
Rapport d'analyse environnementale

**Projet d'amélioration de la sécurité de la route 185
sur le territoire de la Ville de Cabano
et de la Paroisse de Saint-Louis-du-Ha! Ha!
par le ministère des Transports**

Dossier 3211-05-404

Le 13 avril 2006

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Du Service des projets en milieu terrestre :

Chargée de projet : Madame Danielle Dallaire

Analystes : Madame Valérie Saint-Amant
Madame Ruth Lamontagne
Monsieur Nicolas Juneau
Monsieur Louis Messely

Supervision administrative : Monsieur Jacques Dupont, chef de service

Révision de textes et éditique : Madame Rachel Roberge, secrétaire

SOMMAIRE

Le présent rapport d'analyse environnementale évalue le projet d'amélioration de la sécurité de la route 185 sur le territoire de la Ville de Cabano et de la Paroisse de Saint-Louis-du-Ha! Ha! Ce projet s'inscrit parmi les mesures planifiées par le MTQ pour l'ensemble de la route 185 visant à transformer à moyen terme la route 185 actuelle en autoroute entre Rivière-du-Loup et le Nouveau-Brunswick et à protéger la vocation du corridor routier de la Transcanadienne. Cette section d'autoroute, d'une distance de 13,4 km, aurait une emprise nominale de 130 m et 2 chaussées de 2 voies divisées par un terre-plein central. De plus, le projet comprend 3 échangeurs, près de 16 km de chemin de desserte pour accéder aux centres-villes et l'élargissement et la construction de ponts et de ponceaux pour franchir 7 cours d'eau, dont la rivière Cabano et la Petite rivière Savane. Le coût du projet est estimé à 148 M\$.

Ce projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu du paragraphe *e* de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9) puisqu'il concerne la construction, sur une longueur de plus de 1 km, d'une route publique dont l'emprise possède une largeur moyenne de plus de 35 m. Un mandat d'enquête et de médiation a été confié par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). Des engagements ont été pris par l'initiateur envers certains requérants afin de réduire les impacts du projet.

La gravité des accidents observée au fil des ans sur ce tronçon de route est le principal facteur de justification du projet. Ce tronçon de route présente en effet un taux d'accident supérieur au taux critique pour plusieurs segments et la gravité des accidents augmente avec les années. Les caractéristiques du projet permettront de diminuer les manœuvres conflictuelles entre la circulation locale et celle de transit, d'améliorer la sécurité routière de la route 185 de Cabano à Saint-Louis-du-Ha! Ha!, de réduire la gravité des accidents et d'améliorer la fluidité de la circulation.

De façon générale, compte tenu que l'autoroute traverse en majorité un milieu urbain et périurbain, les gains et les pertes engendrés par le projet sont davantage liés à l'environnement humain qu'à l'environnement naturel. Les principaux enjeux sociaux sont associés à l'acquisition ou au déplacement d'environ 28 bâtiments dont 21 propriétés résidentielles, 3 commerces et quelques bâtiments de ferme, à la perte d'un accès direct et de visibilité aux commerces et aux industries, au morcellement du territoire agricole et au déplacement de certains puits d'alimentation d'eau potable.

Des inconvénients sont anticipés pour les personnes directement touchées par les expropriations, pour certains propriétaires de commerces et d'industries du fait d'une baisse d'achalandage potentielle et pour une cinquantaine de résidences qui subiront une faible augmentation des niveaux sonores. Le projet permettra toutefois la diminution du niveau de bruit pour une forte proportion des résidences situées en bordure de la route 185 actuelle. L'atténuation et la compensation des impacts négatifs seront possible grâce à l'application rigoureuse des modalités habituelles au regard des activités d'expropriation, à l'installation d'une signalisation adéquate afin d'informer les usagers des accès aux commerces, au déplacement et à une surveillance des puits d'alimentation en eau potable touchés, et à la réalisation des programmes de surveillance et de suivi du climat sonore.

Quant aux principaux enjeux biophysiques, il faut, en premier lieu, retenir la faune piscicole qui subira des impacts par la modification physique des habitats aquatiques lors des travaux de construction ainsi que par la présence des ouvrages de traversées et, en second lieu, la perte d'habitats de la faune terrestre et avienne par le déboisement prévu d'une superficie totale de 54,4 ha. Les mesures d'atténuation et de compensation ont été jugées satisfaisantes pour rendre les impacts résiduels acceptables.

