieurs éléments ayant trait aux changements dans les habitudes de vie de la population touchée par le projet. Ils concernent également les perturbations possibles sur les ressources archéologiques (voir le résumé au Tableau 9.1 et la localisation à la Figure 9.1).

8.1 Des impacts positifs pour la sécurité de la circulation locale et de transit

Le réaménagement des carrefours dans la zone d'étude entraînera un gain important en sécurité pour tous les usages de la route 185 (**Sé-1**). L'impact sera positif car une diminution du nombre et de la gravité des accidents est anticipée.

La séparation des chaussées par un terre-plein ainsi que la construction des chemins de desserte pour donner accès aux rues municipales et aux propriétés diminueront les manœuvres conflictuelles entre la circulation locale et celle de transit. Ce projet augmentera la sécurité pour tous les usagers de la route 185, car il y aura une réduction du nombre d'accidents ainsi qu'une baisse de leur gravité, par l'élimination des manœuvres de virage à gauche (**Sé-2**). L'impact sera positif, particulièrement dans le secteur commercial.

Cependant, le réaménagement des carrefours aura un impact négatif pour certains usagers de la route 185 en occasionnant des détours variant de 100 m à 2,8 km selon la direction empruntée (**Cir-1**). C'est l'emplacement des bretelles d'entrée/sortie qui influencera cette distance supplémentaire, surtout en direction sud (Tableau 8.1). En effet, toutes les entrées vers le centre-ville en direction sud seront éliminées, à l'exception de celle de l'avenue Principale Sud située au-delà du projet. Les détours seront plus importants pour les personnes qui habitent le secteur nord de Dégelis ou qui se dirigent sur l'avenue Lavoie et sur l'avenue Principale Nord près de l'intersection de la route 185. Dans ce secteur, un commerce (garage et entrepôt) sera particulièrement pénalisé. Par contre, les usagers circulant en direction nord pourront entrer et sortir sur l'autoroute à peu près aux mêmes endroits qu'auparavant, en ayant l'avantage de gagner du temps pour ceux qui n'auront pas à utiliser un chemin de desserte où la vitesse sera réduite.

Tableau 8.1 - DISTANCE SUPPLÉMENTAIRE AUX CARREFOURS SELON LA DIRECTION

Carrefours	Direction	Entrée	Sortie
<i>Principale Nord</i>	Nord	0 km	0 km
	Sud	2,5 km	2,2 km
<i>Route Lapointe</i>	Nord	0,1 km	1,2 km
	Sud	2,3 km	0,1 km
<i>2^e Rue</i>	Nord	0,1 km	1,4 km
	Sud	2,0 km	0,1 km
<i>3^e Rue</i>	Nord	0,7 km	0,3 km
	Sud	2,8 km	1,7 km
<i>Route 295</i>	Nord	0,1 km	0 km
	Sud	0,3 km	0 km
<i>10^e Rue</i>	Nord	0 km	0,5 km
	Sud	0,6 km	1,0 km
<i>Principale Sud</i>	Nord	0 km	0 km
	Sud	0 km	0 km

L'importance de l'impact sur la circulation causé par les détours est jugée moyenne pour les raisons suivantes :

- l'intensité de l'impact est moyenne, car le degré de perturbation des habitudes de vie sera important pour certains usagers. Par ailleurs, un détour sera quand même préférable aux risques d'accidents et au sentiment d'insécurité³⁶;
- la portée de l'impact est locale, car les carrefours touchés seront uniquement utilisés par la circulation qui emprunteront le réseau de rues du centre-ville et des zones résidentielles. La circulation régionale, qui se déplacera de l'est vers l'ouest par la route 295, est avantagée par le carrefour dénivelé;
- la durée de l'impact du projet est longue.

Le contrôle des accès au moyen d'un terre-plein occasionnera également des détours (**Cir-2**), mais uniquement pour les usagers du secteur commercial où les propriétés ont des accès directs à la route 185³⁷. Les autres secteurs de la ville seront accessibles par des carrefours. La distance supplémentaire nécessaire correspond à celle du carrefour de la 10^e Rue, soit de 0,5 à 1,0 km (Tableau 8.1). L'impact sera toutefois atténué,

³⁶ Impact Recherche, 1997. Sondage auprès des usagers concernant la perception de la sécurité sur la route 185 entre Rivière-du-Loup et le Nouveau-Brunswick : Volet no 1, Entrevues auprès des résidents de la région et Volet no 2, Entrevues auprès des camionneurs, 80 pages plus annexes.

³⁷ Voir les impacts sur les commerces au chapitre 8.2

puisque le nouveau chemin de desserte sera raccordé à la route 185 par des bretelles construites à proximité. L'importance de l'impact est donc jugée mineure.

Aucune mesure d'atténuation n'est suggérée, car les impacts positifs générés par les gains en sécurité seront supérieurs aux impacts négatifs sur la circulation³⁸.

8.2 Des expropriations nécessaires causant des impacts économiques

La méthode utilisée fait référence aux limites de propriété. Les impacts s'évaluent en fonction des répercussions qu'aura le projet sur les marges de recul d'un bâtiment selon le rapprochement de l'emprise et/ou de la chaussée. Ce rapprochement peut affecter l'utilisation actuelle et potentielle des espaces extérieurs de même que la proportion de la marge de recul résiduelle nécessaire dont le seuil acceptable, établi par le MTQ, se situe à 5 m. L'intensité de l'impact est forte si le pourcentage de réduction de la marge de recul est supérieur à 40%, si cette marge résiduelle est inférieure à 5 m et si la cour est utilisée ou potentiellement utilisable.

Si le bâtiment principal se situe dans l'emprise projetée, l'intensité de l'impact est forte étant donné qu'il faille l'exproprier, soit parce que le terrain résiduel n'est pas suffisant pour le déplacement, soit parce que la propriété perd son accès.

Le plan d'avant-projet illustre la nouvelle emprise requise pour la réalisation du projet de même que les bâtiments résidentiels et commerciaux qui seront touchés soit par l'expropriation, soit par un problème d'accès (Figure 5.2).

Dans le secteur commercial situé du côté est de la route 185, l'emprise exigée pour réaliser les travaux nécessitera l'expropriation de trois commerces (**Co-1**), sur un total de neuf commerces accessibles directement par la route 185. L'importance de l'impact est jugée majeure. Les commerces sont :

- ➔ le motel Kibboutz (n^{os} 1070-1073) étant donné l'empiétement visuel créé par le mur de la future bretelle;
- ➔ le bâtiment vacant d'une ancienne épicerie (n^o 1085) où aucun accès ne sera possible à cause de la future bretelle;
- ➔ le restaurant (n^o 1087), où aucun accès ne sera possible à cause de la future bretelle.

Dans ce secteur, la servitude de nonaccès exigée pour les bretelles d'entrée/sortie coupera l'accès principal à un commerce (bar n^o 1087A). Les impacts seront donc

³⁸ Les bretelles d'entrée/sortie et les chemins de desserte ne sont pas considérés comme étant des mesures d'atténuation, car ils font partie intégrante du projet.

importants, car la clientèle aura à emprunter la 10^e Rue et l'avenue Deschamps, situées dans une zone résidentielle.

Du côté ouest de la route 185, la construction du chemin de desserte nécessitera un rapprochement de l'emprise qui occasionnera la perte d'une bande de terrain située en façade de deux établissements (**Co-2**) :

- une bande de terrain de 85 m par 15 m de la station-service/restaurant Gaz-O-Bar, occupée par un réservoir de propane sur son socle, un réservoir d'essence souterrain et un double panneau publicitaire entouré d'arbustes;
- une bande de terrain de 60 m par 25 m d'un entrepôt de matériaux de construction.

L'importance de l'impact est jugée mineure car l'usage commercial n'est pas compromis.

Tous les commerces qui ne seront pas expropriés perdront leur accès direct à la route 185, car la construction d'un terre-plein éliminera tous les virages. Cela aura des impacts négatifs sur l'achalandage des commerces (**Co-3**). Par contre, ces impacts seront mineurs puisque les commerces seront visibles à partir de la route 185 et accessibles par un chemin de desserte sécuritaire, relié par des bretelles d'entrée/sortie. L'intensité des impacts sera faible sur l'activité socioéconomique générale de Dégelis, étant donné que les autorités semblent vouloir privilégier le développement du centre-ville, en consolidant les activités existantes autour de l'avenue Principale³⁹.

L'emprise supplémentaire pour construire les bretelles d'entrée/sortie empiétera sur toute la propriété d'une résidence (n^o 1074) qui devra être expropriée (**R-1**). L'importance de l'impact est jugée moyenne, car cette expropriation est préférable au rapprochement d'une chaussée de la route 185 après les travaux. L'indemnisation permettra le déplacement du bâtiment ou la construction d'une autre résidence dans un endroit plus paisible.

La construction du chemin de desserte, pour relier ces bretelles et la rue projetée par la municipalité sous le pont (viaduc) de la piste cyclable, exigera une emprise supplémentaire située sur des terres cultivées. Elle empiétera une superficie d'environ 1,6 ha sur les lots 43 et 44 qui mesurent environ 7,5 ha (**A-1**). L'importance de l'impact est jugée moyenne malgré la grande valeur environnementale accordée à l'agriculture dans cette région. Le degré de perturbation sera faible étant donné qu'aucun accès ne sera supprimé ni aucun bâtiment de ferme ne sera touché. Bien que la durée de l'impact soit longue, sa portée sera ponctuelle.

³⁹ Gaston Saint-Pierre et associés, 1988. *Ville de Dégelis. Plan d'urbanisme*, page 34.

Mesures d'atténuation

Mis à part les mesures d'atténuation usuelles où le ministère des Transports indemnise les propriétaires lors de la procédure d'acquisition, les principales interventions pour minimiser les impacts sur les commerces sont les actions concrètes suivantes :

- le réaménagement des accès privés aux futurs chemins de desserte;
- le déplacement des réservoirs et du panneau publicitaire de la station-service;
- la signalisation des bretelles de sortie pour accéder au centre-ville.

8.3 Des impacts mineurs et positifs sur le paysage

De façon générale et selon les points de vue, l'impact visuel sur les paysages de Dégelis sera positif pour les usagers du réseau routier (observateurs mobiles) et mineurs pour les résidents (observateurs fixes).

L'importance de l'impact s'évalue en fonction des caractéristiques et de l'organisation du paysage des séquences visuelles et en fonction de la valeur accordée aux paysages par la population de Dégelis. Cette évaluation varie aussi en fonction du type d'observateurs. Par exemple, les usagers de la route 185 roulent à grande vitesse, ce qui réduit l'ouverture de leur champ visuel.

L'évaluation des impacts est faite pour les séquences visuelles S-2 et S3 qui sont traversées par le projet. La séquence S-2 offre une vue ouverte sur une large emprise occupée par la route 185 et ses chemins parallèles bordés de résidences avec un arrière-plan montagneux et boisé. Pour les usagers du réseau routier, l'impact visuel sera positif (**V-1**), car l'élargissement de la route 185 à quatre voies, le raccordement des chemins de desserte existants et l'ajout d'une bretelle d'entrée renforceront les traits dominants du paysage. Cependant, les résidents riverains à la route 185, particulièrement ceux de l'avenue Gagné et de l'avenue du Longeron, verront des changements dans leur champ visuel. L'importance de l'impact est considérée comme étant moyenne (**V-2**). Bien que la portée soit jugée ponctuelle, l'intensité sera moyenne, puisque l'abaissement de la route 185 accentuera l'effet de barrière et l'ajout d'une bretelle empiétera sur un espace de verdure. Par contre, les travaux se réaliseront dans l'emprise actuelle du ministère des Transports et le principal lien entre le centre-ville et le quartier résidentiel, situé du côté ouest de la route 185, sera maintenu par la présence du nouveau pont (Photo 8.1 et Photo 8.2).

La séquence S-3 offre des vues ouvertes en surplomb qui mettent en évidence un secteur commercial « déstructuré » par opposition à la verdure du côté ouest de la route 185. L'impact visuel sera positif et ce, autant pour les usagers de la route que pour les résidents, car le projet redéfinit l'espace du secteur commercial à l'aide du chemin de

desserte, des bordures et du réaménagement des accès (V-1). Toutefois, la construction des bretelles d'entrée/sortie et du chemin de desserte sur des terres boisées et cultivées « urbanise » un paysage agricole-forestier. L'importance de l'impact visuel est jugée moyenne (V-2). Bien que la portée soit ponctuelle, l'intensité sera moyenne, car la valeur accordée au paysage naturel est importante pour la municipalité qui a comme objectifs de protéger l'environnement et d'embellir le territoire.

Mesures d'atténuation

Afin d'atténuer les impacts visuels engendrés par l'ajout d'éléments négatifs dans le paysage de verdure de Dégelis, une attention particulière sera apportée dans le but d'harmoniser les infrastructures avec le milieu environnant. À l'intérieur de l'emprise, dans les espaces libres du terre-plein, des talus et des bretelles, un ensemencement de plantes indigènes et une plantation d'arbres et d'arbustes sont planifiés pour marquer l'entrée de la municipalité. Un éclairage particulier est également prévu sur le nouveau pont (viaduc) pour assurer une continuité visuelle avec le centre-ville.

