

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**

RÉSUMÉ

Projet n° 20-3372-9806

Décembre 2001

CANQ
TR
QUE
BSLGIM
108
Rés.

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

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

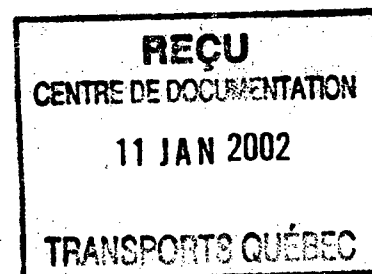
Jacques D'Astous, *ingénieur*
André Drolet, *ingénieur*

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*



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

GAND
TR
QUE
BSL-GIM
108
rés.

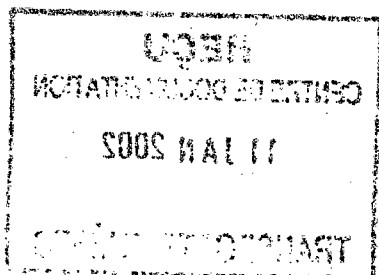


TABLE DES MATIÈRES

	Page
1. RAISON D'ÊTRE DU PROJET	3
1.1 UNE CIRCULATION MAJORITAIREMENT COMPOSÉE DE TRANSPORT EN TRANSIT.....	3
1.2 DES PROBLÈMES DE SÉCURITÉ CAUSÉS PAR LE CONFLIT EXISTANT ENTRE LA CIRCULATION LOCALE ET CELLE DE TRANSIT.....	3
1.3 UNE INTERVENTION MAJEURE POUR ASSURER LA SÉCURITÉ DE TOUS LES USAGERS	5
2. DESCRIPTION DU MILIEU HUMAIN	7
2.1 PORTRAIT SOCIOÉCONOMIQUE.....	7
2.1.1 Économie axée sur la transformation du bois.....	7
2.1.2 Enjeux en matière de transport.....	8
2.2 UTILISATION DU SOL ACTUELLE ET PROJETÉE.....	8
2.2.1 Zone urbaine et de villégiature.....	11
2.2.2 Secteur urbain situé à l'extérieur de la zone agricole permanente	11
2.2.3 Aucun site ou bâtiment reconnu ou classé.....	11
2.2.4 Projets de développement consolidant l'urbanisation de chaque côté de la route 185	11
2.3 UN PAYSAGE URBAIN ENTOURÉ DE VERDURE	12
2.4 AUCUN SITE ARCHÉOLOGIQUE CLASSÉ OU RECONNU	15
2.5 UN NIVEAU SONORE ACTUEL MOYEN	15
3. DESCRIPTION DU MILIEU NATUREL	17
3.1 HABITAT AQUATIQUE AYANT PEU DE POTENTIEL.....	17
3.2 AUCUNE ESPÈCE D'OISEAU MENACÉE OU VULNÉRABLE.....	17
3.3 AUCUNE PLANTE RARE NI D'ÉCOSYSTÈME FORESTIER EXCEPTIONNEL.....	18
4. DESCRIPTION DU PROJET.....	19
5. MÉTHODE D'ANALYSE ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX	23
6. DES IMPACTS MINEURS SUR LE MILIEU NATUREL	25
6.1 AUCUNE CONTRAINTÉ GÉOTECHNIQUE MAJEURE	25
6.2 PEU DE PERTE DU TERRITOIRE BOISÉ.....	26
6.3 PEU D'IMPACT SUR LES OISEAUX	26
6.4 PEU D'IMPACT SUR L'HABITAT AQUATIQUE NI SUR LES POISSONS	27
7. DES IMPACTS MOYENS SUR LE MILIEU HUMAIN	29
7.1 DES IMPACTS POSITIFS POUR LA SÉCURITÉ DE LA CIRCULATION LOCALE ET DE TRANSIT	29
7.2 DES EXPROPRIATIONS NÉCESSAIRES CAUSANT DES IMPACTS ÉCONOMIQUES.....	30
7.3 DES IMPACTS MINEURS ET POSITIFS SUR LE PAYSAGE.....	32
7.4 DES IMPACTS SONORES POSITIFS MALGRÉ L'AUGMENTATION DE LA CIRCULATION FUTURE.....	33
7.5 AUCUN IMPACT SUR LES RESSOURCES ARCHÉOLOGIQUES CONNUES	34
7.6 DES IMPACTS TEMPORAIRES DURANT LES TRAVAUX DE CONSTRUCTION	34
8. BILAN DES IMPACTS ET DES MESURES D'ATTÉNUATION.....	37
9. PROGRAMME DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI.....	45

LISTE DES TABLEAUX

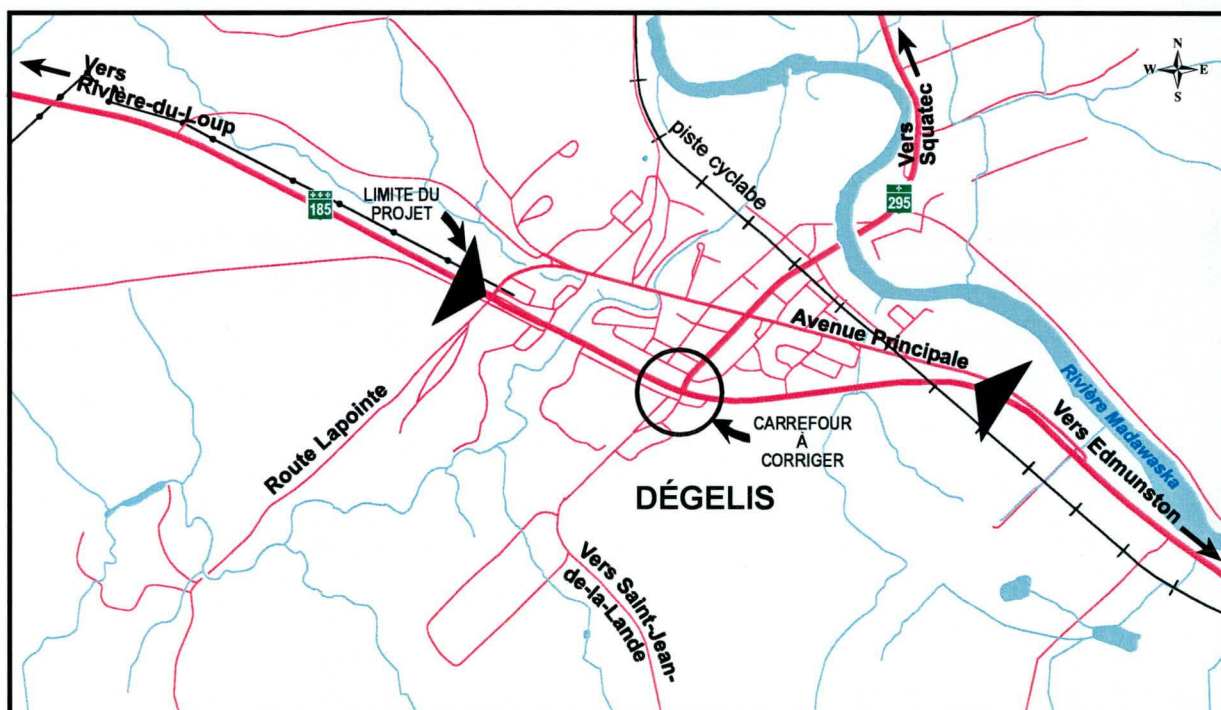
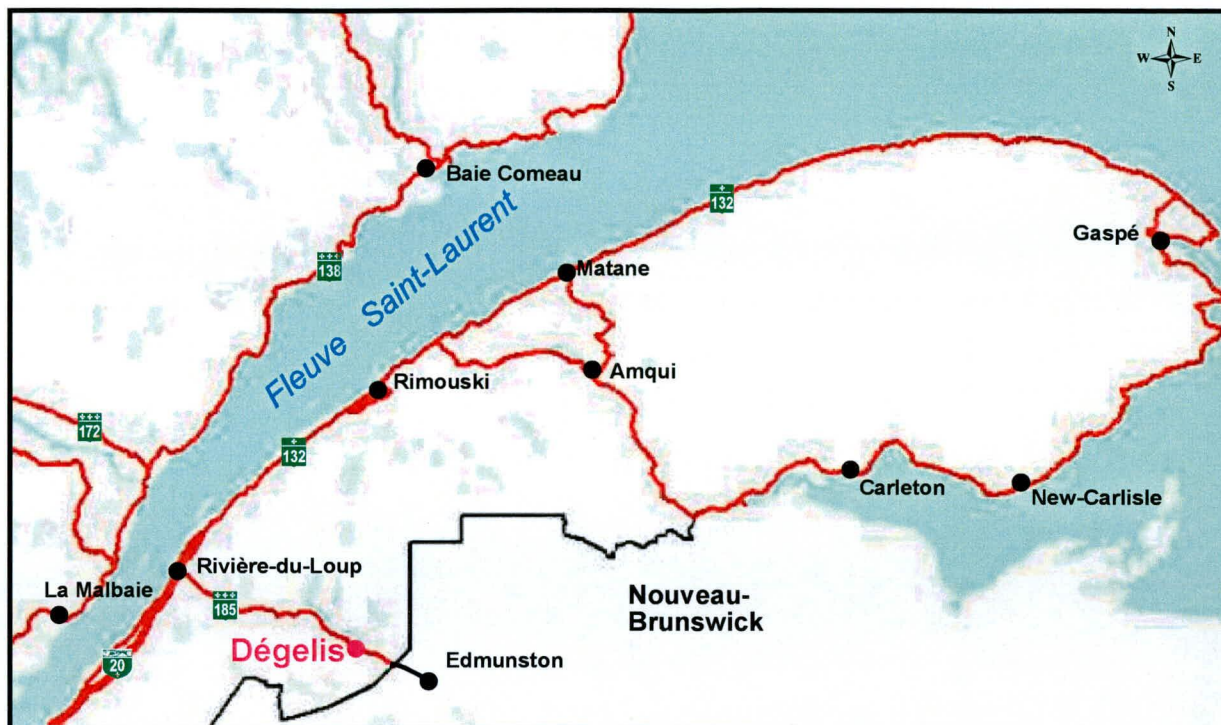
	Page
Tableau 1 - Résumé des accidents sur une période de cinq ans (1991-1995)	4
Tableau 2 - Niveau de qualité de l'environnement sonore.....	15
Tableau 3 - Nombre de résidences en fonction du niveau de gêne avant et après le projet.....	33
Tableau 4 - Résumé des impacts et des mesures d'atténuation	39