L'analyse environnementale conclut que le projet est justifié, que le tracé retenu répond le mieux aux objectifs de sécurité et qu'il est acceptable sur le plan environnemental sous réserve d'appliquer certaines recommandations identifiées à la suite de l'analyse environnementale. Il est conseillé qu'un certificat d'autorisation soit délivré par le gouvernement en faveur du ministre des Transports afin qu'il puisse réaliser le projet d'amélioration de la sécurité de la route 185 de Cabano à Saint-Louis-du-Ha! Ha! Cette recommandation tient compte des éléments suivants : le respect des ententes intervenues entre le MTQ et certains requérants dans le cadre de du mandat d'enquête et de médiation, la mise en place de programmes de surveillance et de suivi environnemental sur le climat sonore, les aménagements paysagers, l'alimentation en eau potable et les écosystèmes aquatiques, le respect de périodes de restriction pour les travaux de déboisement et pour les travaux en milieux hydrique et riverain. Enfin, ce rapport d'analyse aborde d'autres préoccupations environnementales en regard de la protection de l'intégrité du patrimoine et des infrastructures récréotouristiques, de la gestion des déblais et des lieux potentiellement contaminés et de protection de la faune avienne et des espèces végétales ayant un statut particulier.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	1
1. Mise en contexte	3
2. Le projet.....	3
2.1 Localisation du projet	4
2.2 Raison d'être du projet	4
2.3 Description générale du projet et de ses composantes	6
2.4 Coûts et échéancier	7
3. Analyse environnementale	7
3.1 Analyse de la raison d'être du projet	7
3.2 Analyse des variantes	8
3.3 Résultats de la médiation environnementale	11
3.4 Choix des enjeux.....	12
3.4.1 Sécurité des usagers de la route 185	13
3.4.2 Milieu résidentiel	13
3.4.3 Milieu commercial	14
3.4.4 Climat sonore	15
3.4.5 Alimentation en eau potable	24
3.4.6 Milieu agricole	25
3.4.7 Préservation du patrimoine et des équipements récréotouristiques.....	26
3.4.8 Protection de l'habitat du poisson	28
3.4.9 Gestion des matériaux excédentaires.....	33
3.4.10 Sites contaminés	35
3.4.11 Préservation du paysage	35
3.4.12 Protection de la végétation et de la faune.....	37
Conclusion.....	39
Références.....	41
Annexes	43

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 : NIVEAUX SONORES MAXIMAUX À RESPECTER EN PHASE DE CONSTRUCTION – SEUILS DU MTQ	16
TABLEAU 2 : QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT SONORE ACTUEL.....	18
TABLEAU 3 : NOMBRE DE LOGIS EN FONCTION DU NIVEAU DE GÊNE SONORE À L'OUVERTURE DE L'AUTOROUTE (2006 À 2008) ET 10 ANS APRÈS (2016 À 2018)	19
TABLEAU 4 : RÉSIDENCES AYANT UN IMPACT SONORE FAIBLE À L'OUVERTURE ET MOYEN 10 ANS APRÈS L'OUVERTURE DE L'AUTOROUTE	20
TABLEAU 5 : IMPACTS FAIBLES SUR LE CLIMAT SONORE.....	22
TABLEAU 6 : POTENTIEL ICHTYOLOGIQUE DES COURS D'EAU DE LA ZONE D'ÉTUDE ET PERTE NETTE D'HABITAT DU POISSON ANTICIPÉE.....	29

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 : LOCALISATION DU PROJET	5
FIGURE 2 : SIMULATIONS VISUELLES.....	36

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1 : PRINCIPALES CONSTATATIONS DU RAPPORT DE MÉDIATION DU BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT	45
ANNEXE 2 : LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS	47
ANNEXE 3 : CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET	49
ANNEXE 4 : TRACÉ MODIFIÉ.....	51
ANNEXE 5 : VARIANTES DU TRACÉ ÉTUDIÉES.....	53

INTRODUCTION

Objet du rapport

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du projet d'amélioration de la sécurité de la route 185 sur le territoire de la Ville de Cabano et de la Paroisse de Saint-Louis-du-Ha! Ha! par le ministère des Transports (MTQ). Le projet consiste à aménager la route 185 en autoroute à 2 chaussées, de 2 voies chacune, séparées par un terre-plein central dont la largeur varierait entre 15 m et 26 m. Le tronçon aménagé sur une longueur de 13,4 km aurait une emprise moyenne de 130 m, incluant les bretelles et les chemins de desserte.

Cadre légal

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) présente les modalités générales de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Le projet d'amélioration de la sécurité de la route 185 de Cabano à Saint-Louis-du-Ha! Ha! est assujéti à cette procédure en vertu du paragraphe e de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9), puisqu'il s'agit d'une infrastructure routière à 4 voies nécessitant une emprise d'une largeur moyenne de plus de 35 m sur une longueur de plus de 1 km.