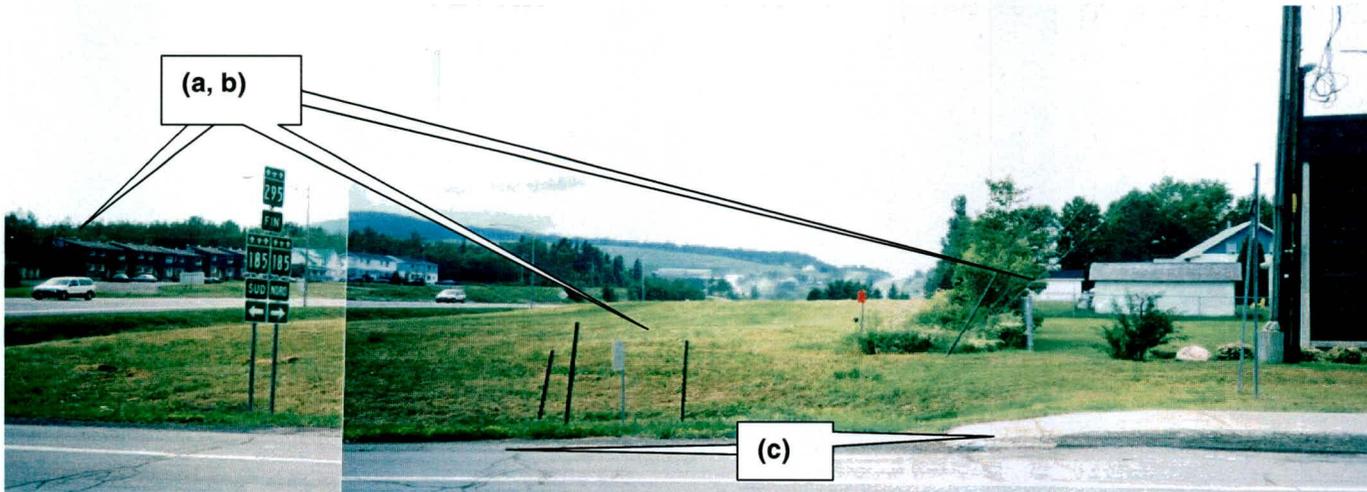
Avec l'application de ces mesures, les impacts résiduels sont jugés mineurs.

Photo 8.1 - IMPACTS VISUELS POSITIFS POUR LES OBSERVATEURS MOBILES



VUE EN DIRECTION SUD. Le projet s'insérera dans l'emprise actuelle et s'harmonisera à la forme urbaine car : **(a)** raccordement du chemin Parkington et de l'avenue du Longeron, **(b)** abaissement du profil de la route 185 et maintien du niveau actuel de la route 295 et **(c)** terre-plein de 15 m ensemençé.

Photo 8.2 - IMPACTS VISUELS MOYENS POUR LES RÉSIDANTS RIVERAINS DE LA ROUTE 185



VUE EN DIRECTION NORD. Les impacts visuels seront moyens car : **(a)** la bretelle d'entrée à l'autoroute empiètera sur des cours arrière, **(b)** le paysage des résidents de l'avenue Gagné et de l'avenue du Longeron changera, puisque la route 185 sera surbaissée par rapport à la route 295, mais **(c)** les impacts sont atténués par le maintien du lien est-ouest de la municipalité.



8.4 Des impacts sonores positifs malgré l'augmentation de la circulation future

Un total de 72 résidences localisées en bordure de la route 185 sont considérées dans cette étude. L'impact sonore du projet est évalué à partir de la grille d'évaluation de l'impact sonore de la *Politique sur le bruit routier du ministère des Transports* présentée à l'Annexe III. Un impact sonore est considéré comme étant significatif lorsque la variation entre le niveau sonore actuel et le niveau sonore projeté, sur une période de dix ans, aura un impact moyen ou fort selon cette grille.

Selon les données fournies par les simulations, le niveau de bruit résiduel pour ces résidences diminuera à l'ouverture de ce projet. Ces résidences seront exposées à un niveau sonore inférieur en raison du nouveau profil de la route 185 qui sera surbaissé sur une distance de 900 m, pour la chaussée en direction nord, et sur une distance de 700 m, pour la chaussée en direction sud. À certains endroits, le niveau de la route 185 sera d'environ 7 m plus bas que le terrain naturel, formant ainsi un écran sonore pour les résidences sises dans ce secteur. Le niveau de bruit généré par la circulation automobile diminuera en moyenne d'environ 3 dB(A) pour l'ensemble des résidences construites le long du projet et, en moyenne, de 5 dB(A) pour les résidences construites en face du secteur où la route 185 sera surbaissée.

À l'ouverture du projet, il y aura donc dix résidences situées dans une zone où le niveau de gêne sera acceptable, comparativement à une seule actuellement. Le nombre de résidences situées dans la zone où le niveau de gêne est faiblement perturbé augmentera de près du double ; il passera de 16 à 30 résidences. Il ne restera aucune des deux résidences localisées dans la zone où le niveau de gêne est fortement perturbé. Enfin, seulement 32 des 52 résidences se retrouveront dans la zone où le niveau de gêne sera moyennement perturbé par le bruit de la circulation.

Le Tableau 8.2 présente le nombre de résidences classées en fonction du niveau de gêne. Il s'agit du résultat des simulations sonores avant et après la réalisation du projet de même que sur une période de dix ans après les travaux. Elles ont été calculées en fonction d'une augmentation de la circulation moyenne de 2%.

Tableau 8.2 - NOMBRE DE RÉSIDENCES EN FONCTION DU NIVEAU DE GÊNE SONORE AVANT ET APRÈS LE PROJET

NIVEAU DE GÊNE	Nombre de résidences avant le projet	Nombre de résidences après le projet	Nombre de résidences dans dix ans
<i>Acceptable : ≤ 55 dB(A)</i>	1	10	9
<i>Faiblement perturbé : entre 55 et 60 dB(A)</i>	16	30	25
<i>Moyennement perturbé : entre 60 et 65 dB(A)</i>	53	32	37
<i>Fortement perturbé : ≥ 65 dB(A)</i>	2	0	1

L'augmentation du débit de la circulation dix ans après la fin des travaux fera augmenter le niveau sonore d'environ 0,9 dB(A). Sur la Figure 8.1, on remarque que les courbes 55 et 60 dB(A), situées dans la section sud du projet, s'éloignent légèrement du centre linéaire du tracé en raison de l'augmentation de ce débit après dix ans. On remarque aussi que l'endroit où le projet provoquera une augmentation notable du niveau sonore se situe dans le secteur des nouvelles bretelles d'entrée/sortie, au sud-ouest du futur carrefour dénivelé. Toutefois, il n'y aura aucune résidence dans ce secteur puisque la seule maison existante sera expropriée pour faire place à une zone commerciale et à une zone de service.

L'augmentation de la circulation aura aussi comme conséquence de changer la zone de perturbation pour quelques résidences. Une seule résidence sera située dans la zone où le niveau de gêne sera fortement perturbé. On constate également que le nombre de résidences, localisées dans la zone où le niveau de gêne sera moyennement perturbé, augmentera de cinq par rapport à l'ouverture du projet, mais demeurera inférieur à 16 par rapport à la situation actuelle.

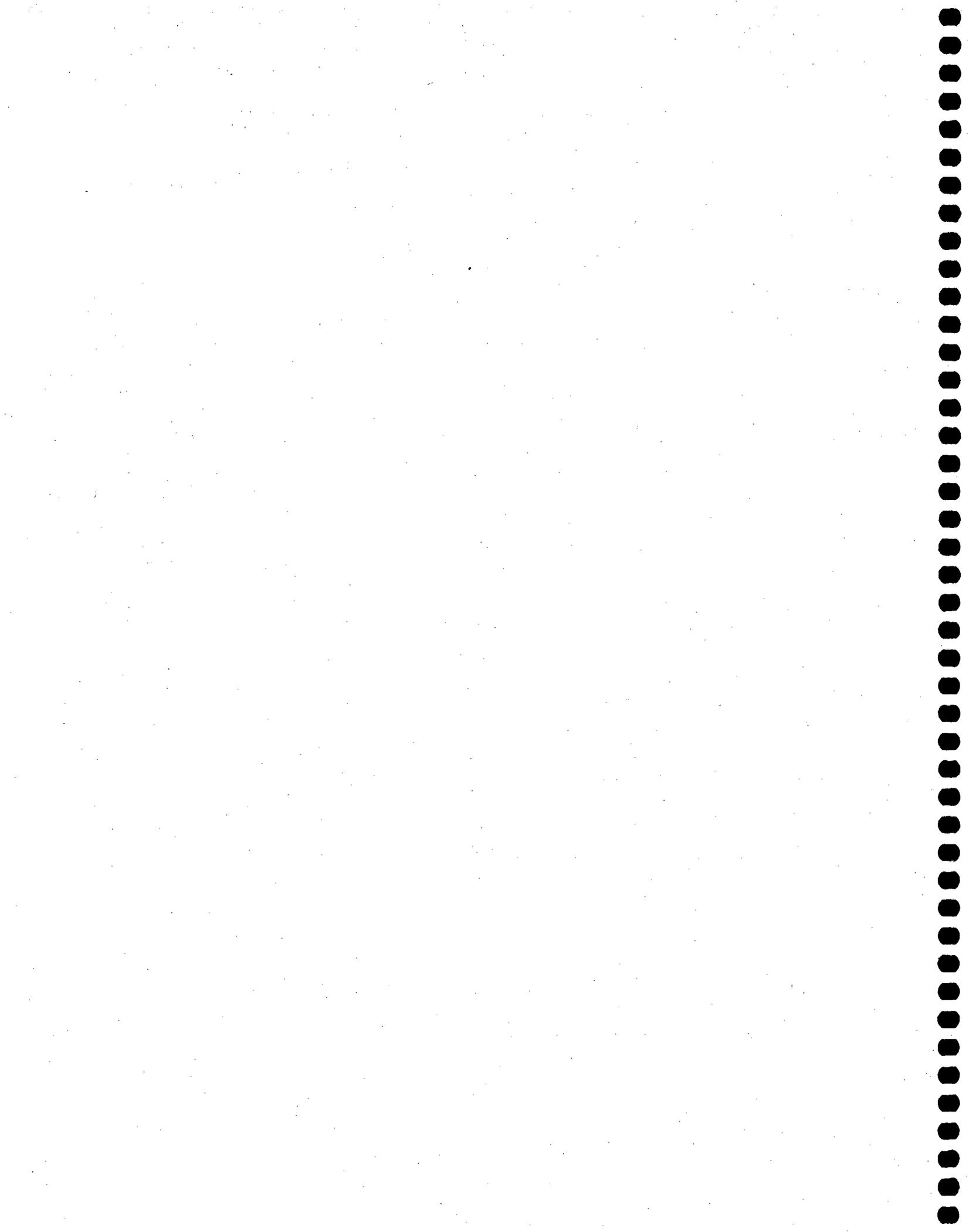
En résumé, les résultats des simulations indiquent qu'aucune résidence sise le long de la route 185 n'aura un impact qualifié de moyen ou de fort. Le projet sera plutôt responsable d'une diminution du niveau sonore pour 46 résidences et n'aura aucun impact pour 20 autres (**S-1**). Toutefois, six résidences auront un impact mineur (**S-2**), car l'augmentation maximum du niveau sonore sera de seulement 0,6 dB(A) dix ans après les travaux : trois sont situées aux intersections des 1^{re} Rue Ouest et 2^e Rue Ouest, une près de l'intersection de l'avenue Principale Nord, une sur l'avenue Michaud, près de la rivière aux Perches et une autre sur l'avenue Deschamps au pied du pont (viaduc) (Figure 9.1).

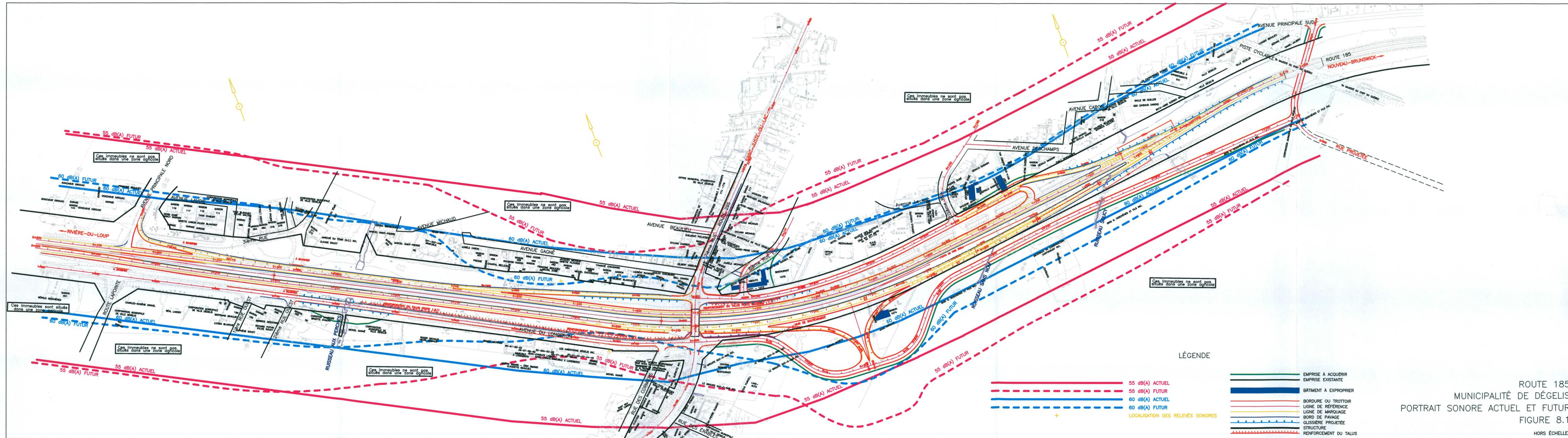
Impact durant les travaux de construction

L'utilisation d'équipements lourds lors des travaux de construction contribuera à augmenter le niveau sonore dans les zones habitées. Ce niveau pourra varier de 50 à 80 dB(A) selon la distance des récepteurs. Cependant, les travaux seront réalisés au cours d'une période relativement courte, réduisant d'autant la durée des perturbations. Par conséquent, l'impact durant la période de construction peut être considéré comme mineur.

Aucune mesure d'atténuation

Compte tenu des résultats des simulations, aucune mesure d'atténuation en vue de diminuer les impacts sonores n'est à prévoir dans le cadre de ce projet.