LISTE DES FIGURES

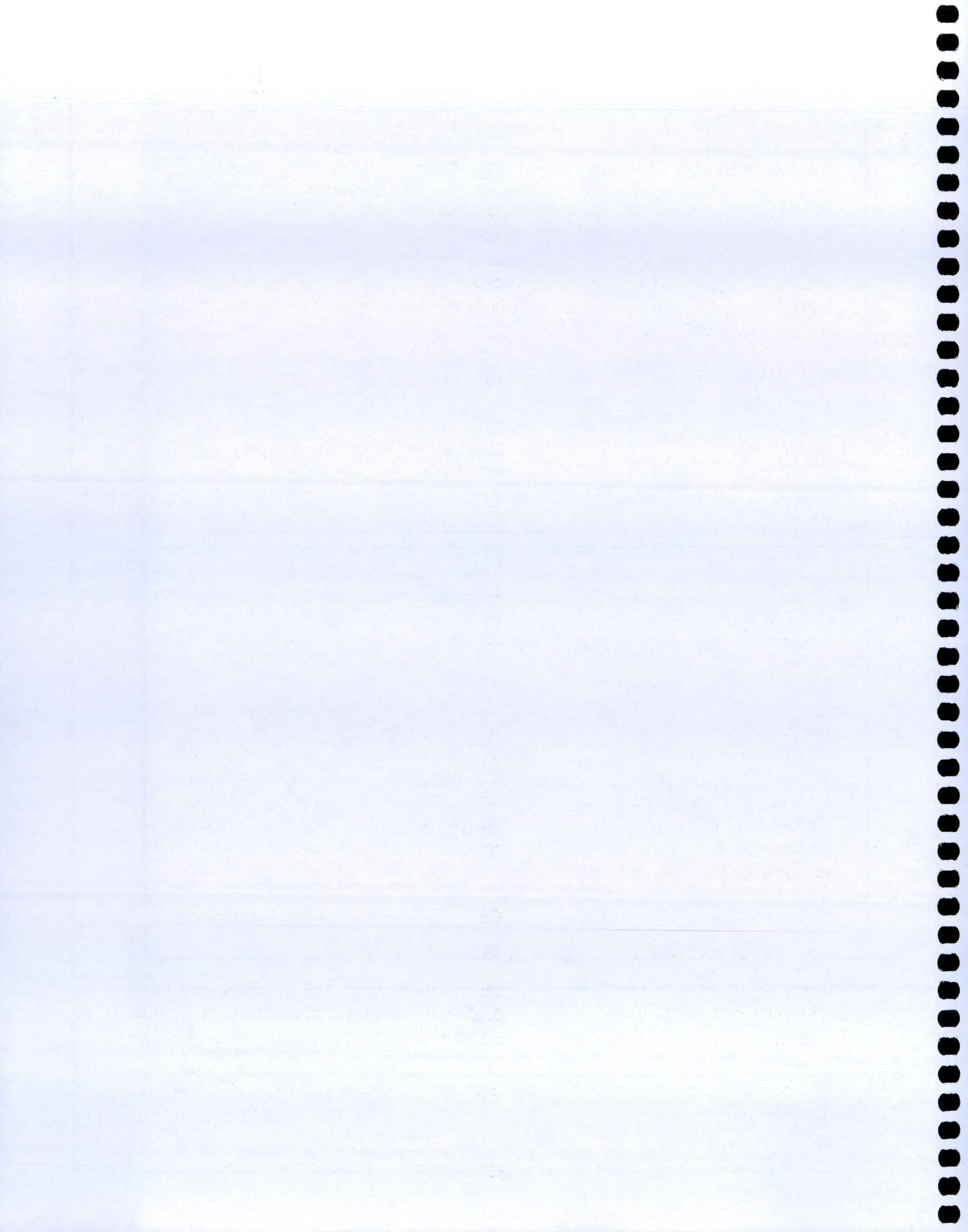
Figure 1 - Localisation du projet	1
Figure 2 - Utilisation du sol actuelle et projetée.....	9
Figure 3 - Plan d'avant-projet	21
Figure 4 - Localisation des impacts	43

LISTE DES PHOTOS

Photo 1 - Vue en direction nord	13
Photo 2 - Vue en direction sud.....	13



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



1. Raison d'être du projet

La route 185 est le seul tronçon québécois de la Transcanadienne à être construit à deux voies. Elle relie les villes de Rivière-du-Loup et d'Edmundston au Nouveau-Brunswick et traverse sept municipalités dont les périmètres d'urbanisation de Saint-Antoine, de Saint-Louis-du-Ha!Ha!, de Cabano, de Notre-Dame-du-Lac et de Dégelis. La route 295 traverse le centre-ville de Dégelis et relie la municipalité de Squatec située à l'est du lac Témiscouata.

1.1 Une circulation majoritairement composée de transport en transit

En 1996, le volume de circulation s'élevait à 4700 véhicules par jour (DJMA). En été, il pouvait atteindre une moyenne de 6500 véhicules (DJME) et en hiver 3100 véhicules (DJMH)¹. La proportion de camions représentait une moyenne de 23 % de la circulation totale. Une étude réalisée au mois de mai 2001, à l'intersection de l'avenue Principale Sud à Dégelis, révélait que cette proportion atteignait 32 % au nord du carrefour et environ 30 % au sud de celui-ci. En 1996, l'intersection des routes 295 et 185 présentait un bon niveau de service avec un délai d'attente variant de 5 à 20 secondes. En tenant compte d'une augmentation annuelle des débits de circulation de 2 %, le niveau de service demeurerait acceptable pour les 20 prochaines années.

L'enquête origine-destination effectuée en 1983 confirme que la route 185 est majoritairement composée d'une circulation en transit. En effet, 68,1 % des usagers proviennent de l'extérieur de Rivière-du-Loup et de la MRC de Témiscouata et se rendent au-delà de la frontière du Nouveau-Brunswick. Parmi ces usagers, 21,6 % proviennent des autres provinces et des États-Unis. Cette route est également un lien important pour le transport des marchandises entre les provinces de l'Atlantique, le Québec ainsi que l'Ontario. Une enquête effectuée en 1987 révélait que 79,2 % des camionneurs étaient en transit externe, dont 27,9 % provenaient des autres provinces ou des États-Unis.

1.2 Des problèmes de sécurité causés par le conflit existant entre la circulation locale et celle de transit

On a dénombré 957 accidents sur l'ensemble de la route 185 (101 km) entre le 1^{er} janvier 1991 et le 31 décembre 1995. Ces accidents ont causé la mort de 42 personnes, infligé des blessures graves à 100 personnes et des blessures légères à

¹ DJMA : débit journalier moyen annuel; DJME : débit journalier moyen d'été; DJMH : débit journalier moyen d'hiver.

380 autres. Durant cette même période de cinq ans, il y a eu à Dégelis 50 accidents dont 16 au carrefour de la route 295. Cette intersection fait partie des 7 carrefours problématiques retenus sur la route 185 à la suite d'une analyse comparative des taux d'accidents. Il y a également eu 17 accidents dans le secteur commercial situé autour du carrefour de la 10^e Rue, au pied du pont (viaduc) qui traverse la piste cyclable. Parmi les facteurs expliquant les causes d'accidents, mentionnons :

- ➡ une mauvaise perception du danger aux approches nord et sud de l'intersection de la route 295,
- ➡ des distances de visibilité limitées par la présence de glissières, de panneaux de signalisation et de fûts d'éclairage,
- ➡ les nombreux accès mal définis,
- ➡ la vitesse des véhicules de transit entrant en conflit avec les manœuvres quotidiennes des usagers locaux.

Le tableau 1 présente le nombre et la gravité des accidents qui se sont produits à 4 carrefours donnant accès au centre-ville de Dégelis de même que dans le secteur commercial.

TABLEAU 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
TOTAL	38	9	3		50		

*T_a : taux d'accidents par million de véhicules.

*T_c : taux critique d'accidents par million de véhicules.

Le suivi des accidents démontre clairement qu'il n'y a pas d'amélioration à Dégelis. En effet pendant une période de quatre ans, de 1996 à 1999, il s'est produit 71 nouveaux accidents dont un mortel et 4 autres avec des blessés graves. De ce nombre,

mentionnons que 42 accidents (59 %) ont eu lieu à l'un des carrefours concernés par le projet. Il faut préciser que les conditions hivernales sont particulièrement difficiles parce que la route 185 se situe perpendiculairement au vent dominant. Il y a aussi d'autres facteurs importants comme le brouillard causé par l'évaporation du lac Témiscouata durant les mois d'août et d'octobre, la bruine s'échappant de la rivière Madawaska en formant une fine couche de glace sur la chaussée ainsi que le comportement, la vitesse et la fatigue des conducteurs qui circulent souvent sur de grandes distances.