La réalisation de ce projet nécessite la délivrance d'un certificat d'autorisation du gouvernement. Un dossier relatif à ce projet (comprenant notamment l'avis de projet, la directive du ministre, l'étude d'impact préparée par l'initiateur de projet et les avis techniques obtenus des divers experts consultés) a été soumis à une période d'information et de consultation publiques de 45 jours qui a eu lieu à Cabano et à Saint-Louis-du-Ha! Ha! du 17 février au 2 avril 2004. Au terme de cette période, 6 demandes d'audience publique ont été adressées au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

Consultation publique

À la suite de l'analyse de ces demandes d'audience publique, le ministre a donné au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le mandat de tenir une médiation, qui a eu lieu à Cabano du 7 septembre au 2 novembre 2004. Une entente a été conclue entre le MTQ et 2 requérants alors qu'aucune entente n'a pu être conclue avec les 4 autres requérants. Les principales constatations du rapport du BAPE sont résumées à l'annexe 1 du présent rapport.

Consultation gouvernementale

Sur la base des informations fournies par l'initiateur et de celles issues des consultations publiques, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) et du gouvernement (voir l'annexe 2 pour la liste des unités du MDDEP, ministères et organismes consultés) permet d'établir, à la lumière de la raison d'être du projet, l'acceptabilité environnementale du projet, la pertinence de le réaliser ou non et, le cas échéant, d'en déterminer les conditions d'autorisation. Les principales étapes précédant la production du présent rapport sont consignées à l'annexe 3.

Plan du rapport

Le rapport d'analyse environnementale présente :

- une mise en contexte;
- le projet, sa raison d'être, et une description générale du projet et de ses composantes;
- l'analyse environnementale des enjeux associés au projet;
- la conclusion sur l'acceptabilité environnementale et la recommandation du MDDEP quant à l'autorisation du projet.

1. MISE EN CONTEXTE

La route 185 traverse le territoire du Témiscouata du nord vers le sud dans la région du Bas-Saint-Laurent. Elle constitue un tronçon d'une centaine de kilomètres (101 km) de la route Transcanadienne qui relie les villes de Rivière-du-Loup et d'Edmunston au Nouveau-Brunswick. Elle constitue la principale route de commerce entre le Québec et les provinces maritimes, mais est le seul tronçon québécois de la Transcanadienne à seulement 2 voies. On y trouve de multiples accès dont des carrefours où la gravité des accidents est particulièrement importante. Le présent projet à l'étude concerne l'amélioration de la sécurité de la route 185 sur le territoire de la Ville de Cabano et de la Paroisse de Saint-Louis-du-Ha! Ha! sur une longueur de 13,4 km.

Ce projet s'inscrit dans le plan stratégique d'intervention du MTQ sur la route 185 élaboré à la suite de la réalisation d'une étude d'opportunité en 1997. Ce plan vise essentiellement à corriger les secteurs les plus problématiques, lesquels se situent près des agglomérations urbaines de Dégelis, Notre-Dame-du-Lac, Cabano, Saint-Louis-du-Ha! Ha!, Saint-Antonin et Rivière-du-Loup. Il tient compte de la volonté générale de transformer la route 185 en une autoroute à 2 chaussées séparées. En effet, la construction d'une autoroute sur la 185 correspond aux désirs manifestés par les élus locaux et la population préoccupés par la sécurité publique et la qualité de vie dans le secteur. Plusieurs activités de sensibilisation au problème de la sécurité sur la route 185 ont d'ailleurs été réalisées au cours des dernières années et divers groupes ont formulé des demandes aux gouvernements fédéral et provincial afin d'obtenir les budgets nécessaires à l'amélioration de la sécurité sur la route 185. Le 29 avril 2005, les ministres des Transports des gouvernements du Québec et du Canada ont annoncé une entente de principe sur le financement conjoint de travaux d'infrastructures de transport au Québec selon laquelle le gouvernement du Canada investirait 269 M\$. Dans le cadre de cette entente, l'axe de la route 185 a été désigné parmi les priorités d'intervention.

Il est à noter que 2 projets d'amélioration de la route 185 ont déjà fait l'objet d'un décret gouvernemental permettant la construction de 2 tronçons d'autoroute, soit un tronçon de 2 km à Dégelis (décret n° 722-2003 du 21 août 2002) et un autre de 6 km à Rivière-du-Loup et à Saint-Antonin (décret n° 722-2003 du 3 juillet 2003). De plus, 2 autres projets visant la route 185 sont actuellement en traitement dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Il s'agit d'un tronçon situé entre la frontière du Nouveau-Brunswick et Cabano sur une distance de 33 km et d'un tronçon situé entre Saint-Antonin et Saint-Louis-du-Ha! Ha!, d'une longueur d'environ 40 km.

2. LE PROJET

Cette section repose sur des renseignements fournis par le MTQ dans l'étude d'impact sur l'environnement (ÉIE) et les différents documents déposés au soutien de sa demande d'autorisation. Il s'agit d'une section descriptive présentant le projet et servant de référence à l'analyse environnementale qui est effectuée à la section 3 du présent rapport.