Ces immeubles ne sont pas situés dans une zone agricole

Ces immeubles ne sont pas situés dans une zone agricole

Ces immeubles ne sont pas situés dans une zone agricole

Ces immeubles ne sont pas situés dans une zone agricole

Ces immeubles sont situés dans une zone agricole

Ces immeubles ne sont pas situés dans une zone agricole

Ces immeubles ne sont pas situés dans une zone agricole

LÉGENDE

- 55 dB(A) ACTUEL
- - - - 55 dB(A) FUTUR
- 60 dB(A) ACTUEL
- - - - 60 dB(A) FUTUR
- + LOCALISATION DES RELEVÉS SONORES
- EMPRISE À ACQUÉRIR
- EMPRISE EXISTANTE
- BÂTIMENT À EXPROPRIER
- BORDURE OU TROTTOIR
- LIGNE DE RÉFÉRENCE
- LIGNE DE MARQUAGE
- BORD DE PAVAGE
- GLISSIÈRE PROJETÉE
- STRUCTURE
- RENFORCEMENT DU TALUS

ROUTE 185
MUNICIPALITÉ DE DÉGELIS
PORTRAIT SONORE ACTUEL ET FUTUR
FIGURE 8.1
HORS ÉCHELLE

8.5 Des impacts sur les ressources archéologiques

Aucun site archéologique « classé » ou « reconnu » n'est localisé dans la zone d'étude de ce projet. Aucune de ces catégories de sites ne subira d'impacts négatifs par la réalisation du projet d'amélioration de la sécurité de la route 185 à Dégelis.

De plus, les sites archéologiques actuellement « connus » sont tous localisés en dehors des limites prévues pour la réalisation du projet. Aucun des sites archéologiques « connus » ne devrait subir d'impacts négatifs pendant la réalisation des travaux dans la zone du projet à l'étude.

Toutefois, aucun des inventaires archéologiques déjà réalisés dans la zone archéologique ne concernait des superficies comprises dans les limites du projet. Il en découle donc qu'aucune donnée n'est actuellement disponible pour confirmer ou infirmer le potentiel archéologique des surfaces qui seront requises pour la réalisation de ce projet.

D'une part, la zone occupée par le projet à l'étude pouvait être accessible aux divers groupes culturels qui ont occupé la région du Témiscouata. Ce sont possiblement les secteurs les mieux drainés et ceux près des cours d'eau qui ont pu être fréquentés par des populations autochtones.

D'autre part, les axes de circulation empruntés par les exploitants de la traite des fourrures au cours des 17^e, 18^e et 19^e siècles faisaient vraisemblablement partie de réseaux d'échanges, plusieurs fois millénaires, utilisés par les autochtones de la région. La découverte éventuelle de vestiges associés à ce type d'activités confirmerait l'importance qu'a cette région pour la compréhension des premières occupations humaines et de l'économie d'échange pratiquée pendant les périodes préhistoriques et historiques. Des vestiges archéologiques historiques, pouvant témoigner d'activités de la traite des fourrures avec les autochtones, d'activités agricoles, forestières ou domestiques, pourraient se trouver à divers endroits dans la zone du projet à l'étude. La proximité du lac Témiscouata et de la rivière Madawaska a pu favoriser certaines de ces activités, entre autres dans l'axe routier actuel et à proximité des cours d'eau qui croisent la zone du projet.

Hormis les superficies occupées par des bâtiments et diverses infrastructures déjà présentes dans la zone couverte par le projet, les surfaces qui pourraient être affectées par les travaux sont, en majeure partie, constituées de dépôts meubles qui ont vraisemblablement fait l'objet de perturbations anthropiques superficielles. Les couches de sol de surface de ces dépôts meubles sont susceptibles de contenir des vestiges archéologiques. Conséquemment, des sites archéologiques peuvent se présenter à l'intérieur des limites de la zone d'étude.

En résumé, le projet d'amélioration de la sécurité de la route 185 peut générer des impacts négatifs sur les ressources archéologiques actuellement inconnues et potentiellement présentes dans la zone d'étude.

Mesures d'atténuation

À la suite de l'identification de tous les emplacements devant servir à la réalisation des travaux de construction, le ministère des Transports du Québec procédera à un inventaire archéologique exhaustif des superficies requises.

L'emprise retenue pour ce projet, de même que les surfaces requises pour les chemins temporaires, pour les chantiers d'entrepreneurs, pour les sources de matériaux et pour la disposition des déblais ou rebuts excédentaires seront systématiquement inventoriées au moyen d'inspections visuelles et, le cas échéant, de sondages exploratoires. Ces recherches auront pour objectif de vérifier la présence ou l'absence de sites archéologiques exclusivement à l'intérieur des emprises qui seront la propriété du ministère des Transports ou placées sous sa responsabilité.

L'inventaire archéologique sera soumis à la procédure de la *Loi sur les biens culturels du Québec* pour l'obtention du permis de recherche archéologique. Cet inventaire fera aussi l'objet d'un rapport de recherche présenté à la ministre de la Culture et des Communications du Québec, conformément à la loi. Dans l'éventualité de fouilles archéologiques, celles-ci seront aussi soumises à la procédure de la loi pour l'obtention d'un permis de recherche particulier à cette opération.

Tous les travaux de recherches archéologiques seront réalisés par des archéologues, placés sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec au début des travaux de construction. De plus, nonobstant les résultats des inventaires archéologiques obtenus, les responsables de chantier devront être informés, par l'intermédiaire du Cahier des charges et devis généraux (CCDG), de l'obligation de signaler au maître d'œuvre toute découverte fortuite et, le cas échéant, de l'obligation d'interrompre les travaux à l'endroit de la découverte jusqu'à une évaluation complète de celle-ci.

8.6 Des impacts temporaires durant les travaux de construction

L'importance du projet nécessite des travaux de construction qui s'échelonnent sur plus d'une année. Ils auront des impacts sur les usagers de la route et sur les résidents, dont les effets déborderont les limites de l'emprise du projet. Toutefois, l'importance des impacts est jugée mineure, compte tenu que la durée sera courte, que la portée sera locale et que l'intensité variera de faible à moyenne selon les personnes touchées.

Les impacts sur la circulation seront particulièrement ressentis durant la période des vacances, car la route 185 constitue l'artère principale pour les touristes circulant en direction des provinces maritimes. La gestion de la circulation locale sera difficile lors de la construction du carrefour dénivelé à l'intersection des routes 185 et 295. Il y aura des ralentissements et des détours pour accéder au quartier résidentiel ou à la station-service située du côté ouest de la route 185. Des mesures seront prises pour utiliser les chemins de desserte qui devront être construits avant d'entamer les travaux du carrefour dénivelé.

Les impacts seront moins importants sur la circulation de transit circulant sur la route 185, car l'utilisation de poutres préfabriquées de type AASHTO IV pour le pont d'étagement, assurera la rapidité d'exécution et permettra le maintien de la circulation des véhicules sur les voies inférieures durant toute la durée des travaux. Pour ce qui est de l'allongement du ponceau de la rivière aux Perches, l'intervention ne nuira pas à la circulation durant les travaux à cause du type d'ouvrage utilisé.

Les impacts ressentis par les résidents seront plus accentués à l'occasion du creusage et du dynamitage en vue d'abaisser la route 185. Les principales nuisances sont : le bruit, la poussière et les vibrations. Les déblais nécessaires à l'ensemble du projet sont évalués à 365 000 m³ de matériaux. Ce qui représente environ 11 000 voyages de camion de dix roues. Une partie (41%) des déblais sera utilisée sous la ligne d'infrastructure. L'importance des impacts variera selon le choix du lieu de disposition des matériaux granulaires en surplus estimés à environ 5500 voyages de camion.

À l'étape de l'avant-projet, il est difficile de prévoir la façon privilégiée de disposer des matériaux excédentaires. En effet, les ententes, qui seront approuvées par les ministères des Transports et de l'Environnement, seront négociées directement par l'entrepreneur durant l'exécution des travaux.

Cependant, l'entrepreneur devra disposer des déblais excédentaires conformément aux précisions contenues:

- ➔ dans les règlements municipaux en vigueur à la Ville de Dégelis,
- ➔ dans la *Politique de la protection des rives, du littoral et des plaines inondables*,
- ➔ dans la *Loi sur la protection et des activités agricoles et*,
- ➔ dans la clause 12.4.10 du Cahier des charges et devis généraux (CCDG) du ministère des Transports qui précise par exemple, que l'entrepreneur :
 - ✓ doit acquérir les terrains nécessaires ou obtenir des permissions de propriétaires en dehors de l'emprise, pour disposer des rebuts d'une manière esthétique et de façon à ce qu'ils ne soient pas visibles d'une route;

- ✓ doit fournir au surveillant de chantier les permissions des propriétaires privés et des ministères concernés, le cas échéant.

Aussi, afin de réduire les nuisances causées par le transport de matériaux et par l'utilisation de machinerie, toutes les mesures pertinentes inscrites au CCDG s'appliqueront et seront prévues aux plans et devis par des clauses appropriées. Parmi ces mesures mentionnons:

- le contrôle sur le trajet effectué par les camions afin d'éviter les raccourcis par les rues résidentielles; ce trajet sera préalablement déterminé en concertation avec le ministère des Transports et la municipalité;
- l'aménagement de chemins d'accès temporaires;
- l'utilisation d'abat-poussière pour les camions qui transportent des matériaux;
- le respect de l'horaire des travaux qui sera défini en fonction du type d'intervention;
- une signalisation adéquate respectant les normes de sécurité routière pour contrôler la circulation sur les sites du chantier;
- les infrastructures d'utilités publiques souterraines susceptibles d'être touchées seront localisées sur le terrain avant le début des travaux;
- le maintien des accès sécuritaires ainsi que de l'alimentation en eau potable; les propriétaires seront avisés à l'avance dans le cas où il faudrait interrompre l'alimentation pour la réalisation de travaux d'excavation.

Le ministère des Transports s'assurera d'informer la population quant au déroulement des travaux.

9. Bilan des impacts et des mesures d'atténuation

Dans l'ensemble, les impacts du projet d'amélioration de la sécurité de la route 185 au centre-ville de Dégelis seront faibles et mineurs pour le milieu naturel, car les travaux sont prévus dans un environnement urbain compris à l'intérieur du périmètre d'urbanisation et dans l'axe de la route actuelle. En effet, les cours d'eau et les boisés traversés seront peu touchés. Aussi, ils ne présentent aucun écosystème exceptionnel ou menacé.

Par contre, la construction d'une route à quatre voies à chaussées séparées, des chemins de desserte et des bretelles d'entrée/sortie aura des impacts importants sur trois commerces et une résidence qui devront être expropriés et sur un commerce qui perdra son accès principal. Ce nouvel aménagement aura également pour effet de modifier les habitudes de déplacement de la circulation. L'impact variera d'un degré faible à moyen selon le type d'usager et selon la longueur des détours nécessaires. Ces détours auront des effets négatifs sur l'accès aux commerces et sur leur achalandage. Cependant, les inconvénients subis par la population seront atténués par plusieurs éléments positifs :

- l'aménagement des chemins de desserte consolidera le développement urbain de la municipalité;
- l'abaissement de la route 185 par rapport au terrain actuel diminuera les niveaux sonores pour la majorité des résidents riverains;
- l'élimination des accès directs à la route 185 et le réaménagement des carrefours assureront un gain important en matière de sécurité pour tous les usagers.

La principale mesure d'atténuation proposée consistera à faire un ensemencement et une plantation sur les espaces libres de l'emprise (terre-plein, talus et bretelles) dans le but d'améliorer le champ visuel des usagers de la route et des résidents et de marquer l'entrée de la ville de Dégelis.

Le Tableau 9.1 résume les impacts sur le milieu naturel et humain ainsi que les mesures d'atténuation proposées. La Figure 9.1 localise les impacts sur le territoire de Dégelis.