1.3 Une intervention majeure pour assurer la sécurité de tous les usagers

En 1997, une étude d'opportunité réalisée par le ministère des Transports concluait qu'il fallait intervenir à plusieurs endroits de la route 185 pour régler des problèmes actuels et potentiels en matière de sécurité et de circulation. En effet, les données révélaient que la tendance des taux d'accidents mortels était à la baisse au Québec, sauf sur la route 185 où elle se maintenait depuis plusieurs années à un niveau supérieur à celui des routes comparables.

L'analyse portant sur la sécurité démontre que les causes de plusieurs accidents sont difficiles à contrôler sans une intervention majeure pour séparer la circulation de transit et la circulation locale. La circulation locale effectuant des virages aux intersections ainsi qu'aux accès privés ou commerciaux entre en conflit avec celle de transit qui elle, circule à grande vitesse. De même, la présence d'autobus scolaires et de véhicules de livraison ou encore de récupération des ordures perturbe les mouvements de la circulation de transit et crée un important potentiel d'accidents.

À Dégelis, l'intersection de la route régionale 295 qui traverse le centre-ville a été identifiée comme étant un secteur dangereux où la construction d'un carrefour dénivelé (échangeur) est devenue nécessaire et urgente afin de séparer les mouvements de la circulation. 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.

Des solutions de rechange au carrefour dénivelé que ce soit 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 n'ont pas été retenues, car elles ne répondent pas aux objectifs opérationnels du ministère des Transports d'assurer une circulation continue sur la Transcanadienne. Elles ne répondent pas non plus aux orientations de développement de la municipalité de Dégelis et de la MRC de Témiscouata d'utiliser l'axe existant de la route 185.

Le projet d'amélioration de la sécurité à Dégelis s'inscrit parmi les différentes mesures planifiées par le ministère des Transports pour l'ensemble de la route 185 car le tronçon

de la Transcanadienne est jugé essentiel au développement économique du Québec et des Maritimes. Cette intervention est planifiée dans une perspective à long terme d'une route à quatre voies à chaussées séparées située dans l'axe actuel.

2. Description du milieu humain

Dégelis s'identifie comme étant une ville dynamique située dans un environnement naturel où le plein air et la villégiature, les sports nautiques et le vélo sont particulièrement 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 une exploitation agroforestière florissante. Aujourd'hui, elle se définit comme une ville de services à caractère d'attraction régionale².

2.1 Portrait socioéconomique

La municipalité de Dégelis est la plus peuplée de la MRC de Témiscouata. En 1996, sa population s'élevait à 3437 résidants, ce qui représente une légère hausse de 2,6 % par rapport à 1991³. En 1996, les 1240 ménages présents se répartissaient comme suit :

✓ personne : 19,4 %	✓ personnes : 21,0 %
✓ personnes : 31,9 %	✓ personnes et plus : 27,8 %

En 1996, 53,3 % de la population ne possédait pas de diplôme d'études secondaires alors que 18,6 % détenait un diplôme d'études post-secondaires⁴. Le revenu annuel moyen était de 19 202 \$. Le taux de chômage observé de 17,7 % était inférieur à celui de la MRC (19,6 %) mais était supérieur à celui de Cabano (15,1 %). Le taux d'activités (52,7 %) était quant à lui légèrement supérieur à celui de la MRC (51,9 %)⁵.

2.1.1 Économie axée sur la transformation du bois

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 de scieries et d'ateliers de rabotage constituent les principaux employeurs. Le secteur primaire regroupe 11,7 % de tous les emplois de la municipalité; une proportion pouvant se comparer à celle de la MRC. Le secteur secondaire représente 25,3 % et le secteur tertiaire 63,0 %.

² Gaston Saint-Pierre et ass., 1990. *Plan d'urbanisme. Ville de Dégelis*.

³ Statistique Canada, recensement 1996.

⁴ Qui ne concernent pas les études universitaires.

⁵ Statistique Canada, recensement 1996.

2.1.2 Enjeux en matière de transport

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

- ➡ 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 actuel⁶.

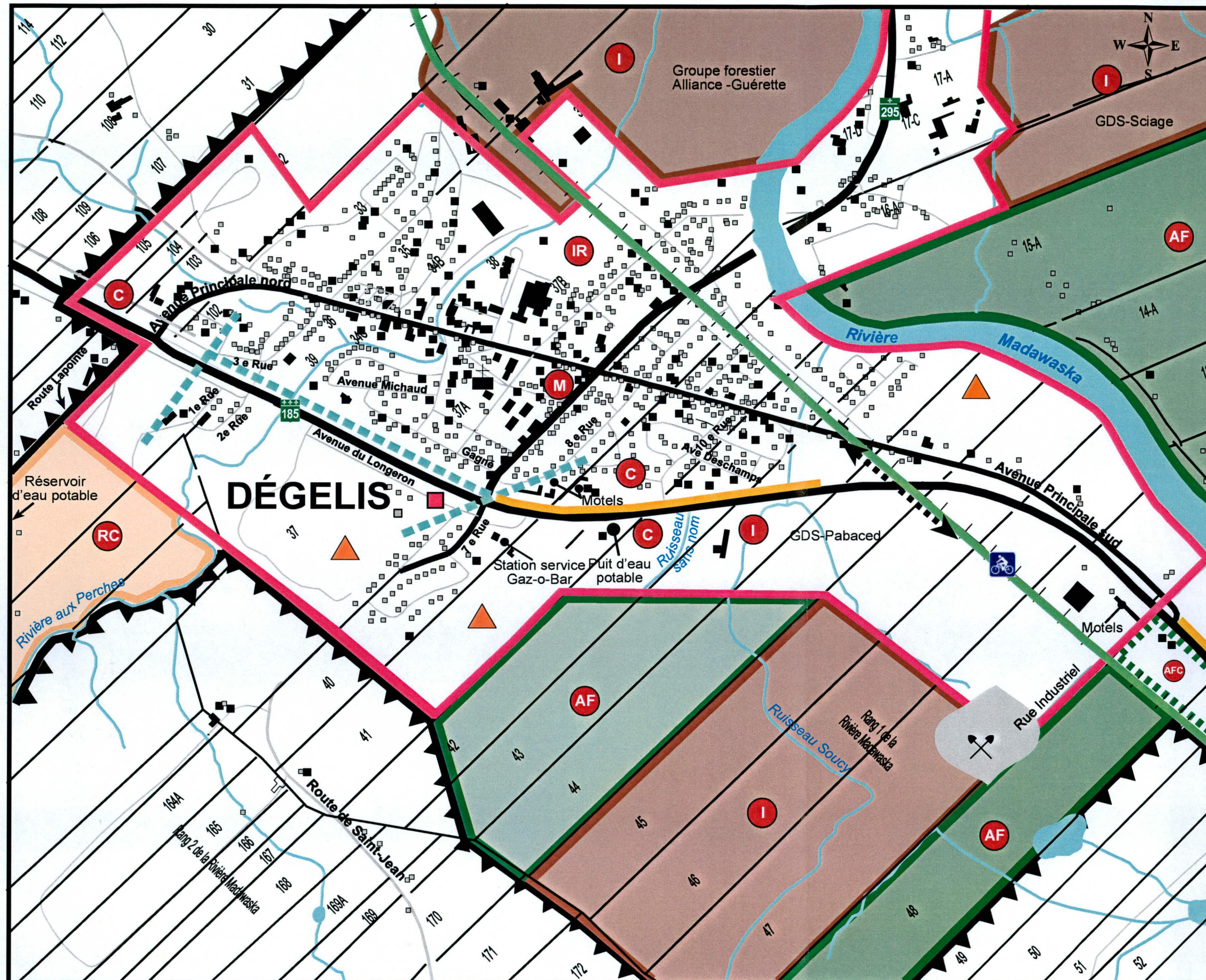
Les principales orientations en matière d'aménagement du territoire et de transport retenues à l'intérieur du plan d'urbanisme de la ville de Dégelis sont :

- ➡ reconnaître Dégelis en tant que 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 services;
- ➡ 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.

2.2 Utilisation du sol actuelle et projetée

Le projet se situe à l'intérieur du périmètre d'urbanisation de la ville de Dégelis. Toutes les propriétés situées aux abords de la route 185 sont alimentées en eau potable par l'aqueduc municipal à l'exception d'une résidence (n° 1074, chaînage 1+400) située au sud-ouest de l'intersection de la route 295 qui est alimentée par un puits individuel de type artésien (Figure 2).

⁶ Une résolution (RS-085-00) du Conseil de la MRC de Témiscouata (juin 2000).