2.1 Localisation du projet

Le projet vise un tronçon de la route 185 localisé entre la Ville de Cabano et la Paroisse de Saint-Louis-du-Ha! Ha! dans la municipalité régionale de comté (MRC) de Témiscouata. La figure 1 illustre la localisation du projet. Dans l'ÉIE, l'initiateur a indiqué que l'orientation de la route 185 est nord-sud et que chaque côté de celle-ci est défini par est et ouest. Ce choix a été fait dans le but de faciliter la compréhension du texte et la description du milieu. Nous avons utilisé les mêmes orientations dans le présent rapport d'analyse.

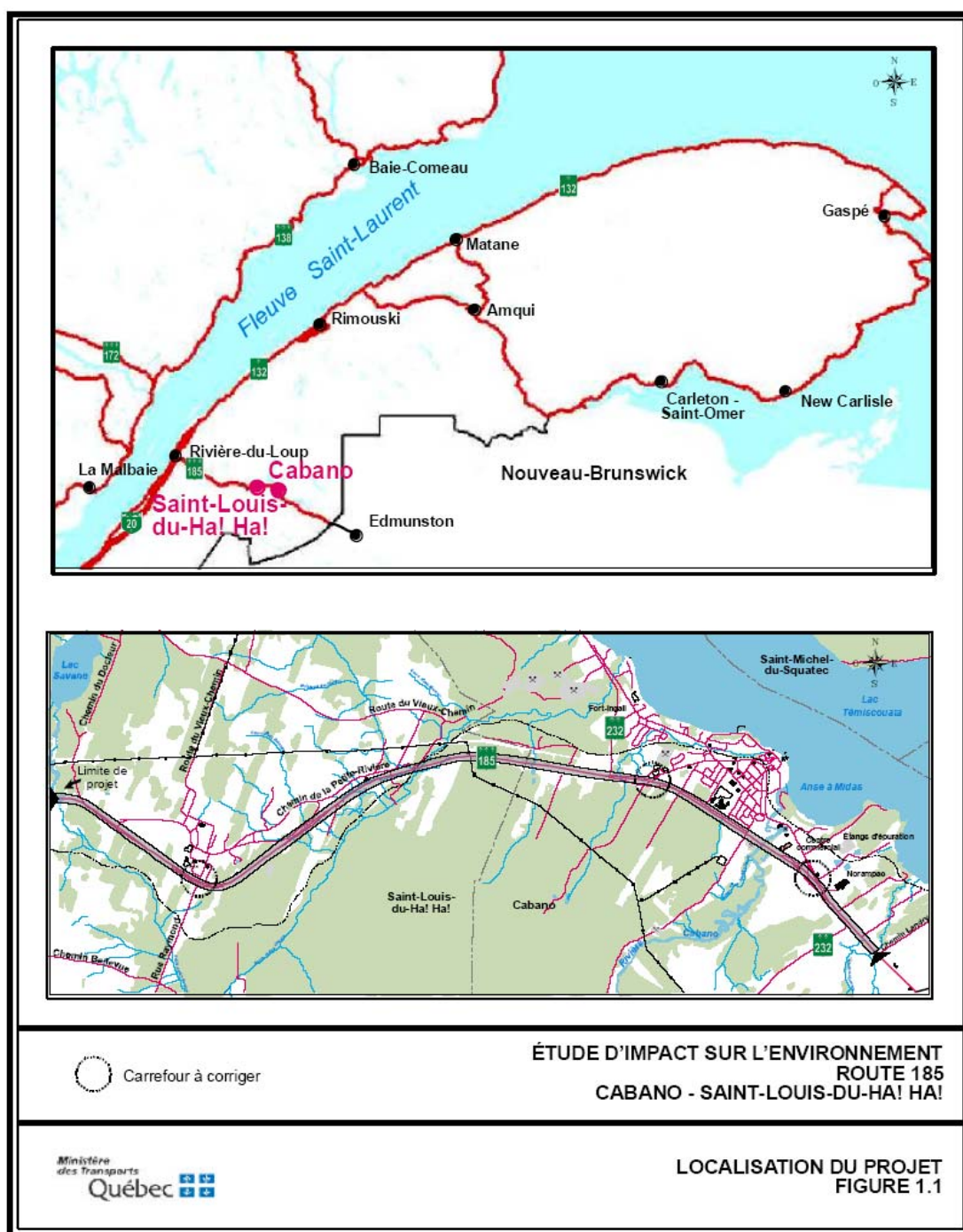
2.2 Raison d'être du projet

Le projet de construction d'une route à 4 voies à chaussées séparées sur une longueur de 13,4 km s'inscrit dans le cadre du projet global du MTQ visant l'amélioration de la route 185 dans les secteurs les plus problématiques. Selon le MTQ, le projet global se justifie par les problèmes de sécurité et de circulation qui engendrent de nombreux accidents souvent graves. En ce qui concerne plus spécifiquement le projet de 13,4 km faisant l'objet de ce rapport, le MTQ identifie plusieurs carrefours où la gravité des accidents est particulièrement importante. Les principaux objectifs du MTQ établis pour la route 185 dans son ensemble et propre au tronçon à l'étude sont : améliorer la sécurité routière avec l'objectif de réduire de 15 % les décès et les blessés graves de la route, éliminer les manœuvres conflictuelles entre la circulation de transit et la circulation locale, améliorer la fluidité de la circulation et accroître l'efficacité des grands corridors internationaux et interrégionaux.

La nécessité d'intervenir sur le tronçon de la route visé par le projet est liée à la gravité des accidents qui y sont observés. Selon le MTQ, entre le 1^{er} janvier 1996 et le 31 décembre 2000, 188 accidents ont été recensés sur le tronçon d'une longueur de 13,7 km du secteur à l'étude. Le nombre d'accidents est relativement constant d'une année à l'autre, avec de légères augmentations en 1997 et 2000, et, bien qu'il ne soit pas anormalement élevé pour ce type de route, la gravité est par contre assez alarmante. Le taux d'accident mortel est en augmentation pour la route 185 par rapport aux autres routes comparables. La mise à jour des données confirme cette tendance pour le tronçon à l'étude. Ainsi, considérant la valeur des indices de gravité supérieure du tronçon à l'étude et compte tenu de la tendance à la hausse de la valeur de ces indices, il apparaît au MTQ essentiel d'intervenir pour améliorer la sécurité des usagers de cette route.