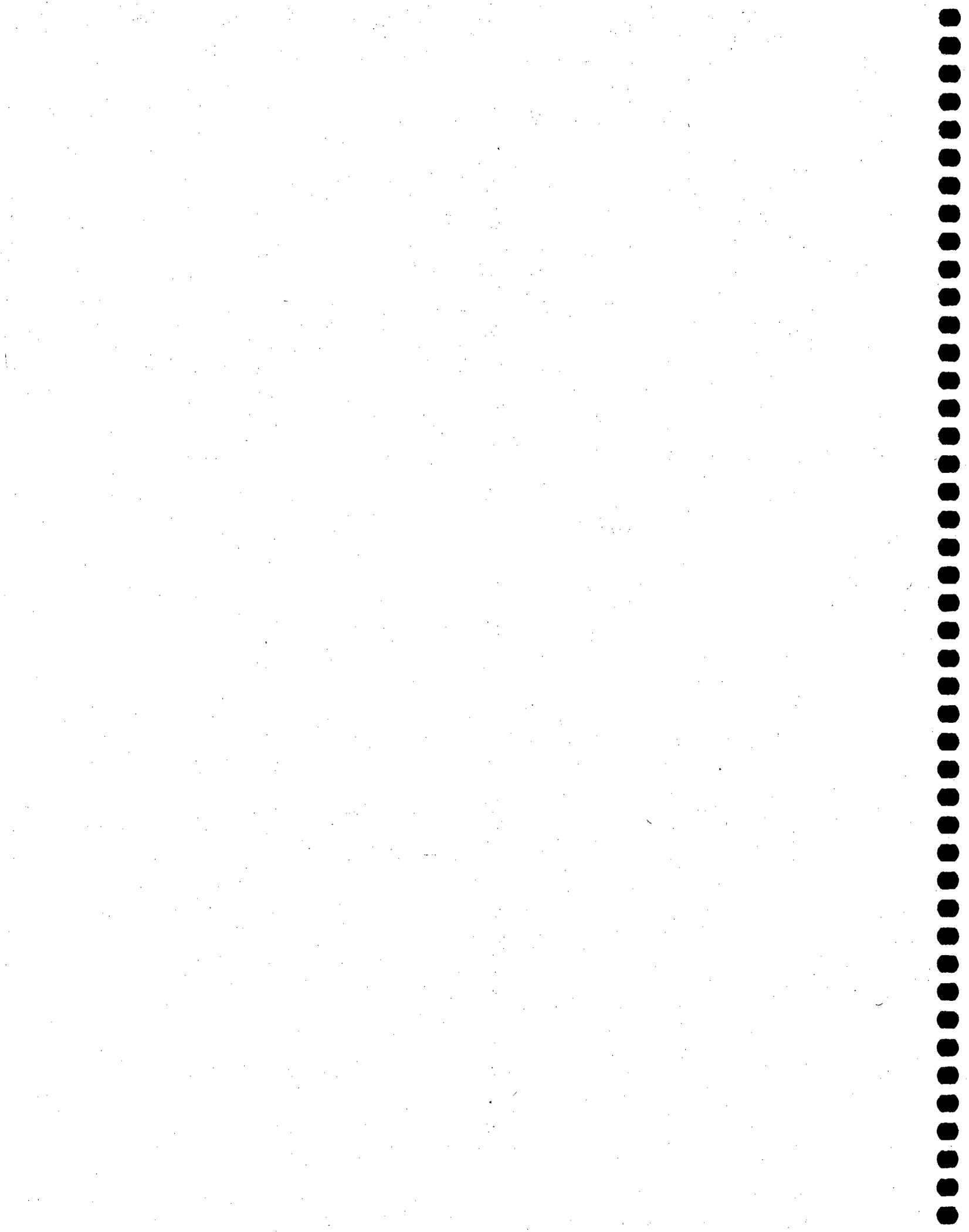


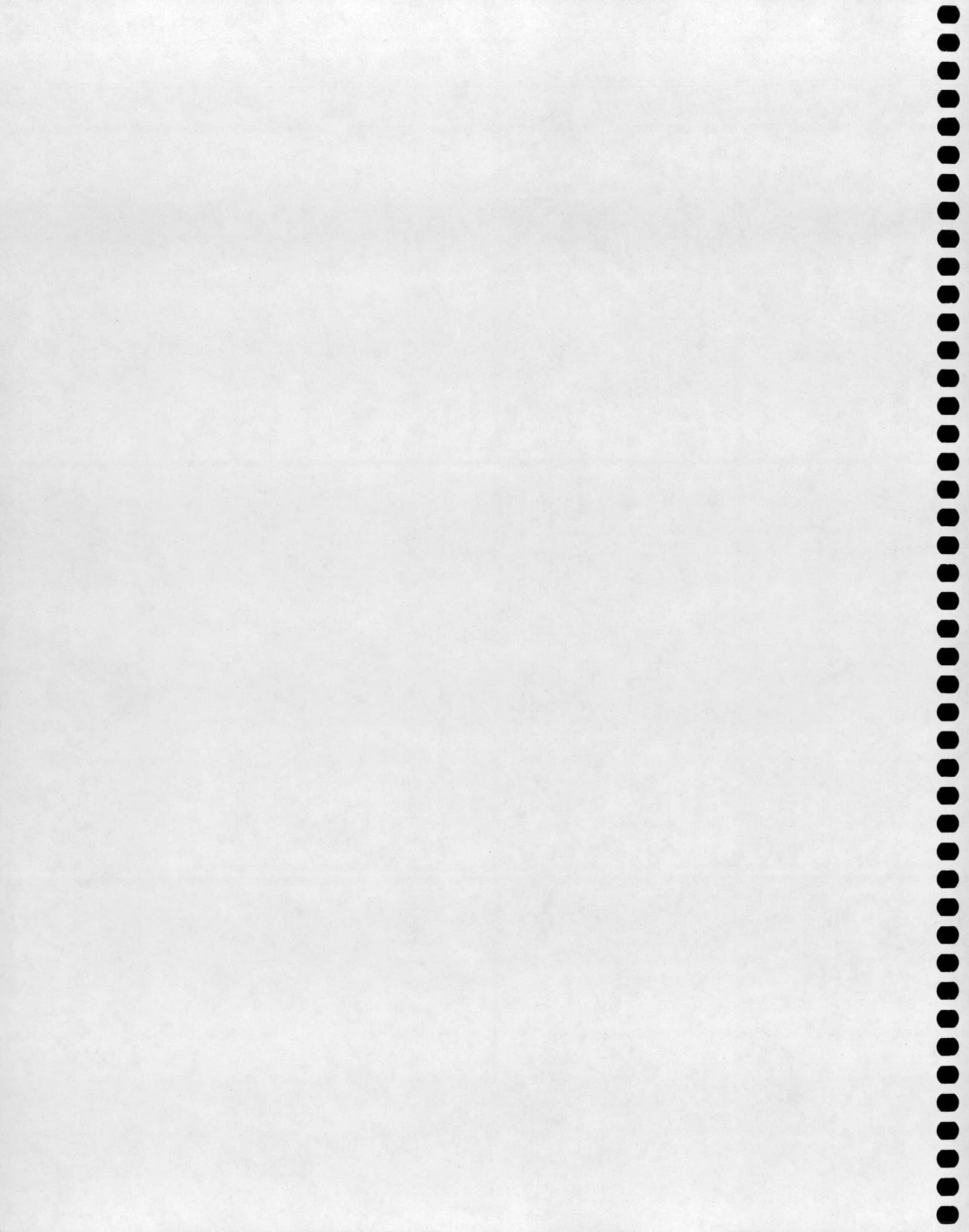
Tableau 9.1 - RÉSUMÉ DES IMPACTS ET DES MESURES D'ATTÉNUATION

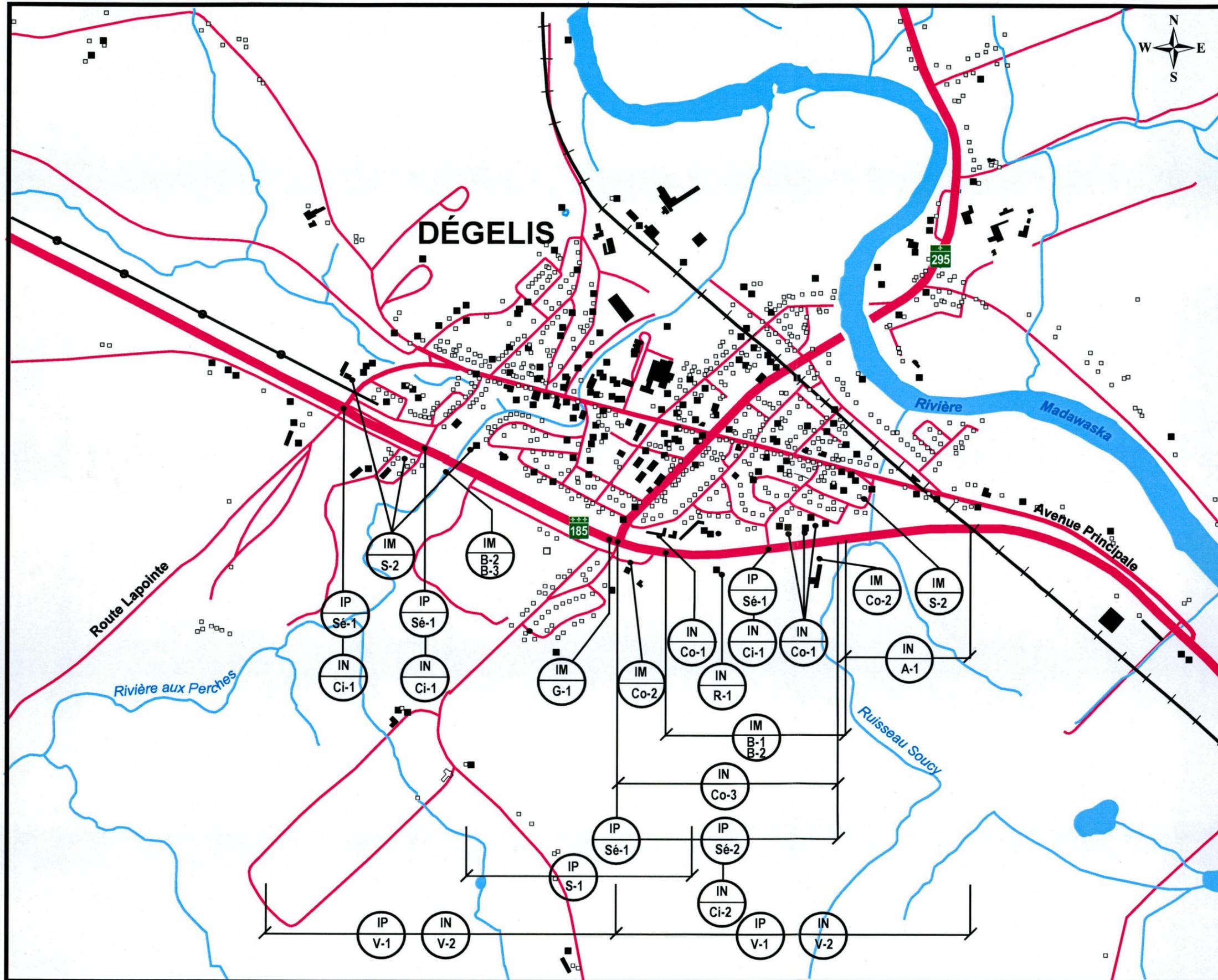
No.	Localisation et description de l'impact	Intensité	Portée	Durée	Importance	Mesure d'atténuation	Impact résiduel
<i>Impacts sur le milieu naturel</i>							
G-1	Chaînage : 1+000 à 1+140 Excavation de 7 m sur 140 m pourrait causer le rabattement de la nappe phréatique.	Faible	Locale	Courte	Mineure	Mesure de surveillance particulière afin de procéder au pompage nécessaire s'il y a lieu.	Négligeable
B-1	Chaînages : 1+220 à 1+720 Perte d'une surface boisée de 3,0 ha sans écosystème particulier ni plante rare.	Faible	Locale	Longue	Mineure	Indemnisation lors du processus d'expropriation.	Mineur
B-2	Chaînages : 0+525 et entre 1+220 à 1+720 Perte de superficies boisées pour les oiseaux dont le nombre de couples nicheurs est faible et les espèces sont communes.	Faible	Ponctuelle	Longue	Mineure	Couper le boisé entre le 1 ^{er} octobre et le 1 ^{er} mai. Planter des arbres et des arbustes dans les espaces libres des bretelles (voir V-2).	Négligeable
B-3	Chaînage : 0+525 Rallongement de 47 m du ponceau sur la rivière aux Perches.	Faible	Ponctuelle	Courte	Mineure	Appliquer les normes du CCDG lors des travaux de construction en matière de contrôle des sédiments et les normes environnementales du MENV et de la FAPAQ.	Négligeable
<i>Impacts sur le milieu humain</i>							
Sé-1	Chaînages : 0+145, 0+425, 1+100, et 1+565. Gain en sécurité aux carrefours réaménagés de la zone d'étude.					Aucune	Positif (IP)
Sé-2	Chaînages : 1+100 à 1+700 Gain en sécurité en section, particulièrement dans le secteur commercial, par élimination des accès directs à la route 185.					Aucune	Positif (IP)

<i>Cir-1</i>	Chaînages : 0+145, 0+425, 1+100, et 1+565. Détours variant de 100 m à 2,8 km pour les usagers des carrefours, particulièrement en direction sud.	Moyenne	Locale	Longue	Moyenne	Aucune	Moyen
<i>Cir-2</i>	Chaînages : 1+100 à 1+700. Détours pour les usagers du secteur commercial, de 0,5 km à 1 km selon la direction empruntée.	Faible	Ponctuelle	Longue	Mineure	Aucune	Mineur
<i>Co-1</i>	Chaînages : 1+200, 1+600 et 1+660. Expropriation de 3 commerces : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Motel Kibboutz n° 1071-1073, ▪ Épicerie (vacant) n° 1085, ▪ Restaurant n° 1087. Perte de l'accès principal du bar n° 1087.	Forte	Ponctuelle	Longue	Majeure	Compensation usuelle en cas d'expropriation. Possibilité de réaménager le terrain résiduel du Motel Kibboutz en espace vert pour la municipalité ou en stationnement supplémentaire avec un accès pour le Motel Claude.	Moyen
<i>Co-2</i>	Chaînages : 1+120 et 1+700. Rapprochement de l'emprise en façade de deux commerces : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Station-service Gaz-O-Bar, ▪ Entrepôt de matériaux de construction. 	Faible	Ponctuelle	Longue	Mineure	Compensation usuelle en cas d'expropriation d'une partie de terrain. Déplacer les réservoirs de propane et d'essence et réaménager le panneau publicitaire de la station-service. Réaménager les accès privés sur le nouveau chemin de desserte.	Négligeable
<i>Co-3</i>	Chaînages 1+100 à 1+700 Perte d'accès direct à la route 185 et de l'achalandage aux commerces, car le terre-plein élimine les virages à gauche.	Moyenne	Locale	Longue	Moyenne	Signaliser à l'avance les sorties menant au centre-ville de Dégelis, dans le but d'accéder aux commerces situés sur le chemin de desserte.	Moyen
<i>R-1</i>	Chaînage 1+400 Expropriation, résidence n° 1074 due à l'emprise des bretelles.	Forte	Ponctuelle	Longue	Moyenne	Indemnisation lors du processus d'expropriation.	Moyen
<i>A-1</i>	Chaînages : 1+700 à 2+200* Expropriation d'une bande de terre cultivée de 1,6 ha sans accès ni bâtiment (lots 43-44).	Moyenne	Ponctuelle	Longue	Moyenne	Indemnisation lors du processus d'expropriation.	Mineur

* Ce chaînage fait aussi référence à la route 185 et non aux chaînages du chemin de desserte.