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

UTILISATION DU SOL ACTUELLE ET PROJETÉE FIGURE 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

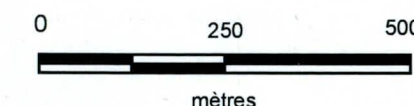
ÉLÉMENT DE L'UTILISATION DU SOL

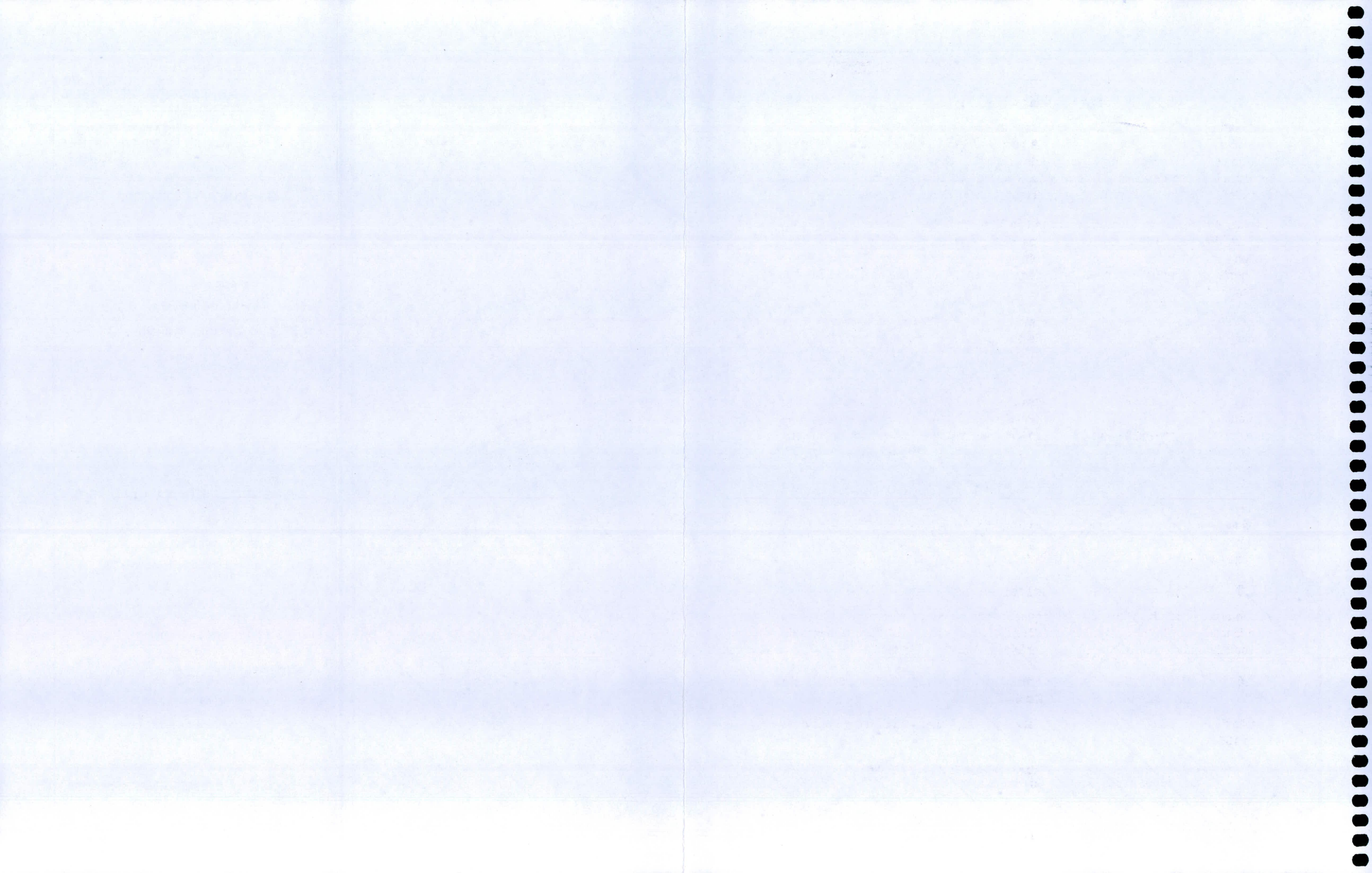
- Conduite d'amenée d'eau
- Concentration d'accès
- Parc linéaire interprovincial Petit Témis
- X Carrière-sablière
- Poste Canada (kiosque)

PROJET DE DÉVELOPPEMENT

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

Québec
Ministère des Transports





2.2.1 Zone urbaine et de villégiature

Les commerces, les institutions et les services se concentrent au centre-ville aux alentours de l'avenue Principale située à l'est de la route 185. La ville de 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 la réalisation des interventions prévues dans le cadre du programme « Rues Principales ».

Il existe également quelques commerces liés à la circulation de transit construits en bordure de la route 185 : des motels, des restaurants de même qu'une importante station-service avec un stationnement aménagé pour le repos des camionneurs. Deux bâtiments sont actuellement vacants. Les activités industrielles sont localisées à l'extérieur du centre-ville.

Le lac Témiscouata représente l'atout récréotouristique le plus 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.

Cette municipalité est également le rendez-vous des cyclistes, surtout lors du Festival du vélo au mois de juillet. La piste cyclable le Petit Témis traverse le centre-ville. L'ancienne gare est transformée en halte-vélo dotée de tous les services nécessaires aux nombreux cyclistes de passage.

2.2.2 Secteur urbain situé à l'extérieur de la zone agricole permanente

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

2.2.3 Aucun site ou bâtiment reconnu ou classé

Aucun site d'intérêt historique ou esthétique, ni aucun bâtiment reconnu ou classé ne sont identifiés par la Ville ou par le ministère de la Culture et des Communications du Québec dans la zone à l'étude délimitée par le périmètre d'urbanisation.

2.2.4 Projets de développement consolidant l'urbanisation de chaque côté de la route 185

La ville de Dégelis a identifié quelques projets de développement situés à proximité de la route 185 :

- ➡ 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 aménagée 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 environ 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 selon la demande.

Ces projets de développement consolideront l'urbanisation du sol de part et d'autre de la route 185. Ils seront des générateurs de circulation qui viendront s'ajouter aux déplacements existants créés par les commerces, les services, les écoles et les industries. Ces échanges fréquents, entre les secteurs est et ouest de la ville, augmenteront les manœuvres conflictuelles entre la circulation locale et celle de transit sur la route 185.

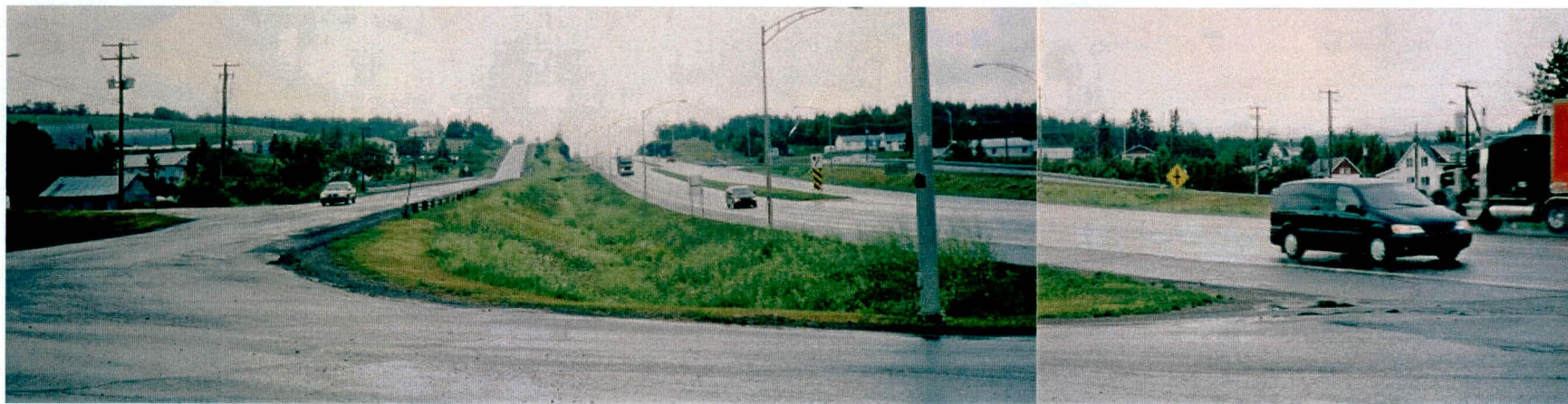
2.3 Un paysage urbain entouré de verdure

Le territoire de Dégelis se caractérise par la présence du grand lac Témiscouata et de la vallée de la rivière Madawaska de même que par un paysage forestier entourant l'agglomération. Ces paysages peuvent être perçus par les usagers de la route 185, là où le profil et la largeur de l'emprise permettent des perspectives sur de longues distances. Ils sont également visibles pour les observateurs regroupés dans l'agglomération urbaine à l'est de la route 185 et par les résidents situés sur un promontoire du côté ouest, où certaines cours arrière offrent des vues sur la ville, sur la zone commerciale et sur les infrastructures routières.

La zone à l'étude présente trois grandes unités de paysage (Photos 1 et 2) :

- ➡ l'unité de paysage agricole couvre la vallée de la rivière Madawaska et les plateaux plus à l'ouest qui offrent des perspectives sur les montagnes;
- ➡ 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 résidents du centre-ville. Le belvédère du mont Sainte-Anne est identifié par la Ville de Dégelis comme étant un site d'intérêt esthétique à mettre en valeur;
- ➡ l'unité de paysage urbain offre des vues mixtes sur la ville. Elle est traversée par la rivière aux Perches laquelle par sa sinuosité a influencé la forme urbaine du centre-ville. Le projet se situe à l'intérieur de cette unité. Du côté est de la route 185, elle offre une vue sur un secteur commercial où les stationnements sont en gravier et les accès mal aménagés et, du côté ouest, une vue sur un espace de verdure.

Photo 1 - VUE EN 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 éloignée de la route. Des terres agricoles sont perçues sur le plateau en arrière-plan.

Photo 2 - VUE EN 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.

Parmi les grandes orientations du plan d'urbanisme de Dégelis, la Ville propose de favoriser le maintien et l'amélioration de la qualité et de l'esthétique du paysage urbain et rural. Les moyens devant servir à sa mise en œuvre sont nombreux : contrôle du lotissement, normes relatives à l'implantation, réserve d'espaces verts publics et programme « Rues Principales ».