Le MTQ estime que le nombre élevé d'accidents graves s'explique notamment par le grand nombre d'accès privés et commerciaux sur le tronçon à l'étude (149), la vitesse des utilisateurs, la difficulté d'effectuer des dépassements, les conflits entre la circulation locale et la circulation de transit qui constituent près de 50 % des débits observés à Cabano et à Saint-Louis-du Ha! Ha!, certaines déficiences géométriques à l'approche des carrefours et les conditions climatiques difficiles. Selon le MTQ, la séparation des chaussées par un terre-plein, l'interdiction des accès directs à l'autoroute ainsi que la construction des échangeurs et 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, amélioreront la sécurité routière, réduiront la gravité des accidents et amélioreront la fluidité de la circulation.

FIGURE 1 : LOCALISATION DU PROJET



Source : Tirée de l'étude d'impact

Pour appuyer la justification du projet, le MTQ présente dans son ÉIE l'évolution du volume de la circulation sur la route 185 pour la période comprise entre 1975 et 2000. On y observe un taux moyen annuel linéaire de 3 %. Le volume de circulation sur le tronçon à l'étude se situe parmi les plus importants sur la route 185 avec un débit journalier moyen annuel (DJMA) de 8 000 véhicules dont environ 2 400 camions. La croissance de 3 % a été utilisée afin de réaliser une projection du débit de circulation au cours des 20 prochaines années. Selon cette projection, le DJMA atteindrait environ 13 000 véhicules à Saint-Louis-du-Ha! Ha! et Cabano en 2020. Selon le MTQ, cela signifie que, avec un tel débit, une petite augmentation du trafic ou une légère perturbation du courant de la circulation pourrait être la cause de congestion rendant pratiquement nuls le confort et l'aisance de la conduite. Le MTQ rapporte également des analyses du niveau de service actuel des principales intersections sur l'ensemble de la route 185 qui a permis de constater des diminutions de service jusqu'au niveau D pour certains mouvements à plusieurs carrefours. Le niveau de service D représente un écoulement à haute densité où il y a d'importantes restrictions à la vitesse et à la liberté de manœuvre.

2.3 Description générale du projet et de ses composantes

Le projet consiste en la construction d'une autoroute à 2 chaussées, de 2 voies chacune, séparées par un terre-plein central dont la largeur varie entre 15 m et 26 m, sur une longueur de 13,4 km entre Cabano et Saint-Louis-du-Ha! Ha! Le tracé de l'autoroute projeté emprunte le corridor actuel de la route 185 dans ses 2,6 premiers kilomètres pour ensuite sortir à l'extérieur de l'emprise actuelle sur une longueur de 6,4 km et revenir dans l'axe actuel pour les 4,4 derniers kilomètres. Le projet prévoit également la construction de près de 16 km de chemins de desserte et l'utilisation de routes municipales existantes, dont la section de la route 185 actuelle qui sera délaissée pour donner accès au réseau routier local et aux propriétés à partir de l'autoroute.