V-1	<p>Chaînages : 0+000 à 2+200</p> <p>Renforcement des traits dominants du paysage pour les usagers de la route.</p> <p>Redéfinition de l'espace commercial pour les usagers et les résidents.</p>					Aucune	Positif (IP)
V-2	<p>Chaînages : 0+000 à 2+200</p> <p>Modification du paysage pour les résidents de l'avenue Gagné et de l'avenue du Longeron.</p> <p>Urbanisation du paysage agroforestier par l'ajout des bretelles et d'un chemin de desserte.</p>	Moyenne	Ponctuelle	Longue	Moyenne	<p>Marquer l'entrée de Dégelis par un traitement végétal des espaces libres de l'emprise : terre-plein, talus et bretelles.</p> <p>Éclairer le nouveau pont (viaduc) de la route 295 afin d'assurer le lien visuel avec le centre-ville.</p>	Mineur
S-1	<p>Chaînages : 0+450 à 1+440</p> <p>Diminution moyenne du niveau sonore pour les résidents riverains de la route 185 :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 5 dB(A) à l'ouverture ▪ 4 dB(A) après 10 ans 					Aucune	Positif (IP)
S-2	<p>Chaînages : 0+100, 0+360 à 0+440, 0+580 et 1+800</p> <p>Augmentation maximum du niveau sonore de 0,6 dB(A) pour six résidences, 10 ans après l'ouverture.</p>	Faible	Ponctuelle	Longue	Mineure	Aucune	Mineur





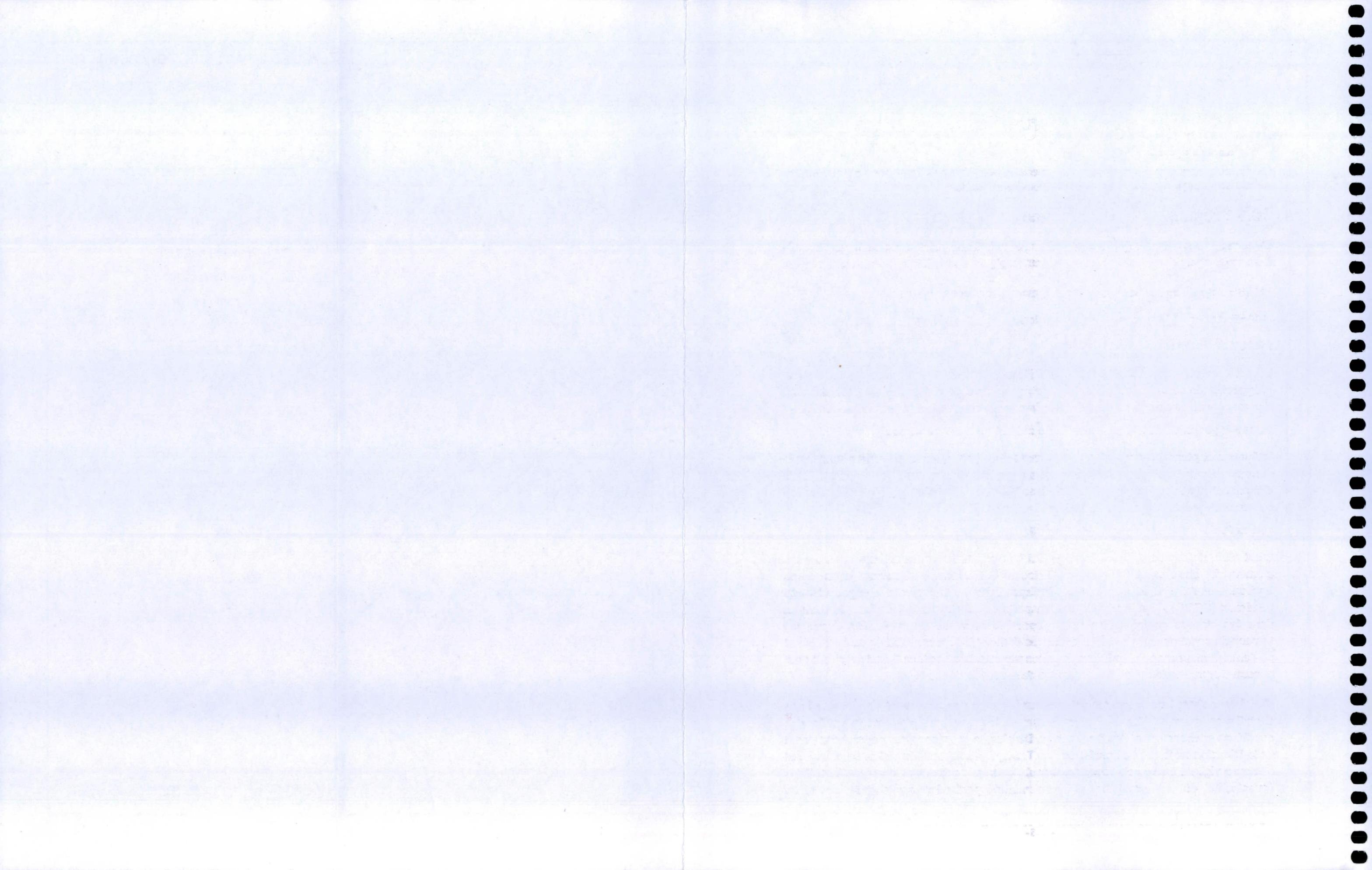
ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
 ROUTE 185
 MUNICIPALITÉ DE DÉGELIS

LOCALISATION DES IMPACTS
 FIGURE 9.1

- IP Impact positif
- IN Impact négatif
- IM Impact mineur

ÉLÉMENT DU MILIEU

- Sé Sécurité
- Ci Circulation
- R Résidentiel
- Co Commerce
- A Agricole
- V Visuel
- S Sonore
- B Biologie
- G Géotechnique



10. Programme de surveillance et mesures d'urgence

Ce chapitre énumère différentes mesures que le ministère des Transports entend mettre en œuvre pour prévenir des impacts sur l'environnement.

10.1 Programme de surveillance

L'ensemble des activités qui se rapporte aux autorisations gouvernementales est soumis à un programme de surveillance environnementale qui se réalise en trois phases :

PHASE 1 : préparation des plans et devis avant le début des travaux

PHASE 2 : durant les travaux de construction

PHASE 3 : après la construction

Le promoteur présente au ministère de l'Environnement les grandes lignes de son programme de surveillance, un calendrier préliminaire de réalisation, une identification des responsables de son application et la fréquence des rapports transmis au MENV.

Phase 1: préparation des plans et devis avant le début des travaux

Intégrer aux plans et devis et aux documents d'appels d'offres ou autres documents contractuels, toutes les mesures d'atténuation contenues dans le rapport d'étude d'impact ainsi que les exigences particulières liées au décret d'autorisation de réalisation du gouvernement, s'il y a lieu.

Phase 2: durant les travaux de construction

C'est à l'ingénieur chargé du projet auquel incombe la responsabilité de surveiller les travaux de chantier. Il s'assure que toutes les normes, directives et mesures environnementales ainsi que toutes les dispositions du Cahier des charges et devis généraux (CCDG) du ministère des Transports contenues dans les plans et devis et dans les clauses contractuelles sont respectées et mises en application durant les travaux de construction. Le CCDG définit les droits et les responsabilités du Ministère et de l'entrepreneur mandaté pour exécuter les travaux. Les sections 6 et 7 précisent pour chacun d'entre eux les charges en matière de surveillance des travaux.

L'ingénieur chargé de projet est présent sur les lieux des travaux et ce, sur une base quotidienne, pour vérifier si l'entrepreneur et les sous-traitants sont informés des conditions environnementales à respecter. De plus, le coordonnateur en environnement de la Direction territoriale du ministère des Transports effectue des visites de chantier et demeure vigilant en vue de répondre à toute demande provenant du surveillant. Dans l'éventualité où un problème environnemental particulier surviendrait en cours

d'exécution des travaux, la Direction territoriale aurait alors recours à l'expertise environnementale des unités administratives concernées afin d'appliquer les correctifs adéquats.

Mentionnons qu'une clause du devis stipule que l'entrepreneur a l'obligation de contacter « urgence-environnement » si un déversement d'hydrocarbure survenait. Cette clause l'oblige également d'être en possession d'une trousse de récupération des hydrocarbures en cas de déversement.

Afin de réduire le nombre d'accidents sur le chantier, le MTQ s'assure d'appliquer un plan de gestion de la circulation pendant les travaux, particulièrement durant la construction du carrefour dénivelé.

Phase 3 : après la construction

Le ministère des Transports vérifie périodiquement les lieux durant quelques années après la fin des travaux. Par exemple, il entretient, sur une période de deux ans, les aménagements paysagers exécutés dans le cadre du projet.

10.2 Programme de suivi

En fonction de la politique ministérielle sur le bruit routier, un suivi acoustique sera réalisé cinq ans après les travaux dans le but de mesurer, de façon précise, le degré de perturbation projeté en bordure des nouvelles infrastructures de transport.

Aucun programme de suivi des puits d'eau potable n'est prévu puisque toutes les propriétés situées aux abords du projet sont alimentées en eau potable par l'aqueduc municipal, à l'exception d'une résidence qui sera expropriée.

Aucun programme de suivi visant à mesurer les impacts économiques des commerces n'est planifié : les trois commerces qui perdront leur accès seront expropriés et les autres auront un accès par les chemins de desserte et seront visibles à partir de la route 185 au moyen d'une signalisation adéquate. De plus, le ministère des Transports ne compensera pas les pertes d'achalandage anticipées.

10.3 Plan ministériel des mesures d'urgence

La réfection de la route 185 à Dégelis peut comporter certains risques d'accidents pendant les travaux de construction. D'autres événements, comme une tempête de verglas, un tremblement de terre ou un déversement de produits chimiques peuvent aussi se produire en dehors des travaux. Pour agir en cas d'événements particuliers, le

ministère des Transports dispose d'un plan⁴⁰ de mesures d'urgence pour la région du Bas Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine. Le suivi de la mise à jour est confié à sa Direction territoriale. La dernière mise à jour a été faite le 13 juillet 2001. Une copie de ce plan a été remise à la MRC de Témiscouata et aux autorités de la Sûreté du Québec qui desservent le territoire de Dégelis.

La planification des mesures d'urgence a été confiée au chef du Centre de services de Cabano qui est le coordonnateur local en matière de sécurité civile. Par contre, lorsque la gravité de la situation l'exige, il appartient au directeur territorial d'intervenir en tant que coordonnateur régional. Lorsqu'il s'agit d'un événement majeur, il revient au coordonnateur ministériel en sécurité civile de prendre la situation en main. Voici la liste des personnes concernées :

- Coordonnateur local : M. Gilles Michaud
 - ✓ M. Yves Berger (substitut)
- Coordonnateur régional : M. Jean-Louis Loranger
 - ✓ M. Marcel Brisson (substitut)
- Répondante régionale en communication : M^{me} Janine Banville
- Répondant régional en sécurité civile : M. Nelson Roy
- Chargés de projet du ministère des Transports à l'occasion des travaux de réfection de la route.

Situation d'urgence locale

Lorsque le coordonnateur local est informé de l'existence d'une situation d'urgence et qu'il détient suffisamment d'informations relativement à la gravité et aux conséquences pour le ministère des Transports, il consulte au besoin ses principaux collaborateurs pour décider des mesures à prendre. Ces mesures peuvent être de deux ordres : les interventions à effectuer et l'information à transmettre aux autorités. Le coordonnateur local s'assure également que les coordonnateurs ministériels et régionaux de même que les répondants régionaux de la sécurité civile reçoivent l'information appropriée.

Si la situation nécessite la collaboration ou l'intervention d'un autre organisme, comme une municipalité ou un autre ministère, le coordonnateur local communique avec leurs responsables afin qu'ils puissent prendre les mesures nécessaires selon leurs responsabilités respectives. Dans le cas où la situation exigerait l'intervention de plus d'une municipalité ou d'autres ministères, le coordonnateur local entre en contact avec le

⁴⁰ Ministère des Transports, juillet 2000. *Plan régional des mesures d'urgence du ministère des Transports*. Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine.

coordonnateur régional pour qu'il informe la Direction générale de la sécurité civile et de la sécurité incendie du ministère de la Sécurité publique.

Quand la situation nécessite des ressources humaines ou matérielles supplémentaires, le coordonnateur local demande au coordonnateur régional de faire appel à une autre Direction territoriale, aux unités centrales du Ministère, à un autre organisme ou encore, à l'entreprise privée. Le coordonnateur local fait en sorte que tous les responsables de l'exécution des travaux disposent des ressources nécessaires. Il doit enfin s'assurer que tous les acteurs placés sous son autorité ont reçu ou recevront, dans les meilleurs délais, une formation adéquate.

Situation d'urgence nationale

Lorsque le coordonnateur régional est informé de l'urgence d'une situation qui requiert des ressources dont son unité ne dispose pas, il consulte ses principaux collaborateurs, particulièrement les coordonnateurs locaux touchés, en vue de décider des mesures à prendre. Il s'assure également que le coordonnateur ministériel et le répondant régional en matière de sécurité civile reçoivent l'information appropriée. Puis, il informe le coordonnateur régional de la Direction générale de la sécurité civile et de la sécurité incendie.

Si la situation nécessite la collaboration ou l'intervention d'un autre organisme, le coordonnateur régional communique avec leur responsable afin que chacun puisse prendre les mesures qui s'imposent selon leurs responsabilités. De plus, le coordonnateur régional contacte son répondant régional en matière de sécurité civile de même que le répondant régional en communication et s'assure que ce dernier est en mesure de diffuser l'information appropriée.

L'organigramme prévoit la mise en place d'une coordination régionale de la sécurité civile, où est conservée et mise à jour l'information relative aux plans des mesures d'urgence, le répertoire téléphonique d'urgence, etc. La coordination régionale assure, au besoin, le soutien administratif pour garantir la gestion des ressources humaines et matérielles qui relèvent de la responsabilité immédiate du coordonnateur régional. La coordination régionale effectue la collecte des informations relatives à la situation. Un Centre de coordination régional de la sécurité civile peut être mis en place si la situation s'étend sur une longue période.

Quand la situation nécessite des ressources humaines ou matérielles additionnelles dont ne dispose pas la Direction territoriale, le coordonnateur régional fait appel à une autre Direction territoriale, à la direction générale, aux unités centrales du Ministère, à un autre organisme ou, encore, à l'entreprise privée.