2.4 Aucun site archéologique classé ou reconnu

La consultation du répertoire des biens culturels et arrondissements du Québec du ministère de la Culture et des Communications du Québec indique qu'aucun site archéologique « classé » ou « reconnu » n'est présent à l'intérieur d'une zone comptant dix kilomètres 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 douze sites archéologiques sont actuellement connus à l'intérieur de cette zone, mais ils sont localisés au barrage du lac Témiscouata et sur les rives de la rivière Madawaska.

2.5 Un niveau sonore actuel moyen

L'analyse des résultats du climat sonore actuel démontre clairement que le niveau de bruit est égal ou supérieur à 60 dB(A) et ce, pour toutes les résidences construites en bordure de la route 185. Cette différence entre les niveaux sonores est attribuable à la variation du nombre de véhicules qui circule sur la route. Le niveau de bruit est plus élevé au nord de l'intersection de la route 295 et diminue au sud.

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 2).

Tableau 2 - NIVEAU DE QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT SONORE

Zone de climat sonore	Niveau de gêne
$L_{eq,24h} \leq 55 \text{ dB(A)}$	Acceptable
$55 \text{ dB(A)} < L_{eq,24h} < 60 \text{ dB(A)}$	Faiblement perturbé
$60 \text{ dB(A)} \leq L_{eq,24h} < 65 \text{ dB(A)}$	Moyennement perturbé
$L_{eq,24h} \geq 65 \text{ dB(A)}$	Fortement perturbé

3. Description du milieu naturel

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 tels que le Garrot à œil d'or, le Colvert et le Grand Harle couronné.

3.1 Habitat aquatique ayant peu de potentiel

Des trois cours d'eau touchés par le projet, la rivière aux Perches est le plus important. La route 185 la traverse au chaînage 0+525. Le pont 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 y 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'Omble de fontaine (*Salvelinus fontinalis*).

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 du 14 juillet 2000.

Le troisième cours d'eau est le ruisseau Soucy situé au chaînage 1+845. Ce cours d'eau ne représente pas un bon habitat pour le poisson. Sur une distance de près de 200 m, le ruisseau passe sous le stationnement de la salle de quilles et de l'avenue Principale. L'écoulement 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 portant sur les espèces présentes.

3.2 Aucune espèce d'oiseau menacée ou vulnérable

Le projet se situe en milieu urbain. Des zones gazonnées couvrent la majeure partie de l'emprise, à l'exclusion de la route existante. La végétation se compose 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 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*).

Seulement deux espèces aviaires ont été aperçues lors d'une visite sur le terrain réalisée le 7 juillet 2000 en fin d'après-midi : le Carouge à épaulettes et le Quiscale bronzé. Par contre, d'après la composition végétale, d'autres espèces devraient nicher

dans la zone à l'étude comme le Merle d'Amérique, la Paruline jaune et le Bruant chanteur.

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

3.3 Aucune plante rare ni d'écosystème forestier exceptionnel

L'analyse des cartes forestières, les travaux sur le terrain du 30 juin 2000 et du 4 septembre 2000 de même que la consultation du Groupe de travail sur les écosystèmes forestiers exceptionnels (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 d'étude, aucune unité forestière notable n'est propice à ces écosystèmes.

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

4. Description du projet

Le projet d'amélioration de la sécurité de la route 185 implique un tronçon d'une distance d'environ deux kilomètres inclus à l'intérieur du périmètre d'urbanisation de la ville de Dégelis, entre l'intersection de l'avenue Principale Nord et le pont (viaduc) qui traverse la piste cyclable le Petit Témis. Les lots 37 à 45 du rang I de la rivière Madawaska, les lots 101 à 105 du rang I ou concession N.E. de l'ancien chemin de Témiscouata ainsi que les lots 311 à 314 du rang S.O. de l'ancien chemin de Témiscouata sont touchés par le projet.

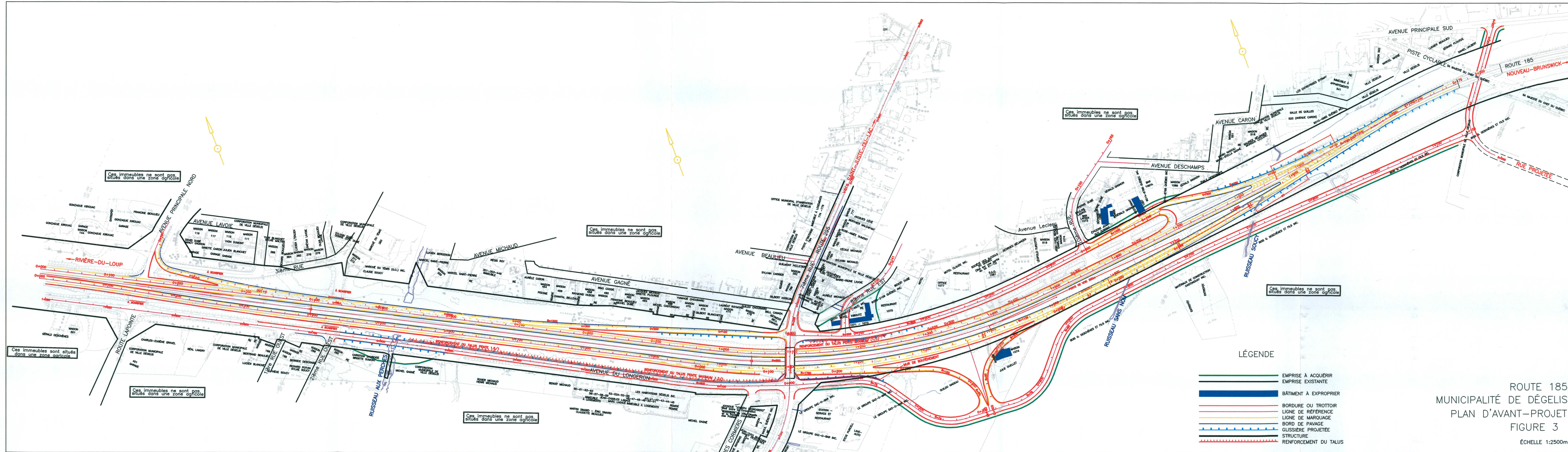
Les travaux futurs consistent principalement à construire un carrefour dénivelé (échangeur) à l'intersection de la route 295 et d'aménager la route 185 à quatre voies à chaussées séparées par un terre-plein de 15 mètres. La route 185 sera abaissée pour passer sous la route 295 qui traverse le centre-ville d'est en ouest. Des bretelles d'entrée/sortie et des chemins de desserte relieront les rues locales et les propriétés riveraines au carrefour dénivelé (Figure 3).

Les travaux sont réalisés dans l'axe actuel de la route 185, respectant ainsi le désir des élus. Voici le résumé des principales caractéristiques du projet :

- 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,
 - ✓ 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 future 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 coût total de construction est estimé à 15,0 M\$ 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 pas le coût du déplacement des utilités publiques ni le coût relatif aux expropriations et à l'acquisition de l'emprise nécessaire à la réalisation du projet.



ROUTE 185
MUNICIPALITÉ DE DÉGELIS
PLAN D'AVANT-PROJET
FIGURE 3

ÉCHELLE 1:2500m

5. Méthode d'analyse et d'évaluation des impacts environnementaux

La méthode d'analyse et d'évaluation des impacts distingue l'importance absolue d'un impact de la valeur environnementale de l'élément touché. La **valeur environnementale** fournit une donnée supplémentaire à l'évaluation d'un impact. L'importance accordée à cet élément provient du système de valeurs des différents publics concernés (citoyens, scientifiques, groupes d'intérêt, décideurs) et se rapporte autant à la valeur écologique des milieux physiques et biologiques qu'à la valeur socioéconomique. L'**importance absolue** d'un impact fait référence à la valeur objective et quantifiable de cet impact. Il découle de l'intégration de trois critères qui ont un poids égal : l'intensité, la durée ainsi que la portée. La portée de l'impact couvre à la fois la superficie et la portion de la population touchée.

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 où des mesures d'atténuation ne sont pas applicables pour diminuer les perturbations créées par le projet ;
- ➔ l'importance de l'impact est **moyenne** quand des mesures d'atténuation peuvent diminuer les perturbations majeures subies par les milieux 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 alors évalués en fonction des gains engendrés par un projet. Ces gains peuvent comprendre l'amélioration des conditions de circulation et des risques d'accidents découlant de l'intervention du MTQ. Ces gains peuvent également porter sur l'augmentation de la qualité de vie des résidents quand le projet les éloigne du bruit de la circulation et de la poussière. Les impacts positifs n'ont pas de valeur mineure, moyenne ou majeure comme les autres paramètres.

Des **mesures d'atténuation** peuvent être proposées pour diminuer les impacts négatifs. Dans certains cas, si aucune mesure ne peut être appliquée, des **mesures de compensation** peuvent être mises de l'avant pour produire des effets positifs.

Après l'application des mesures d'atténuation ou de compensation, une réévaluation est faite en vue de déterminer l'**impact résiduel** du projet sur les éléments du milieu naturel ou humain.

Un résumé des impacts du projet sur les éléments du milieu naturel et humain est présenté au tableau 4 du chapitre 8. On y fait aussi référence dans le texte par des lettres et des chiffres identifiés en **caractères gras**. La Figure 4 illustre leur localisation sur le territoire de Dégelis au moyen de ces mêmes symboles.

6. Des impacts mineurs sur le milieu naturel

Compte tenu que le projet se réalisera en milieu urbain, les impacts sur le milieu naturel seront plutôt faibles.

6.1 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.

6.2 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 ponton;
- ➡ 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'ont été recensés 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.