Le premier tronçon d'autoroute prévu a une emprise de 140 m et emprunte le corridor actuel de la route sur 2,6 km entre le début du projet et la rue Raymond à Saint-Louis-du-Ha! Ha! Un échangeur est prévu à la hauteur de la rue Raymond. Un pont ayant une largeur supplémentaire de 4 m pour permettre aux motoneiges et aux VTT de traverser l'autoroute y est également prévu. Le niveau actuel de la route 185 devra être abaissé dans ce secteur afin de permettre à l'autoroute de passer sous la rue Raymond. Les bretelles d'entrée et de sortie, de type trèfle modifié, sont situées à mi-chemin entre les intersections des rues Commerciale Nord et Raymond et à une distance d'environ 7,6 km de l'échangeur suivant prévu au carrefour de la rue Commerciale Nord à Cabano.

Ensuite, le tracé projeté quitte l'axe de la route actuelle sur 6,4 km afin de contourner un secteur résidentiel. Ce contournement nécessite une emprise moyenne de 130 m, comprend la construction de 2 ponts pour permettre à l'autoroute de franchir la Petite rivière Savane ainsi qu'un tunnel à l'usage des motoneiges et des VTT afin de protéger le « Chemin du Portage (1783) » reconnu pour sa valeur patrimoniale. Il est également prévu que les cyclistes et les piétons puissent traverser la nouvelle autoroute sous le pont prévu. Quant à la piste cyclable, un tronçon de celle-ci est déplacé vers l'est sur une distance de 1,2 km.

Finalement, l'autoroute prévue revient dans le corridor actuel de la route 185 sur une longueur de 4,4 km avec une emprise moyenne de 125 m. Deux échangeurs de type losange, distants d'environ 3 km, sont prévus aux intersections existantes des rues Commerciale Nord et Commerciale Sud à Cabano. Ces échangeurs nécessitent la construction de ponts d'étagement de

27 m de longueur afin de permettre à l'autoroute d'enjamber le prolongement des rues du Domaine et du Parc-Industriel. Ce tronçon inclut également l'élargissement du pont de la rivière Cabano d'environ 10 m, la construction de 2 nouveaux ponts à environ 30 m de part et d'autre de l'autoroute afin de permettre aux chemins de desserte d'enjamber cette rivière. L'aménagement d'un sentier est également prévu sous ces 3 ponts afin de permettre la libre circulation des piétons et cyclistes de part et d'autre du lien autoroutier.

Il est à noter que la médiation environnementale a permis de déplacer vers l'ouest le tracé dans le secteur du chemin de la Petite-Rivière. Cette modification est illustrée à l'annexe 4 du présent rapport.

2.4 Coûts et échéancier

Le coût du projet est estimé à 148 M\$ incluant les coûts de construction, les structures, les expropriations, les acquisitions de terrains et les frais afférents. Selon le MTQ, les travaux pourraient débuter en 2006 et s'échelonner jusqu'en 2009.

3. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

L'objectif de cette section est de développer une argumentation en vue de porter un jugement sur l'acceptabilité du projet.

3.1 Analyse de la raison d'être du projet

La raison d'être du projet s'articule principalement autour de la nécessité d'intervenir en raison de la gravité des accidents observés dans le secteur, qui s'explique notamment par le grand nombre d'accès, la vitesse des utilisateurs, la difficulté d'effectuer des dépassements, les conflits entre la circulation locale et de transit, et des déficiences géométriques. Cette nécessité d'intervenir s'inscrit dans un contexte où le volume de circulation sur le tronçon à l'étude, qui se situe parmi les plus importants sur la route 185, est en augmentation, et où l'on retrouve un écoulement à haute densité. Également, d'importantes restrictions à la vitesse et à la liberté de manœuvre sont observées à plusieurs carrefours.

De plus, ce projet s'inscrit dans le plan stratégique d'intervention du MTQ sur la route 185 qui vise à corriger les secteurs les plus problématiques, lesquels se situent près d'agglomérations urbaines telles que Cabano et Saint-Louis-du-Ha! Ha! Ce plan correspond également au désir manifesté par les élus locaux et la population préoccupés par la sécurité publique et la qualité de vie dans le secteur.

Le MTQ estime que la réalisation du projet améliorera la sécurité routière, réduira la gravité des accidents, diminuera les manœuvres conflictuelles entre la circulation locale et celle de transit et améliorera la fluidité de la circulation. À l'instar du MTQ, l'équipe d'analyse estime que les améliorations proposées pour certains carrefours et segments de la route 185 sont devenues nécessaires et urgentes.

Constat relatif à la raison d'être

L'équipe d'analyse est d'avis que le projet est justifié en raison des problèmes de sécurité et de fluidité observés.