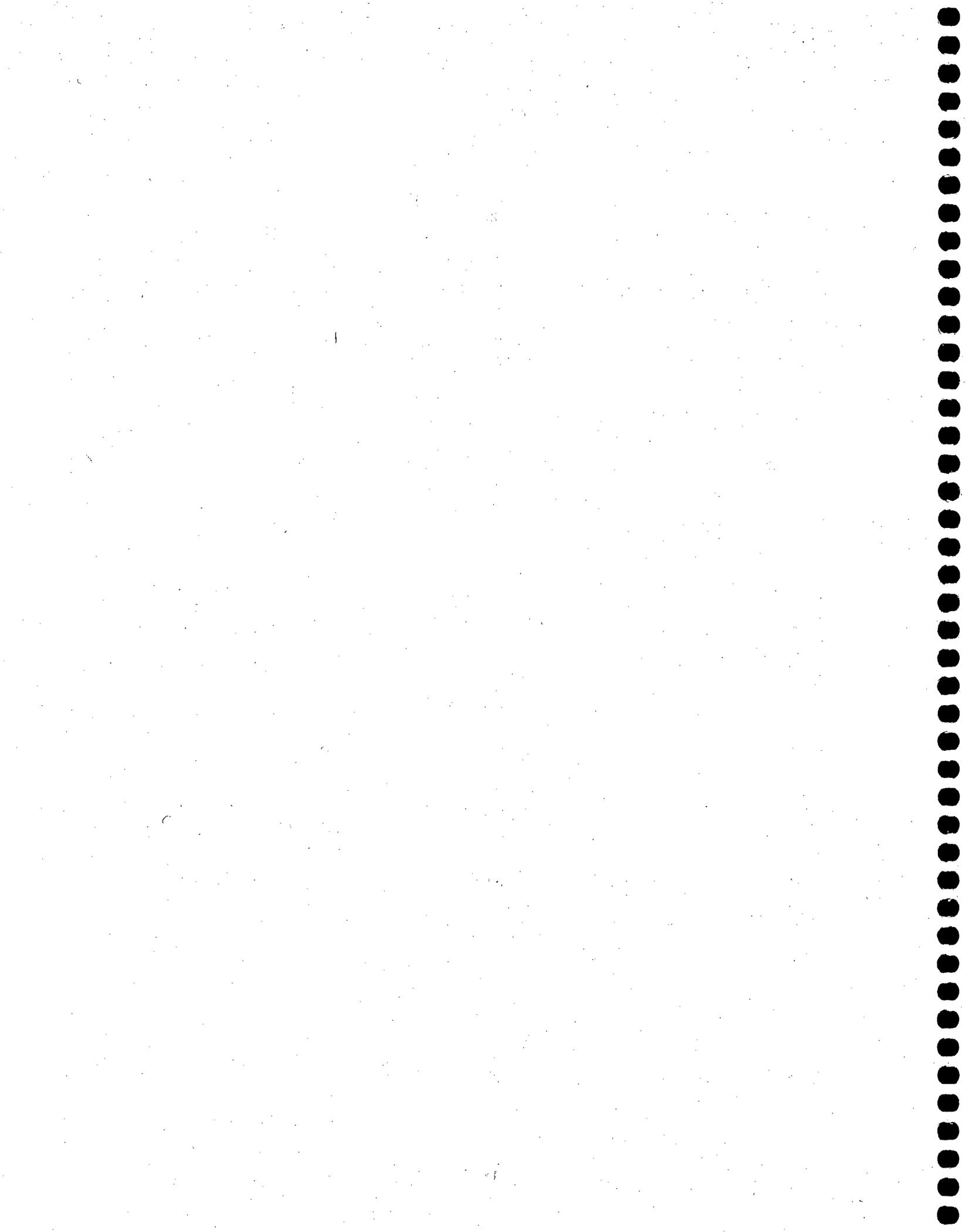
Le coordonnateur régional s'assure que tous les coordonnateurs locaux disposent des ressources nécessaires pour effectuer les travaux qui s'imposent. Enfin, il doit

également s'assurer que toutes les personnes placées sous son autorité ont reçu une formation adéquate.

Trajet routier à privilégier en cas d'urgence

L'avenue Principale, située au centre-ville de Dégelis, constitue le chemin de détour accessible si un problème nécessite la fermeture de la route 185.

Un chemin de détour temporaire, près de la route 185, pourra être construit par l'entrepreneur ou par le ministère des Transports si celui-ci est requis.



BIBLIOGRAPHIE

Milieu humain - Aménagement du territoire – Cadre socioéconomique

Bigras, Patrice et al., 1992. *Le Québec au naturel : 27 régions à découvrir*. Le Musée du Séminaire de Sherbrooke. Ministère de l'Enseignement supérieur et de la Science, Ministère du Tourisme, Les Publications du Québec, 195 pages plus une carte.

CRCD du Bas Saint-Laurent, 1993. *Plan stratégique de développement. Région Bas-Saint-Laurent. Transports*. Rapport de la commission conjointe sectorielle.

Emploi-Québec, 1998. *Portrait socioéconomique et Éléments d'orientation du développement de la MRC de Témiscouata*, 46 pages et annexes.

Impact Recherche, 1997. *Sondage auprès des usagers concernant la perception de la sécurité sur la route 185 entre Rivière-du-Loup et le Nouveau-Brunswick : Volet #1, Entrevues auprès des résidents de la région et Volet #2, Entrevues auprès des camionneurs*, 80 pages et annexes.

Ministère de l'Industrie et du Commerce, 1998. *Profil économique de la MRC de Témiscouata* fiche Internet.

Ministère des Transports, 1986. *Méthode d'analyse visuelle pour l'intégration des infrastructures de transport*. Service de l'environnement, réédition 1994, 124 pages.

Ministère des Transports du Québec, 1997. *Route 185 – Rivière-du-Loup – Nouveau-Brunswick – Étude d'opportunité – Partie I : Étude des besoins*. Direction territoriale du Bas-Saint-Laurent – Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine, Service du support technique, 114 pages et annexes.

Ministère des Transports du Québec, 1998. *Route 185 – Rivière-du-Loup – Nouveau-Brunswick – Étude d'opportunité – Partie II : Évaluation des avenues de solution*. Direction territoriale du Bas-Saint-Laurent – Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine, Service du support technique, 29 pages et annexes.

Ministère des Transports, 1998. *Investissements du ministère des Transports sur le réseau routier. Plan stratégique d'intervention sur la route 185 entre Dégelis et Saint-Patrice-de-la-Rivière-du-Loup*. Notes pour l'allocation du ministre des Transports du Québec, M. Jacques Brassard, lors du dîner des Chambres de commerce de Notre-Dame-du-Lac et de Cabano, 6 octobre 1998, 6 pages.

Projet de schéma d'aménagement révisé Municipalité régionale de comté de Témiscouata, 1998.

Roche et Urbanex, 1987. *Schéma d'aménagement de la MRC de Témiscouata*, 79 pages et cartes.

Statistique Canada, recensement 1996.

Archéologie

Burke, A. 1993. *Reconnaissance archéologique au Témiscouata, été 1991*. Ministère de la Culture et des Communications du Québec, rapport inédit, 44 pages.

Chalifoux, É., Burke, A. L. 1995. *L'occupation préhistorique du Témiscouata (Est du Québec), un lieu de portage entre deux grandes voies de circulation*, dans Archéologies québécoises, coll. Paléo-Québec no 23, édit. Recherches amérindiennes au Québec, pages 237-270.

Commission de Toponymie du Québec, 1994. *Noms et Lieux du Québec*. Dictionnaire illustré. Les Publications du Québec, gouvernement du Québec, 925 pages.

Desrosiers, P. 1986. *Rapport de l'inspection visuelle des sites archéologiques des MRC Témiscouata et la Mitis*, dans Recherches archéologiques au Québec – 1986, Association des archéologues du Québec, pages 12-13.

Dumais, P. et al., 1994. *Reconnaissance archéologique dans la région du Témiscouata 1990-1991*. Ministère de la Culture et des Communications du Québec, rapport inédit, 28 pages.

Dumais, P. et al., 1996. *Barrage du lac Témiscouata : inventaire et sauvetage*, dans Recherches archéologiques au Québec – 1993, Association des archéologues du Québec, pages 25-26.

Dumais, P. et al., 1998. *La préhistoire du Témiscouata, trente ans plus tard*, dans L'éveilleur et l'ambassadeur, coll. Paléo-Québec no. 27, édit. Recherches amérindiennes au Québec, pages 53-80.

Dumais, P. / Ethnoscop inc. 1983. *Étude de potentiel et inventaire archéologique de la ligne Rivière-du-Loup / Madawaska (315 kV)*. Hydro-Québec, Environnement, rapport inédit, 109 pages.

Ethnoscop inc. 1994. *Le barrage du lac Témiscouata. Étude patrimoniale et archéologique*. Hydro-Québec, région Matapédia, rapport inédit, 64 pages.

Ministère de la Culture et des Communications du Québec, 2001. *Inventaire des sites archéologiques du Québec (I.S.A.Q.)*. Cartes de localisation des sites archéologiques 21 N/7, 21 N/10, répertoire bibliographique, répertoire des Biens culturels et Arrondissements du Québec.

Milieu naturel

Bérard, J., M. et l'Ordre des Ingénieurs forestiers. 1996. *Manuel de foresterie*. Presses de l'Université Laval, Québec, 1428 pages.

Bouchard, A., D. Barabé, M. Dumais et S. Hay. 1983. *Les plantes vasculaires rares du Québec. Syllogeus N° 48*, Musée national des sciences naturelles, Musées nationaux du Canada, 79 pages.

Groupe de travail sur les écosystèmes forestiers exceptionnels, 1997. *Les écosystèmes forestiers exceptionnels du Québec*. Document d'information, ministère des Ressources naturelles, 43 pages.

Lavoie, G., 1992. *Plantes vasculaires susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables au Québec*. Ministère de l'Environnement et de la Faune, Direction de la conservation et du patrimoine écologique, Québec, 180 pages.

Li, T. et J.-P. Ducruc, 1999. *Les provinces naturelles. Niveau 1 du cadre écologique de référence du Québec*. Ministère de l'Environnement, 90 pages.

- Marie-Victorin, Fr. 1995. *Flore laurentienne*, troisième édition, 1093 pages.
- Martineau, G., 1979. *Géologie des dépôts meubles de la région du Lac Témiscouata*, DPV-618, Ministère des Richesses Naturelles.
- Ministère des Transports, 2000. *Inventaire de l'ichtyofaune et des habitats aquatiques*. Secteur de Dégelis. Étude réalisée par PESCA Environnement inc. 8 pages.
- Nové Environnement Inc. 1990. *Identification des peuplements forestiers d'intérêt phytosociologique*. Pour le service de Recherches en environnement et en santé publique, vice-présidence Environnement, Hydro-Québec, 133 pages.
- Robitaille, A. et J.-P. Saucier, 1998. *Paysages régionaux du Québec méridional*. Les Publications du Québec, 213 pages.

Géologie

- Martineau, G. 1979. *Géologie des dépôts meubles de la région du Lac Témiscouata*. DPV-619, Ministère des Richesses Naturelles.

Ornithologie

- Beaulieu, H. 1992. *Liste des espèces de la faune vertébrée susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables*. Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche du Québec. Québec, 107 pages.
- Commission internationale des noms français des oiseaux. 1993. *Nom français des oiseaux du monde*. Édition Multimonde, Bayonne, France, 452 pages.
- COSEPAC. 2000. *Espèces canadiennes en péril*. Comité sur la situation des espèces en péril au Canada, Environnement Canada, Ottawa.
- David, N. 1996. *Liste commentée des oiseaux du Québec*. Association québécoise des groupes d'ornithologues, 169 pages.
- Environnement Canada. 1997. *Guide pour l'évaluation des impacts sur les oiseaux*. Division des évaluations environnementales et Service canadien de la faune, Région du Québec, 50 pages.
- Gauthier, J. et Y. Aubry (sous la direction de). 1995. *Les oiseaux nicheurs du Québec : Atlas des oiseaux nicheurs du Québec méridional*. Association québécoise des groupes d'ornithologues, Société québécoise de protection des oiseaux, Service canadien de la faune, Environnement Canada, région du Québec, Montréal, xviii + 1295 pages.
- Ministère des Transports, 2001. *Projet d'amélioration de la route 185 à Cabano et à Dégelis. Recensement de la faune aviaire*. Présenté par François Morneau biologiste conseil, 12 pages.
- Robert, M. 1989. *Les oiseaux menacés du Québec*. Association québécoise des groupes d'ornithologues et Environnement Canada, Service canadien de la Faune. Ottawa, 109 pages.

Annexe I - Inventaire de la flore

Annexe I - Inventaire de la flore

Le Groupe de travail sur les écosystèmes forestiers exceptionnels (GTEFE) reconnaît trois types d'écosystèmes forestiers exceptionnels :

Forêt rare : écosystème forestier de composition en espèces végétales ou de structures naturellement peu fréquentes et présentant un agencement rare de conditions écologiques ou pouvant devenir rares à cause des activités humaines. Les écosystèmes forestiers transgressifs, c'est-à-dire qui se retrouvent à plus de 100 km de leurs domaines bioclimatiques habituels, sont aussi considérés comme étant rares (voir la liste au Tableau 1).

Forêt ancienne : écosystème forestier où les arbres dominants dépassent largement l'âge de maturité biologique compte tenu de l'environnement et de la position géographique. Ces forêts ont été apparemment peu affectées au cours de leur histoire récente par les activités humaines. Les critères d'identification des forêts anciennes sont ceux du GTEFE.

Forêt refuge d'espèces menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées : écosystème forestier caractérisé par la présence d'une concentration significative d'espèces menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées en vertu de la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables* ou d'une espèce de très grande rareté ou d'une espèce dont la population contribue de façon significative à sa conservation.

Tableau I-1 - ÉCOSYSTÈMES FORESTIERS POTENTIELLEMENT RARES

Domaine bioclimatique de la sapinière à bouleau jaune	
<i>Sous-domaine bioclimatique de l'Est</i>	
Cédrière sèche à Shepherdia	Ormaie d'Amérique à frêne noir
Cédrière sèche sur calcaire	Pessière blanche à Arctostaphylos et lichens
Chênaie rouge à érable à sucre	Pessière blanche à thuya
Chênaie rouge à pin blanc	Pessière blanche rabougrie côtière
Érablière à bouleau jaune et frêne noir	Pessière noire à Hudsonia et lichens
Érablière à bouleau jaune et hêtre	Pessière noire à lichens
Érablière à bouleau jaune et orme d'Amérique	Pessière noire à pin rouge
Érablière à bouleau jaune et tilleul	Pessière rouge sur roc
Érablière à chêne rouge	Pinède blanche à pin rouge
Érablière à orme d'Amérique	Pinède blanche à sapin
Érablière à ostryer	Pinède blanche à thuya
Érablière à ostryer et chêne rouge	Pinède blanche rabougrie

Domaine bioclimatique de la sapinière à bouleau jaune	
<i>Sous-domaine bioclimatique de l'Est</i>	
Érablière à tilleul	Pinède rouge à pin blanc
Érablière à tilleul et chêne rouge	Pinède rouge à pin blanc et pin gris
Érablière à tilleul et noyer cendré	Pinède rouge à pin blanc et thuya
Érablière argentée	Prucheraie à bouleau jaune
Frénaie noire	Sapinière à chêne rouge
Frénaie noire à orme d'Amérique	Sapinière à thuya et pin blanc
Groupe à noyer cendré	Sapinière à thuya sur calcaire
Hêtraie à érable à sucre	Tremblaie à sapin et chêne rouge

Source : Lettre de Bruno Lévesque, datée du 16 juin 2000

Les écosystèmes ou peuplements forestiers d'intérêt phytosociologique réfèrent à l'annexe de la méthode spécialisée pour le milieu forestier contenue dans le document de la Méthode d'évaluation environnementale Lignes et Postes d'Hydro-Québec (voir la liste au Tableau I-2).