6.3 Peu d'impact sur les oiseaux

Le nombre de couples nicheurs touchés par le projet a été estimé à partir des résultats des données d'inventaire en supposant un couple pour chaque mâle chanteur dénombré.

Pendant la construction de la route, les sources d'impact susceptibles d'affecter l'avifaune se rapporteront au bruit, au dynamitage, aux déplacements de la machinerie, au piétinement de la végétation, au déboisement et à la suppression de la végétation. La portée de ces sources d'impact variera selon leur nature. À Dégelis, les impacts sur l'avifaune sont jugés mineurs **(B-2)** car les espèces touchées sont abondantes au Québec et le nombre de couples nicheurs affectés sera très faible.

À la fin des travaux, les impacts porteront sur la perte ou la modification d'habitats et leurs répercussions sur les populations d'oiseaux. Les sources d'impact incluent également l'utilisation de la route et les activités humaines qui se dérouleront par la suite. À Dégelis, l'impact de la modification de la route 185 sur l'avifaune est jugé mineur **(B-2)** compte tenu du très faible nombre de couples nicheurs touchés et de la nature des espèces en cause.

Mesures d'atténuation

- Durant la construction, couper les arbres et les arbustes entre le 1^{er} octobre et le 1^{er} mai afin de réduire l'impact sur la reproduction des oiseaux.
- Une plantation de massifs d'arbres, d'arbustes et de buissons sera faite dans l'emprise des bretelles selon le respect des normes de sécurité et de visibilité afin de favoriser le maintien des espèces présentes actuellement.

6.4 Peu d'impact sur l'habitat aquatique ni sur les poissons

De façon générale, l'impact du projet devrait être nul sur les deux petits cours d'eau inventoriés étant donné leur très faible potentiel qui ne permet pas de croire que les travaux pourraient avoir un impact négatif sur l'habitat aquatique ou sur les poissons.

Aucune mesure d'atténuation ne sera donc nécessaire.

En ce qui concerne l'allongement du ponton d'une longueur de 47 m sur la rivière aux Perches, l'importance des impacts est jugée 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 autant détourner le cours d'eau. L'absence de dalle permet 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 MTQ (CCDG), des normes de construction devront être appliquées durant les travaux de construction 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 l'eau pendant et après les travaux. Aucune machinerie ne doit circuler dans les cours d'eau.

7. Des impacts moyens sur le milieu humain

Les impacts sur le milieu humain regroupent plusieurs éléments relatifs aux changements qu'ils provoqueront sur les habitudes de vie de la population touchée par le projet. Ils concernent la sécurité, la circulation et l'acquisition de propriétés.

7.1 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. 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.

L'importance de l'impact sur la circulation provoqué par les détours est jugée moyenne car, malgré les changements apportés aux habitudes de vie de certains usagers, un détour sera quand même préférable aux risques d'accidents et au sentiment d'insécurité ressenti dans ce secteur⁷. De plus, ces détours ne toucheront que peu d'usagers.

⁷ Ce sentiment a été exprimé à l'occasion d'un sondage réalisé auprès de la population du Témiscouata en 1997.

Le contrôle des accès à la route 185 au moyen d'un terre-plein occasionnera aussi des détours variant de 0,5 à 1,0 km (**Cir-2**) mais seuls les usagers du secteur commercial, où les propriétés ont des accès directs à la route 185, seront touchés⁸. Les autres secteurs de la ville seront accessibles par des carrefours. L'impact sera toutefois atténué puisque le nouveau chemin de desserte sera raccordé à la route 185 par des bretelles construites à proximité. L'importance de l'impact est jugée mineure.

Aucune mesure d'atténuation

Aucune mesure d'atténuation n'est envisagée car les impacts positifs créés par les gains en sécurité sont supérieurs aux impacts négatifs sur la circulation.

7.2 Des expropriations nécessaires causant des impacts économiques

Le plan d'avant-projet illustre la nouvelle emprise nécessaire pour la réalisation du projet ainsi que les bâtiments résidentiels et commerciaux qui seront touchés soit par l'expropriation, soit par un problème d'accès (Figure 3).

Dans le secteur commercial situé du côté est de la route 185, l'emprise exigée pour la réalisation des travaux nécessitera l'expropriation de trois commerces (**Co-1**), sur un total de neuf ayant un accès direct par la route 185. L'importance de l'impact est majeure :

- ➡ le motel Kibboutz (n° 1070-1073) étant donné l'empiètement visuel créé par le mur de la bretelle;
- ➡ le bâtiment vacant d'une ancienne épicerie (n° 1085) où aucun accès ne sera possible à cause de la future bretelle;
- ➡ le restaurant (n° 1087) où aucun accès ne sera possible à cause de la future bretelle.

Dans le même secteur, la servitude de non-accès exigée pour les bretelles d'entrée/sortie coupera l'accès principal à un commerce (bar, n° 1087A). Les impacts seront donc 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**) :

⁸ Voir les impacts sur les commerces au chapitre 7.2

- 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 Principale.

L'emprise supplémentaire pour construire les bretelles d'entrée/sortie empiètera sur toute la propriété d'une résidence (n° 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 empiètera 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.

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.

7.3 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 mineur pour les résidents (observateurs fixes).

Dans la partie nord de l'intersection de la route 295, l'impact visuel sera positif **(V-1)** pour les usagers du réseau routier car l'élargissement à quatre voies de la route 185, 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 de la route 185 et particulièrement ceux de l'avenue Gagné et de l'avenue du Longeron constateront des changements dans leur champ visuel. L'importance de l'impact est jugée moyenne **(V-2)** car l'abaissement de la route 185 accentuera l'effet de barrière et l'ajout d'une bretelle empiètera sur un espace de verdure. Par contre, les travaux se réaliseront dans l'emprise actuelle du MTQ et le principal lien entre le centre-ville et un quartier résidentiel du côté ouest sera maintenu par la présence du nouveau pont.

Dans la partie sud de l'intersection de la route 295, le paysage offre des vues ouvertes en surplomb qui mettent en évidence un secteur commercial « déstructuré », par opposition à une zone de 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 redéfinira 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 « urbanisera » un paysage agroforestier. L'impact visuel est jugé moyen **(V-2)** car la valeur accordée au paysage naturel est importante pour la municipalité qui a pour objectifs la protection de l'environnement et l'embellissement du territoire.

Mesure d'atténuation

Afin d'atténuer les impacts visuels par l'ajout d'éléments négatifs dans le paysage de verdure de la ville Dégelis, une attention particulière sera portée dans le but d'harmoniser les infrastructures avec le paysage naturel 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 seront planifiés pour marquer l'entrée de la municipalité. Un éclairage particulier sera 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 seront mineurs.

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

L'impact sonore du projet a été évalué à partir de la grille d'évaluation de la *Politique sur le bruit routier* du ministère des Transports. Un impact sonore est considéré comme étant significatif lorsque la variation existant entre le niveau sonore actuel et le niveau sonore projeté sur une période de dix ans a un impact moyen ou fort.

Selon les données fournies par les simulations, le niveau de bruit résiduel des 72 résidences considérées dans cette étude, diminuera **à l'ouverture de ce projet (S-1)**. Ces résidences seront exposées à un niveau sonore inférieur en raison du nouveau profil de la route 185 qui sera abaissé sur une section de 900 mètres pour la chaussée en direction nord et sur une section de 700 mètres pour la chaussée en direction sud. À certains endroits, le niveau du tracé de la route sera d'environ 7 mètres inférieur au terrain naturel ; ceci aura pour effet de former un écran sonore pour les résidences situées 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 de la zone où la route sera abaissée. Par exemple, le nombre de résidences situées dans la zone où le niveau de gêne est faiblement perturbé augmentera de près du double et passera de 16 à 30 résidences. De plus, il ne restera aucune des deux résidences actuellement localisées dans la zone où le niveau de gêne est fortement perturbé (voir Tableau 3).

Tableau 3 - NOMBRE DE RÉSIDENCES EN FONCTION DU NIVEAU DE GÊNE 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
Acceptable : ≤ 55 dB(A)	1	10	9
Faiblement perturbé : entre 55 et 60 dB(A)	16	30	25
Moyennement perturbé : entre 60 et 65 dB(A)	53	32	37
Fortement perturbé : ≥ 65 dB(A)	2	0	1
Total des résidences considérées	72	72	72

L'augmentation du débit de la circulation, évaluée à 2 % annuellement, fera hausser le niveau sonore d'environ 0,9 dB(A) **dix ans après la fin des travaux**, changeant ainsi la zone de perturbation pour quelques résidences. Malgré cette augmentation, aucune résidence, sise le long de la route 185 ne subira d'impact qualifié de moyen ou fort. De

plus, six résidences auront un impact mineur, avec une augmentation maximum de 0,6 dB(A), après dix ans après la fin des travaux (**S-2**) : trois résidences sont situées aux intersections des 1^{ère} Rue Ouest et 2^e Rue Ouest, une près de l'intersection de l'avenue Principale Nord, une autre sur l'avenue Michaud près de la rivière aux Perches et la dernière sur l'avenue Deschamps au pied du pont (viaduc).

Compte tenu des résultats obtenus au moyen des simulations, **aucune mesure d'atténuation** pour diminuer les impacts sonores n'est à prévoir dans le cadre de ce projet.

7.5 Aucun impact sur les ressources archéologiques connues

Compte tenu qu'aucun site archéologique « classé » ou « reconnu » n'a été localisé dans la zone à l'étude et que les sites actuellement « connus » sont tous localisés en dehors des limites prévues pour la réalisation du projet, il n'y aura pas d'impact négatif sur cette ressource.