La réalisation du projet permettra de favoriser l'atteinte des objectifs du MTQ en améliorant la sécurité routière, en réduisant la gravité des accidents, en éliminant les manœuvres conflictuelles entre la circulation de transit et la circulation locale, en améliorant la fluidité de la circulation et en augmentant l'efficacité des grands corridors internationaux et interrégionaux.

3.2 Analyse des variantes

Dans l'élaboration du projet, les 4 variantes de tracé qui ont été étudiées par le MTQ à l'extérieur de l'emprise de la route actuelle afin de contourner une zone résidentielle sont illustrées à l'annexe 5. Les 4 variantes étudiées sont à 4 voies divisées avec des accotements pavés et des échangeurs. Elles couvrent une distance variant entre 6,2 et 6,4 km et sont toutes localisées du côté est de la route 185 actuelle entre la rue Raymond à Saint-Louis-du-Ha! Ha! et le carrefour de la route 232 est à Cabano. Les 4 variantes sont localisées entre 2 tronçons d'autoroute prévus dans l'axe actuel de la route 185 aux extrémités du projet. La possibilité d'évaluer des variantes du côté ouest a été rejetée en raison de diverses contraintes anticipées telles que le rabattement possible et le risque de contamination des eaux souterraines, l'enclavement de plusieurs propriétés, une géométrie routière sinueuse et le sectionnement du terrain de golf de Saint-Louis-du-Ha! Ha!, du terrain de camping et du développement résidentiel.

L'analyse comparative des variantes est effectuée selon les composantes technique, sociale, environnementale et économique pertinentes au projet et les éléments de comparaison retenus par le MTQ.

Les principaux aspects comparés par le MTQ afin de déterminer la variante optimale permettant la sécurité maximale pour les usagers de la route sont les impacts en regard des expropriations de résidences et de bâtiments adjacents, du climat sonore, du paysage et de l'empiètement sur le terrain de golf, du patrimoine archéologique, de l'habitat du poisson, de la protection du territoire agricole et de l'enclavement des propriétés, et enfin des boisés.

La comparaison des tracés a fait l'objet d'échanges entre l'initiateur de projet et le MDDEP, notamment lors de l'étape de recevabilité de l'étude d'impact. Il fut alors demandé au MTQ d'effectuer une nouvelle analyse comparative des variantes possibles en utilisant les éléments environnementaux, sociaux, techniques et économiques pertinents au projet, car aucun élément discriminant de nature environnementale n'était identifié dans l'étude d'impact. L'initiateur a présenté, dans l'addenda 1 de l'étude d'impact, cette analyse comparative en utilisant des éléments de comparaison environnementaux afin d'identifier la performance relative des variantes à cet égard.

▪ ***La sécurité des usagers***

L'équipe d'analyse constate que les variantes 1, 2 et 3 sont comparables au plan de la sécurité des usagers de la route. Elles apportent toutes trois un niveau de sécurité maximum principalement en raison de la séparation des chaussées par un terre-plein central. Toutefois, en ce qui concerne la sécurité des résidents, riverains et autres usagers de la route 185 actuelle, les 4 variantes offrent le même niveau de sécurité, car peu importe la solution retenue cela se traduira par une diminution de la circulation sur cette route et parallèlement par une augmentation du niveau de sécurité. Dans l'ensemble, toutes les options analysées concernant l'aspect de la sécurité sont valables.

▪ ***Le nombre de ménages expropriés***

La variante 1 nécessite au total l'expropriation de 28 bâtiments dont 21 propriétés résidentielles; la variante 2 requiert un total de 24 bâtiments dont 18 résidences; finalement, les variantes 3 et 4 exigent toutes deux l'expropriation de 30 bâtiments dont 25 résidences.

L'équipe d'analyse constate que peu importe la variante, le projet occasionnera des impacts sur l'organisation locale et régionale du territoire. Le nombre d'expropriations est relativement élevé et touche différents types de bâtiments (résidences, commerces, ferme). Les impacts du projet sur le milieu humain, et particulièrement sur le milieu bâti, sont considérables, mais la variante retenue n'est pas celle avec laquelle ils sont les moins importants. À cet égard, c'est la variante 2 qui se classe première. Les variantes 3 et 4 sont celles qui ont le plus de répercussions sur le milieu résidentiel.

▪ ***Le climat sonore***

Une proportion importante de riverains bénéficiera d'une diminution notable du climat sonore en raison du contournement d'un tronçon urbanisé dans les secteurs où la nouvelle route s'éloignera des résidences par rapport à la route actuelle. Ainsi, avec les variantes 1 et 2, 63 résidences verraient le climat sonore réduit de 3 à 13 dB(A). En ce qui concerne les variantes 3 et 4, des diminutions variant de -3 à -13 dB(A) toucheraient respectivement 57 et 55 résidences.