Tableau I-2 - ÉCOSYSTÈMES FORESTIERS D'INTÉRÊT PHYTOSOCIOLOGIQUE

Région du Bas-Saint-Laurent		
Domaines climatiques de l'érablière à bouleau jaune et de la sapinière à bouleau jaune		
<i>Groupements stables et évolués</i>	<i>Abréviations cartographiques</i>	<i>Classes d'âge</i>
Érablière à hêtre	ErFt	> 90
Érablière à bouleau jaune	ErBJ	> 90
Érablière rouge	Ero	> 90
Groupements issus de conditions physiographiques particulières		
Pinède blanche	Pb (Pb)	> 90
Pinède rouge	Pr (Pr)	> 90
Cédrrière	C (C)	> 90
Cédrrière à sapin	C (S)	> 70
Cédrrière à épinette	C (E)	> 90
Groupements transgressifs		
Érablière à érable à sucre	Er	
Chênaie rouge	Ft	
Ormaie d'Amérique	Fh	

Source : Nove Environnement Inc. (1990)

Tableau I-3 - PLANTES SUSCEPTIBLES D'ÊTRE DÉSIGNÉES MENACÉES OU VULNÉRABLES

Région administrative (01) du Bas-Saint-Laurent (Note 1)			
Espèces	Habitat	Affinité	Sources
<i>Alnus serrulata</i>	Milieu riverain		1, 2
<i>Arethusa bulbosa</i>	Bog		1, 2
<i>Arnica lanceolata</i>	Milieu riverain		1, 2
<i>Astragalus americanus</i>	Milieu riverain		1, 2
<i>Botrychium spathulatum</i>	Marais salé		1, 2
<i>Calypso bulbosa</i> var. <i>americana</i>	Forêt coniférienne	Calcicole	2 (Note 2)
<i>Carex backii</i>	Forêt feuillue	Calcicole	1, 2
<i>Carex prairea</i>	Prairie humide et fen arbustif ou herbacé		1, 2
<i>Corallorhiza striata</i>	Forêt feuillue et coniférienne	Calcicole	1, 2
<i>Cypripedium reginae</i>	Fen boisé, arbustif ou herbacé	Calcicole	1, 2
<i>Gaylussacia dumosa</i> var. <i>bigeloviana</i>	Bog		1, 2
<i>Gnaphalium norvegicum</i>	Milieu riverain		1, 2
<i>Hieracium robinsii</i>	Milieu riverain		1, 2
<i>Juncus longistylis</i>	Milieu riverain		1, 2
<i>Mulhenbergia richarsonis</i>	Milieu riverain	Calcicole	1, 2
<i>Nymphaea leibergii</i>	Bog		1, 2
<i>Polystichum lonchitis</i>	Forêt feuillue et coniférienne	Calcicole	1, 2
<i>Rosa roousseauorum</i>	Milieu riverain et marécage		1, 2
<i>Symphotrichum novi-belgii</i> var. <i>villicaule</i>	Milieu riverain		1, 2 (Note 3)
<i>Trichophorum clintonii</i>	Milieu riverain		1, 2
<i>Utricularia geminiscapa</i>	Bog		1, 2
<i>Valeriana uliginosa</i>	Fen boisé	Calcicole	1, 2

Source 1 : Lavoie (1992)

Source 2 : Gazette officielle (2000)

Note 1 : Les espèces exclusives aux habitats suivants n'ont pas été retenues pour fins d'analyse : tundra, lande maritime, milieu alpin et roc.

Note 2 : Ces espèces ne sont pas décrites pour la région mais sont potentiellement présentes selon André Sabourin (communication personnelle).

Note 3 : D'après le Centre de données sur le patrimoine naturel (G. Jolicœur, le 15 juin 2000).

**Annexe II -
Résumé de la méthode d'évaluation des
impacts**

Annexe II - Résumé de la méthode d'évaluation des impacts

La méthode d'analyse et d'évaluation des impacts⁴¹ distingue l'importance absolue d'un impact, de la valeur environnementale de l'élément touché. De même, elle distingue les modifications du milieu qu'entraîne un projet, de ses impacts. Les modifications correspondent aux changements du milieu physique, alors que les impacts correspondent aux effets provoqués par ces modifications sur le milieu naturel ou sur la population.

L'**importance absolue** d'un impact fait référence à une évaluation objective ou quantifiable de cet impact. Elle est le résultat de l'intégration de trois critères qui ont un poids équivalent : l'intensité, la durée et la portée. La portée de l'impact couvre à la fois la superficie et la portion de la population touchée.

La **valeur environnementale** de l'élément touché apporte une donnée supplémentaire, permettant d'évaluer un impact ou d'augmenter le niveau d'atténuation désiré. L'importance accordée à cet élément relève du système de valeurs des différents groupes concernés (citoyens, scientifiques, groupes d'intérêt, décideurs) et se réfère autant à la valeur écologique, pour les milieux physiques et biologiques, qu'à la valeur socioéconomique (Figure II-1).

Il revient donc à chaque spécialiste, à l'intérieur de son champ d'expertise, de statuer, au meilleur de ses connaissances, sur l'importance absolue d'un impact et sur la valeur environnementale de l'élément touché.

Chaque critère est divisé en trois indices de gravité : l'intensité est forte, moyenne ou faible, la durée est longue, moyenne ou courte et la portée est régionale, locale ou ponctuelle. Le Tableau II-1 montre de quelle façon les indices se joignent pour signifier l'importance absolue de l'impact. Si les indices de deux critères ont un même niveau de gravité, ce niveau sera attribué au troisième critère indépendamment de son indice. Par exemple, un impact de longue durée et d'une portée régionale aura une importance majeure, peu importe l'indice du critère d'intensité. Cependant, si les indices des trois critères sont tous de niveaux différents, la cote moyenne sera automatiquement

⁴¹ Ministère des Transports, 1990. *Outils d'estimation de l'importance des impacts environnementaux en vue de l'élaboration d'une méthode d'étude d'impact du ministère des Transports du Québec*. Service de l'environnement, 73 p., 3 annexes.

attribuée. Par exemple, un impact de longue durée dont la portée est locale et l'intensité faible obtiendra la cote moyenne.

Une fois l'analyse et l'évaluation des impacts réalisées, des **mesures d'atténuation** peuvent être proposées pour les diminuer. Dans certains cas, si aucune mesure ne peut être appliquée pour atténuer les impacts d'un projet, des **mesures de compensation** peuvent être mises en œuvre pour produire des effets positifs.

Après l'application de mesures d'atténuation ou de compensation, le responsable de l'analyse doit réévaluer l'impact pour déterminer ce qui subsiste : c'est **l'impact résiduel** du projet sur un élément du milieu naturel ou humain.

Figure II-1 - REPRÉSENTATION SCHÉMATIQUE DE LA MÉTHODE D'ÉVALUATION DE L'IMPORTANCE DES IMPACTS

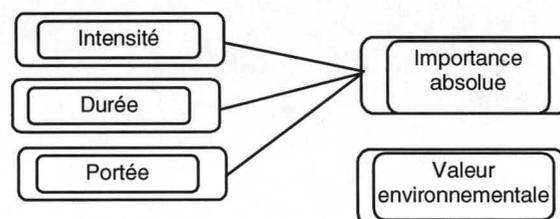


Tableau II-1 - GRILLE DE DÉTERMINATION DE L'IMPORTANCE ABSOLUE DES IMPACTS

Intensité	Portée	Durée	Importance absolue
Forte	Régionale	Longue	Majeure
Forte	Régionale	Moyenne	Majeure
Forte	Régionale	Courte	Majeure
Forte	Locale	Longue	Majeure
Forte	Locale	Moyenne	Moyenne
Forte	Locale	Courte	Moyenne
Forte	Ponctuelle	Longue	Majeure
Forte	Ponctuelle	Moyenne	Moyenne
Forte	Ponctuelle	Courte	Mineure
Moyenne	Régionale	Longue	Majeure
Moyenne	Régionale	Moyenne	Moyenne
Moyenne	Régionale	Courte	Moyenne
Moyenne	Locale	Longue	Moyenne
Moyenne	Locale	Moyenne	Moyenne
Moyenne	Locale	Courte	Moyenne
Moyenne	Ponctuelle	Longue	Moyenne
Moyenne	Ponctuelle	Moyenne	Moyenne
Moyenne	Ponctuelle	Courte	Mineure
Faible	Régionale	Longue	Majeure
Faible	Régionale	Moyenne	Moyenne
Faible	Régionale	Courte	Mineure
Faible	Locale	Longue	Moyenne
Faible	Locale	Moyenne	Moyenne
Faible	Locale	Courte	Mineure
Faible	Ponctuelle	Longue	Mineure
Faible	Ponctuelle	Moyenne	Mineure
Faible	Ponctuelle	Courte	Mineure

**Annexe III -
Détails sur la méthode d'évaluation des
impacts sonores**

Annexe III - Détails sur la méthode d'évaluation des impacts sonores

Tableau III-1 - DÉBITS DE CIRCULATION UTILISÉS POUR LES SIMULATIONS À L'OUVERTURE DU PROJET ET DIX ANS PLUS TARD

Période	Segment n° 1					
	185 (direction sud) avant la route 295			185 (direction sud) après la route 295		
	DJME	% camions	DJME	% camions	DJME	% camions
<i>Ouverture</i>	3 900	30	2 400		39	
<i>Dans 10 ans</i>	4 800	30	2 900		39	
	Segment n° 2					
	185 (direction nord) avant la route 295			185 (direction nord) après la route 295		
	DJME	% camions	DJME	% camions	DJME	% camions
<i>Ouverture</i>	2 700	36	2 700		36	
<i>Dans 10 ans</i>	3 300	36	3 300		36	
	Segment n° 3					
	Sortie sud (direction sud)		Chemin de service sud-est		Entrée nord losange (direction nord)	
	DJME	% camions	DJME	% camions	DJME	% camions
<i>Ouverture</i>	2 100	15	700	7	1 600	15
<i>Dans 10 ans</i>	2 500	15	800	7	2 000	15

Note : Le chemin de desserte sud-est constitue le prolongement de la sortie nord.

GRILLE D'ÉVALUATION DE L'IMPACT SONORE

NIVEAUX SONORES (dBA $L_{eq, 24 h}$) :

NIVEAU PROJÉTÉ (HORIZON 10 ANS)

	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	
	45	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
N	46	-	0	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
I	47	-	-	0	1	1	1	1	1	1	1	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
V	48	-	-	-	0	1	1	1	1	1	1	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
E	49	-	-	-	-	0	1	1	1	1	1	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
A	50	-	-	-	-	-	0	1	1	1	1	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
U	51	-	-	-	-	-	-	0	1	1	1	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
	52	-	-	-	-	-	-	-	0	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
A	53	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
C	54	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
T	55	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
U	56	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
E	57	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
L	58	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	
	59	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	
	60	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	
	61	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	1	2	2	3	3	3	3	3	3	
	62	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	2	2	3	3	3	3	3	3	
	63	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	2	2	3	3	3	3	3	
	64	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	2	2	3	3	3	3	
	65	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	2	2	3	3	3	
	66	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	2	2	3	3	
	67	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	2	2	3	
	68	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	2	3	
	69	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	2	3
	70	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	2	3

- Diminution du niveau sonore
- 0 Impact nul
- 1 Impact faible
- 2 Impact moyen
- 3 Impact fort

Annexe IV - Résolution municipale



VILLE DE DÉGELIS

369, avenue Principale
Dégelis, G5T 2G3

**EXTRAIT DU LIVRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
DE LA VILLE DE DÉGELIS**

Session Régulière du 7 mai 2001

EXTRAIT:

ATTENDU QUE le Ministère des Transports a déposé de nouveaux documents pour l'amélioration de la Route 185 en date du 17 avril 2001;

ATTENDU QU'une analyse complète de ces plans a été faite par les membres du Conseil municipal;

ATTENDU QUE des options étaient également offertes à la hauteur de la 8^{ème} Rue et de la 10^{ème} Rue;

Il est proposé par M. Daniel Beaulieu, appuyé par M. Claude Lavoie et résolu que la Ville de Dégelis accepte les plans tels que déposés par le Ministère des Transports et ce sans tenir compte des options supplémentaires proposées pour la 8^{ème} Rue et la 10^{ème} Rue.
ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

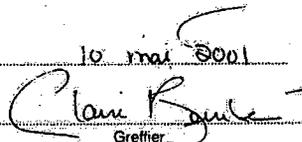
Greffe
853-2332

Résolution numéro 010514-4750

Vraie copie certifiée,

ce

10 mai 2001



Greffier

Annexe V – Avis de projet

**Avis
de
projet**

**ÉVALUATION
ENVIRONNEMENTALE**

**CONSTRUCTION D'UN CARREFOUR DÉNIVELÉ
À L'INTERSECTION DES ROUTES 185 ET 295**

**MUNICIPALITÉ DE DÉGELIS
NO DE PROJET : 20-3372-9806**

JUILLET 1999

INTRODUCTION

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) oblige toute personne ou groupe à suivre la *Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement* et à obtenir un certificat d'autorisation du gouvernement, avant d'entreprendre la réalisation d'un projet visé par le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., c. Q-2, r.9). Entrée en vigueur le 30 décembre 1980, cette procédure s'applique uniquement aux projets localisés dans la partie sud du Québec. D'autres procédures d'évaluation environnementale s'appliquent aux territoires ayant fait l'objet de conventions avec les Cris, les Inuits et les Naskapis.