Par contre, on peut s'attendre à des impacts négatifs potentiels car des sites peuvent être présents à l'intérieur des limites nécessaires à la réalisation du projet.

Mesures d'atténuation

Vérifier la présence ou l'absence de sites archéologiques dans les espaces requis pour la réalisation du projet par des inspections visuelles et, le cas échéant, par des sondages.

De plus, les responsables de chantier devront être tenus informés, par l'intermédiaire du Cahier des charges et devis généraux (CCDG) du ministère des Transports, de l'obligation de signaler au maître d'œuvre toute découverte fortuite et d'interrompre les travaux, s'il y a lieu, à l'endroit de la découverte jusqu'à complète évaluation de celle-ci.

7.6 Des impacts temporaires durant les travaux de construction

L'importance du projet nécessite des travaux de construction qui s'échelonneront sur plus d'une année. Ils auront des impacts sur les usagers de la route et sur les résidants, dont les effets déborderont les limites de l'emprise immédiate du projet. Par contre, l'importance des impacts est jugée mineure car la durée en sera limitée, la portée sera locale et l'intensité variera de faible à moyenne selon les personnes touchées.

Les impacts que le projet aura sur les résidants seront accentués à l'occasion du creusement et du dynamitage en vue d'abaisser la route 185. Les principales nuisances seront le bruit, la poussière et les vibrations. Par exemple, l'utilisation d'équipements

lourds augmentera le niveau sonore dans les zones habitées de 50 à 80 dB(A) selon la distance des récepteurs. Il y aura aussi les déblais à 365 000 m³ de matériaux nécessitant environ 11 000 voyages de camions de dix roues. Bien qu'une partie (41 %) des déblais sera réutilisée, l'importance de l'impact variera selon le choix du lieu de disposition des matériaux granulaires en surplus.

Mesures d'atténuation

En vue de réduire les nuisances causées par le transport de matériaux et par l'utilisation de machinerie, toutes les mesures pertinentes du Cahier des charges et devis généraux (CCDG) du ministère des Transports s'appliqueront et seront prévues, par des clauses appropriées, aux plans et devis. 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 la municipalité et le ministère des Transports;
- ➡ l'aménagement de chemins d'accès temporaires et une signalisation adéquate en respect des normes de sécurité routière afin de contrôler la circulation sur les sites du chantier;
- ➡ l'utilisation d'abat-poussière et le respect de l'horaire des travaux qui sera défini en fonction du type d'intervention;
- ➡ la localisation sur le terrain des infrastructures d'utilités publiques souterraines susceptibles d'être touchées;
- ➡ le maintien des accès sécuritaires ainsi que de l'alimentation en eau potable pour les propriétés. Les propriétaires seront avisés à l'avance dans le cas où il faudrait interrompre cette alimentation pour permettre la réalisation de travaux d'excavation.

Le ministère des Transports s'assurera d'informer la population sur le déroulement des travaux.

8. 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. De plus, 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 4 résume les impacts sur le milieu naturel et humain ainsi que les mesures d'atténuation proposées. La Figure 4 localise les impacts sur le territoire de Dégelis.

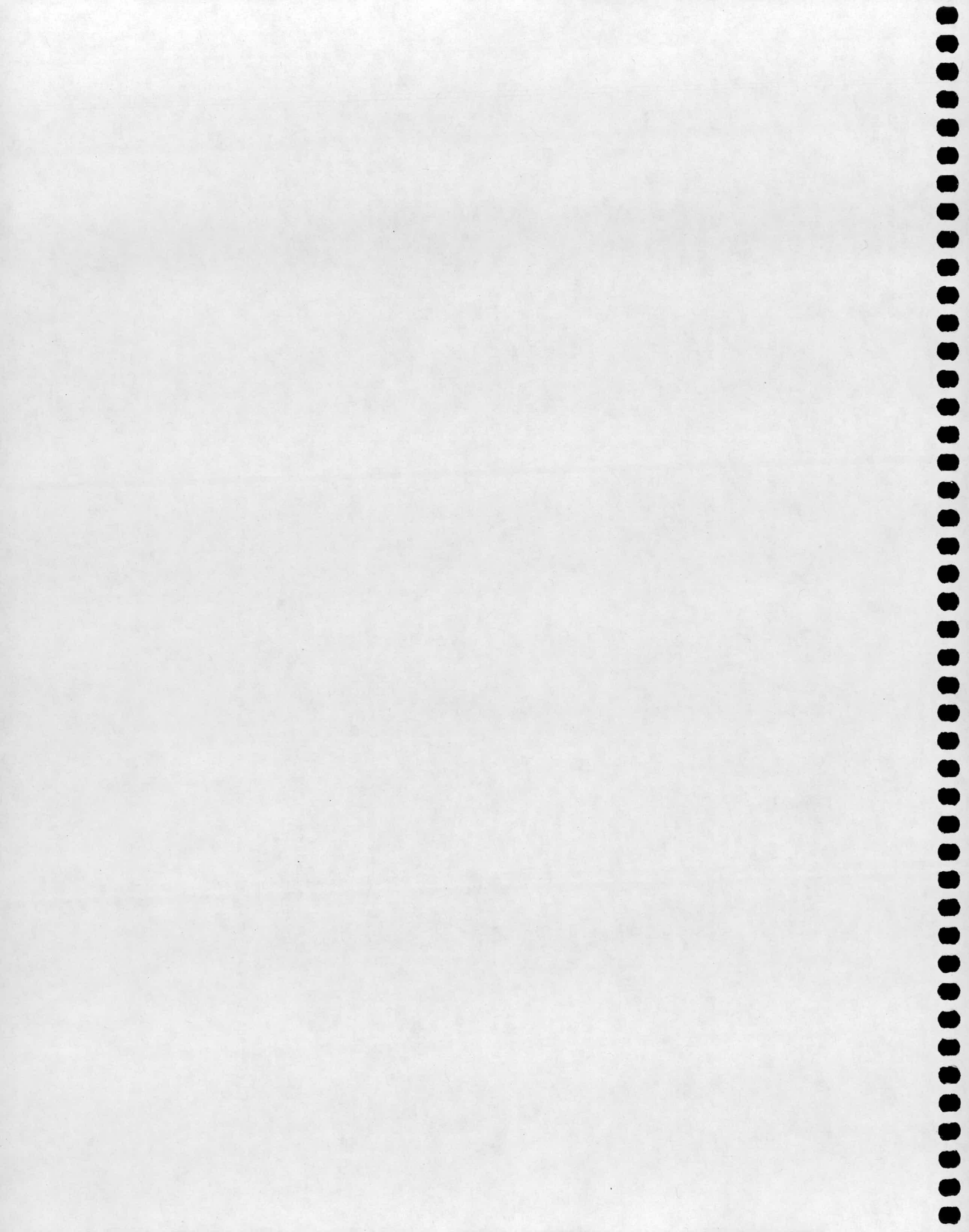
Tableau 4 - RÉSUMÉ DES IMPACTS ET DES MESURES D'ATTÉNUATION

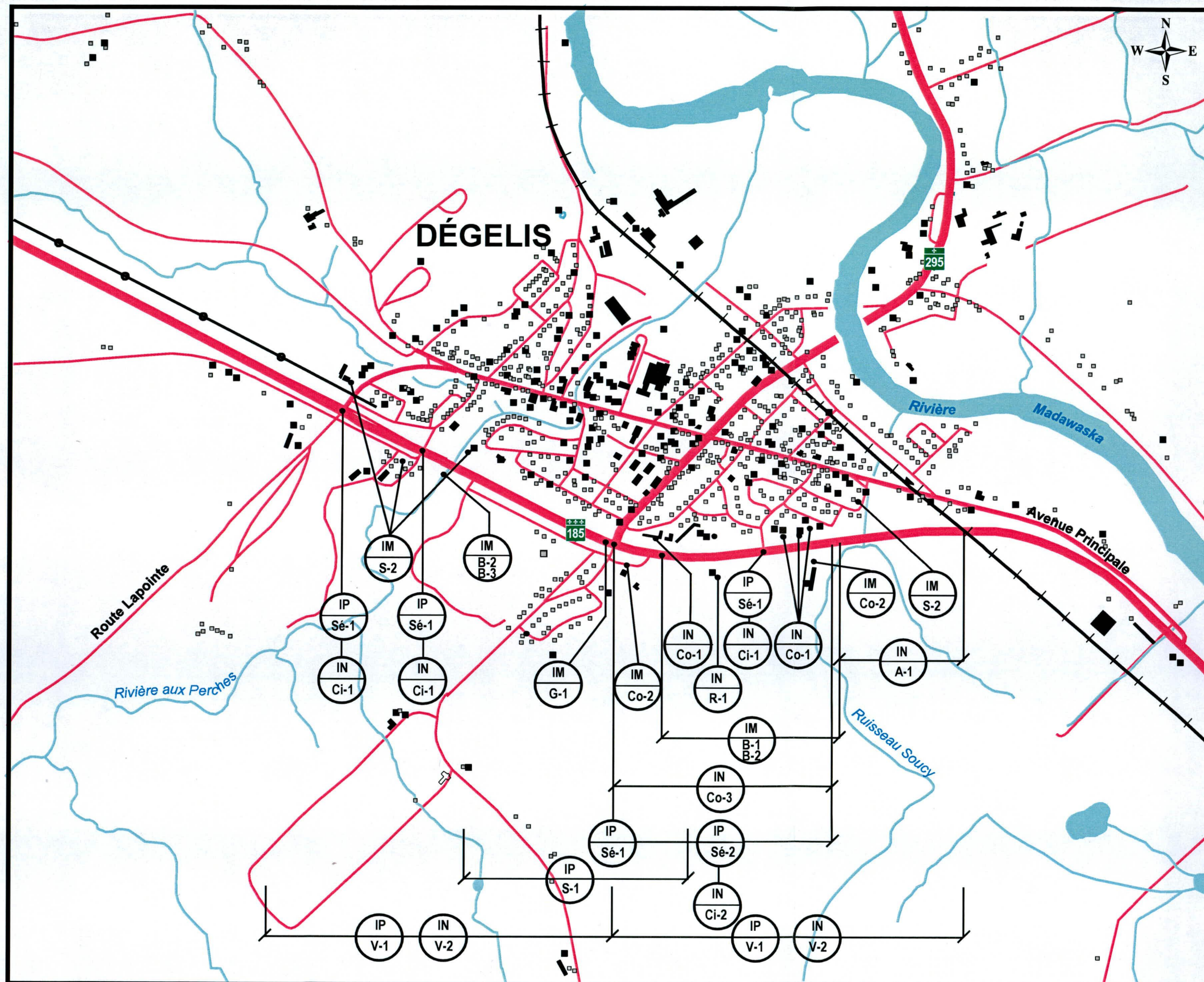
No	Localisation et description de l'impact	Intensité	Portée	Durée	Importance	Mesure d'atténuation	Impact résiduel
<i>Impacts sur le milieu naturel</i>							
G-1	Chaînage : 1+000 à 1+140 Excavation de 7 m sur 140 m pourrait causer le rabattement de la nappe phréatique.	Faible	Locale	Courte	Mineure	Mesure 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 pontceau 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)