Depuis l'entrée en vigueur, le 18 juin 1993, de la Loi sur l'établissement et l'agrandissement de certains lieux d'élimination de déchets (chap. 44), tout projet d'établissement ou d'agrandissement d'un lieu d'enfouissement sanitaire ou de dépôt de matériaux secs, au sens du Règlement sur les déchets solides, est aussi assujéti à la procédure prévue à la section IV.1 de la Loi sur la qualité sur l'environnement.

Le dépôt de l'avis de projet constitue la première étape de la procédure. Il s'agit d'un avis écrit par lequel l'initiateur informe le ministre de l'Environnement du Québec de son intention d'entreprendre la réalisation d'un projet. Il permet aussi au Ministère de s'assurer que le projet est effectivement assujéti à la procédure et, le cas échéant, de préparer une directive indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact que l'initiateur doit préparer.

Le formulaire avis de projet sert à décrire les caractéristiques générales du projet. Il doit être présenté d'une façon claire et concise et se limiter aux éléments pertinents à la bonne compréhension du projet et de ses impacts appréhendés. Ce formulaire et tout document annexé doivent être fournis en quinze copies. Comme prévu à la procédure, l'avis de projet doit être mis à la disposition du public pour information et consultation publiques du dossier.

Dûment rempli par le promoteur ou le mandataire de son choix, l'avis de projet est ensuite retourné à l'unité administrative responsable de l'évaluation environnementale :

Ministère de l'Environnement du Québec
Direction des évaluations environnementales
675, boul. René-Lévesque Est (6^{ième} étage)
Édifice Marie-Guyard
Québec (Québec)
G1R 5V7

--	--

À l'usage du ministère de l'Environnement et de la Faune	Date de réception _____
	Numéro de dossier _____

1. Promoteur : Ministère des Transports du Québec

Adresse : Direction du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine
92, 2^e Rue Ouest, bureau 101
Rimouski (Québec) G5L 8E6

Téléphone : (418) 727-3674
Télécopieur : (418) 727-3673

Responsable du projet : Jean-Louis Loranger, directeur territorial
du Bas-Saint-Laurent-
Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine

Chargée de l'étude d'impact :
Sylvie Demers, aménagiste

Adresse : Ministère des Transports du Québec
Service de l'analyse, du plan et du soutien technique
700, boul, René-Lévesque Est, 14^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

Téléphone : (418) 644-6659
Télécopieur : (418) 644-9662

2. Consultant mandaté par le promoteur

Ne s'applique pas

3. Titre du projet

- Construction d'un carrefour dénivelé à l'intersection des routes 185 et 295.
- Municipalité de Dégelis.

4. Objectifs et justification du projet

Mentionner les principaux objectifs poursuivis et faire ressortir les raisons motivant la réalisation du projet.

La route 185 est le tronçon de la Transcanadienne qui relie les villes de Rivière-du-Loup et d'Edmundston au Nouveau-Brunswick. En 1973, pour compléter la Transcanadienne, les autorités choisirent d'élargir la Route 2 qui traverse la région du Témiscouata. Les projections du trafic ne justifiaient pas la construction d'une autoroute pour relier le Québec et les provinces Maritimes.

Aujourd'hui, la route 185, qui mesure 101 kilomètres, est le seul tronçon québécois de la Transcanadienne à être construit à deux voies. En 1997, une étude d'opportunité, réalisée par le ministère des Transports, conclut à la nécessité d'intervenir pour régler des problèmes actuels et potentiels de sécurité et de circulation⁴².

En effet, l'analyse de la sécurité routière révèle qu'il y a eu 957 accidents durant la période de 1991 à 1995 sur la route 185, dont 715 accidents en section et 242 accidents aux 38 principaux carrefours étudiés. La tendance des taux d'accidents mortels (30 accidents mortels et 67 avec blessés graves) témoigne de l'existence d'un problème de sécurité routière. Parmi les carrefours problématiques où la gravité des accidents est plus importante qu'à d'autres carrefours comparables, il y a l'intersection des routes 185 et 295 à Dégelis.

L'analyse des caractéristiques des déplacements montre que la route 185 est un lien important pour le transport des marchandises entre les provinces de l'Atlantique et le Québec ainsi que l'Ontario. La proportion de camions captés au poste d'enquête de Dégelis est de 14 à 21 % du totale de la circulation qui représente 4700 véhicules par jour (DJMA), avec des pointes de 10 970 véhicules. Dans l'ensemble, le niveau de service est bon. Le DJMA, le gabarit de la route et les nombreuses voies pour véhicules lents en sont les principales raisons⁴³.

Par contre, les comptages journaliers effectués aux principaux carrefours de la route 185 révèlent que l'intersection de la route 295 est parmi les 9 croisements induisant le plus de circulation, avec un DJMA de 5 600 véhicules par jour. Bien que le niveau de service soit jugé très bon avec la cote B à l'approche ouest et, la cote C à l'approche est, ce carrefour présente des problèmes de circulation et de sécurité qu'il faut corriger.

⁴² Ministère des Transports du Québec, 1997. *Route 185 – Rivière-du-Loup – Nouveau-Brunswick – Étude d'opportunité – Partie I : Étude des besoins*. Direction territoriale du Bas-Saint-Laurent – Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine, Service du support technique, 114 pages.

⁴³ Idem. Pages 30 à 35.

Les problèmes d'accidents et de circulation, le statut de Transcanadienne de la route 185 ainsi que l'objectif du ministère des Transports d'améliorer la sécurité des routes au Québec, justifient le projet qui consiste à construire un carrefour dénivelé à l'intersection de la route 295 considéré comme le principal carrefour de la municipalité de Dégelis.

5. Localisation du projet

Mentionner l'emplacement ou les emplacements où le projet est susceptible de se réaliser et inscrire, si connus, les numéros cadastraux (en termes de lot, rang, canton et municipalité touchés). Ajouter en annexe une carte topographique ou cadastrale de localisation du projet.

Le projet est réalisé sur le territoire de la Direction territoriale (33) du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine du ministère des Transports du Québec, à l'intérieur des limites de la municipalité de Dégelis située dans la municipalité régionale de comté (MRC) de Témiscouata (voir carte Localisation du projet).

Plus précisément, le projet implique un tronçon approximatif de 3 km incluant les carrefours des rues Principale nord et sud. Les travaux prévus peuvent se réaliser en grande partie à l'intérieur de l'emprise actuelle du ministère des Transports qui varie entre 45,7 à 90 m de largeur. Les lots touchés par ce projet sont:

- les lots 37 à 50 du Rang I de la Rivière Madawaska, pour la partie sud de la rivière aux Perches;
- les lots 101 à 106 du Rang II de l'Ancien Chemin du Témiscouata ainsi que les lots 311 à 314 du Rang S.O. de l'Ancien Chemin du Témiscouata, pour la partie nord de la rivière aux Perches;

6. Propriété des terrains

Indiquer, s'il y a lieu, le statut de propriété des terrains où la réalisation du projet est prévue. Fournir ces renseignements sur une carte si possible.

À l'extérieur de l'emprise du ministère des Transports, les propriétés touchées sont de tenure privée ou municipale.

7. Description du projet et de ses variantes

Pour chacune des phases (aménagement, construction et exploitation), décrire les principales caractéristiques associées à chacune des variantes du projet, incluant les activités, mieux cerner les caractéristiques du projet (plan, croquis, vue en coupe, etc.).

Le projet consiste à aménager la route 185 à quatre voies à chaussées séparées par une glissière rigide et la creuser pour passer sous la route 295, située au centre de la municipalité. Afin de limiter les accès direct à la route 185, les propriétés riveraines seront accessibles par des chemins de desserte qui rejoignent le carrefour dénivelé.

Des options de tracé et des variantes sur le type de carrefour dénivelé, sur l'aménagement des voies de desserte et sur le raccordement des accès ainsi que sur le type de séparation des chaussées seront évaluées afin de faire un choix de moindre impact pour l'environnement et le plus sécuritaire pour les usagers.

8. Composantes du milieu et principales contraintes à la réalisation du projet

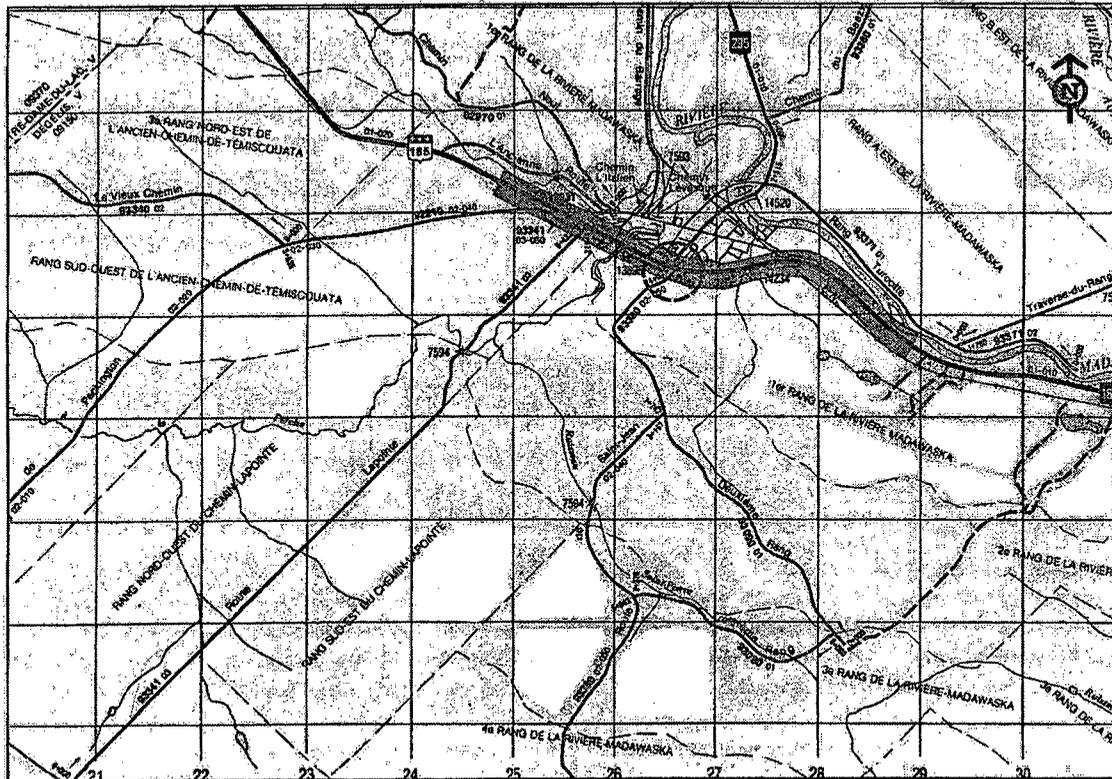
Pour l'emplacement envisagé, décrire brièvement les milieux naturel et humain tels qu'ils se présentent avant la réalisation du projet, ainsi que les principales contraintes prévisibles (zonage, espace disponible, milieux sensibles, compatibilité avec les usages actuels, disponibilité des services, topographie, présence de bâtiments, préoccupations majeures de la population, etc.).

Le secteur à l'étude se situe majoritairement à l'intérieur des limites du périmètre d'urbanisation de la municipalité de Dégelis où plusieurs commerces ont des accès directs à la route 185. Les terrains situés au-delà de l'intersection de la rue Principale nord sont inclus dans la zone agricole permanente. Tandis que ceux situés au-delà de l'intersection de la rue Principale sud sont dans une zone agro-forestière où les résidences et les commerces sont permis.

La route 295 relie les parties est et ouest de la municipalité de Dégelis. Le carrefour est traversé autant par les véhicules et les autobus scolaires que par les piétons. Et, l'achalandage augmentera au fur et à mesure de la réalisation des projets de développement résidentiels actuellement prévus de part et d'autre de la route 185.

Aucun bâtiment cité ou classé comme bien culturel n'a été identifié dans le secteur à l'étude.

LOCALISATION DU PROJET



Échelle 1 : 50 000

9. Principaux impacts appréhendés

Pour les phases d'aménagement, de construction et d'exploitation du projet, décrire sommairement les principaux impacts (milieux naturel et humain) susceptibles d'être causés par la réalisation du projet.

Parmi les impacts appréhendés, il y a le changement de certains accès et la déviation du trafic vers les chemins de desserte reliés au futur carrefour dénivelé de la route 295. Le détour exigé pénalise certains usagers, mais il a l'avantage d'être beaucoup plus sécuritaire que le carrefour actuel.

Les impacts visuels sont minimisés car un carrefour de type losange est proposé afin de réduire l'empiètement. De plus, l'abaissement de la route 185 par rapport à la route 295 atténue la coupure visuelle créée par la présence de l'infrastructure existante. L'impact visuel est surtout perçu par les usagers de la route 185.

Les travaux vont créer des inconvénients pour les usagers. Cependant, le ministère des Transports a l'obligation de les desservir en offrant des circuits alternatifs.

10. Calendrier de réalisation du projet

Indiquer le calendrier selon les différentes phases de réalisation du projet et en tenant compte du temps requis pour la préparation de l'étude d'impact et le déroulement de la procédure.

Pour la Direction territoriale du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, la réalisation du projet est jugée prioritaire pour des raisons de sécurité. La construction du carrefour dénivelé est prévue pour l'an 2003-2004.

11. Phases ultérieures et projets connexes

Mentionner, s'il y a lieu, les phases ultérieures du projet et tout autre projet susceptible d'influencer la conception du projet proposé.

Aucune phase ultérieure n'est prévue à moyen terme pour ce projet.

12. Modalités de consultation du public

Mentionner, s'il y a lieu, les diverses formes de consultation publique prévues au cours de l'élaboration de l'étude d'impact. Le cas échéant, inclure le plan de communication envisagé.

La municipalité de Dégelis ainsi que d'autres intervenants du milieu comme la MRC et l'UPA seront consultés sur les plans de l'avant-projet préliminaire. Une consultation publique de l'étude d'impact est également prévue.

13. Remarques

Inscrire tout autre renseignement jugé nécessaire à une meilleure compréhension du projet et au besoin, annexer des pages supplémentaires.

Je certifie que tous les renseignements mentionnés dans le présent avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.

Signé le _____

par

12/20/2003

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 178 276