No	Localisation et description de l'impact	Intensité	Portée	Durée	Importance	Mesure d'atténuation	Impact résiduel
<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 : Motel Kibboutz no 1071-1073, Épicerie (vacant) no 1085, Restaurant no 1087. Perte de l'accès principal du bar no 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 : 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

No.	Localisation et description de l'impact	Intensité	Portée	Durée	Importance	Mesure d'atténuation	Impact résiduel
A-1	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
V-1	Chaînages : 0+000 à 2+200 Renforcement des traits dominants du paysage pour les usagers de la route. Redéfinition de l'espace commercial pour les usagers et les résidants.					Aucune	Positif (IP)
V-2	Chaînages : 0+000 à 2+200 Modification du paysage pour les résidants de l'avenue Gagné et de l'avenue du Longeron. Urbanisation du paysage agroforestier par l'ajout des bretelles et d'un chemin de desserte.	Moyenne	Ponctuelle	Longue	Moyenne	Marquer l'entrée de Dégelis par un traitement végétal des espaces libres de l'emprise : terre-plein, talus et bretelles. Éclairer le nouveau pont (viaduc) de la route 295 afin d'assurer le lien visuel avec le centre-ville.	Mineur
S-1	Chaînages : 0+450 à 1+440 Diminution moyenne du niveau sonore pour les résidants riverains de la route 185 : 5 dB(A) à l'ouverture 4 dB(A) après 10 ans					Aucune	Positif (IP)
S-2	Chaînages : 0+100, 0+360 à 0+440, 0+580 et 1+800 Augmentation maximum du niveau sonore de 0,6 dB(A) pour six résidences, 10 ans après l'ouverture.	Faible	Ponctuelle	Longue	Mineure	Aucune	Mineur

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





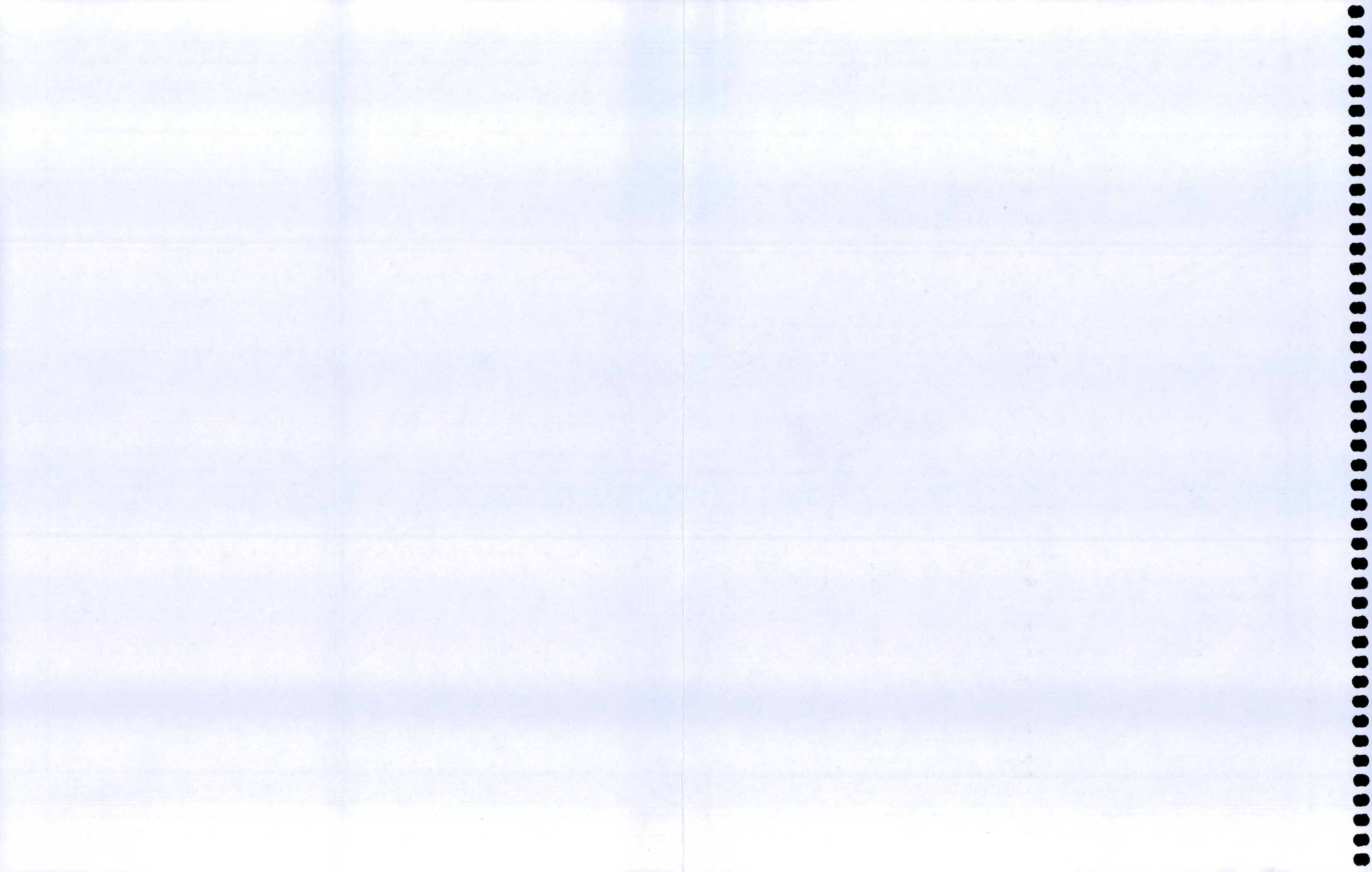
ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
ROUTE 185
MUNICIPALITÉ DE DÉGELIS

LOCALISATION DES IMPACTS
FIGURE 4

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



9. Programme de surveillance et de suivi

L'ensemble des activités se rapportant aux autorisations gouvernementales est soumis à un **programme de surveillance environnementale** réalisé en trois phases :

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

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 seront intégrées aux plans et devis et aux documents d'appels d'offres ou aux autres documents contractuels.

Phase 2 - durant les travaux de construction

L'ingénieur devant surveiller le chantier va s'assurer 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 de même que dans les clauses contractuelles seront respectées et mises en application lors des travaux de construction. Il s'assurera également que l'entrepreneur et les sous-traitants seront informés des conditions environnementales à respecter.

Le coordonnateur en environnement de la Direction territoriale du ministère des Transports effectuera des visites de chantier et demeurera vigilant en vue de répondre à toute demande provenant du surveillant. Si un problème environnemental particulier survient durant les travaux, la Direction territoriale demanderait l'expertise environnementale des unités administratives concernées pour l'application des correctifs nécessaires.

Afin de prévenir et de réduire le nombre d'accidents sur le chantier, le ministère des Transports appliquera pendant les travaux un plan de gestion de la circulation, particulièrement durant la construction du carrefour dénivelé. Les routes à privilégier en cas d'urgence seront :

- ➡ l'avenue Principale, située au centre-ville de Dégelis, pouvant être utilisée en tant que chemin de détour disponible si un problème nécessitait la fermeture de la route 185;
- ➡ un chemin de détour temporaire près de la route existante pourra être construit par l'entrepreneur ou par le ministère des Transports en cas de besoin.

Mentionnons que pour être en mesure d'agir si un événement particulier survient, le ministère des Transports dispose d'un plan de mesures d'urgence pour la région du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine. L'organisation des mesures d'urgence a été confiée au chef du Centre de service de Cabano, qui en est le

coordonnateur local. Une copie du plan a été remise à la MRC de Témiscouata de même qu'aux autorités de la Sûreté du Québec qui desservent le territoire de Dégelis.

Phase 3 - après la construction

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

Programme de suivi

Selon 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 relatif aux impacts économiques des commerces n'est planifié, car les trois commerces qui perdront leur accès seront expropriés et les autres seront accessibles par les chemins de desserte et seront visibles à partir de la route 185 au moyen d'une signalisation adéquate.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 178 273