La diminution la plus marquée du climat sonore s'obtient avec la variante 1 puisque la diminution varie de 8 à 13 dB(A) et bénéficie à 63 résidences. Cette meilleure performance s'explique, entre autres, par le fait que l'éloignement de la route actuelle est plus important avec cette variante.

▪ ***Le paysage et l'empiètement sur le terrain de golf***

Deux éléments du paysage situés de part et d'autre de la route 185 actuelle retiennent l'attention de façon particulière dans ce secteur. Il s'agit du terrain de golf (considéré comme un attrait visuel) ainsi que les bâtiments d'une ferme (considéré comme un point de repère important dans le secteur). Les impacts sur chacun d'eux varient en fonction des variantes.

La variante 1 permet de conserver le terrain de golf intact, mais fait disparaître la ferme et un petit hameau de 8 maisons situé dans son voisinage. La conservation du terrain de golf est une

des priorités de la Ville de Cabano en raison de l'apport économique important qu'il constitue pour elle.

À cet égard, les variantes 2 et 3 ne répondent pas à la demande de la Ville de Cabano de conserver intact le terrain de golf, car elles l'empiètent toutes les deux de façon importante (5,4 et 6,6, ha). Toutefois, elles permettraient de conserver la ferme et son entourage qui sont des repères visuels importants du paysage dans ce secteur.

Quant à la variante 4, elle permet de conserver à peu près intacts ces 2 éléments. L'empiètement sur le terrain de golf n'est que de 1,2 ha et le petit hameau de maisons est conservé.

En ce qui concerne la préservation du terrain de golf, il apparaît que la variante 1 constitue le meilleur choix.

▪ ***L'impact sur le chemin du Portage (1783)***

Dans son étude d'impact, l'initiateur s'est engagé à construire 4 ponceaux en béton armé de longueurs différentes dans le but de protéger le chemin du Portage (1783) et de permettre aux VTT et aux motoneiges de traverser l'autoroute. Toutefois, des contraintes techniques et financières sont apparues à la suite d'analyses plus approfondies de ce secteur et le MTQ a révisé sa proposition initiale. Conséquemment, il a aussi revu certaines des mesures d'atténuation proposées dans son étude d'impact pour cet élément.

Ainsi, plusieurs variantes (3) de profil au croisement du chemin du Portage (1783) ont été l'objet d'une analyse plus poussée par le MTQ. Dans le but d'optimiser le tracé sur ce segment de l'autoroute, ces dernières ont été déposées auprès du MDDEP dans un complément au dossier en janvier 2006. La variante 1 est celle mentionnée dans l'étude d'impact (4 tunnels de 8,5 m de largeur et de 3,4 m de hauteur). La variante 2 consiste en l'élimination des 2 tunnels situés au chaînage 6+480 et en l'abaissement du profil de l'autoroute. Avec cette variante, 4 options (A à D) d'aménagement ont été considérées. Les éléments étudiés dans ces options sont l'axe avec le chemin du Portage (1783) et la préservation partielle de sa plate-forme, le profil du terrain naturel et la faisabilité technique. La variante 3 élimine également les 2 tunnels au chaînage 6+480 et nécessite en plus un déplacement perpendiculaire des 2 autres (chaînage 8+500). Après analyse, le MTQ a retenu comme solution finale la variante 2D.

▪ ***L'habitat du poisson***

Le seul cours d'eau du territoire à l'étude retenu aux fins de comparaison des variantes, en ce qui concerne l'habitat du poisson, est la Petite rivière Savane et ce sont des éléments techniques (nombre de ponceaux, ponts, longueur) qui servent à cette fin. En ce qui concerne la perte d'habitat du poisson, les détails ne sont pas précisés et pris en compte pour l'ensemble des 7 cours d'eau du territoire concerné par le projet.

En regard des éléments techniques retenus par le MTQ, les variantes 1 et 2 requièrent toutes deux l'installation de 2 ponts sans pile dans la rivière. La variante 3 nécessite, pour sa part, 2 ponceaux (un de 66 m et un de 30 m) et la variante 4, un ponceau de 75 m. À cet égard, les variantes 1 et 2 semblent s'avérer les meilleurs choix.

Toutefois, l'ensemble des cours d'eau touchés par le projet aurait dû faire l'objet d'une comparaison exhaustive afin d'être en mesure de juger du choix de la variante optimale en terme de protection de l'habitat du poisson pour l'ensemble du territoire touché par le projet.

- ***La protection du territoire agricole et l'enclavement des propriétés***

En regard de ces éléments, les variantes 1 et 2 touchent toutes deux 4 lots. Cependant, avec la variante 1, le sectionnement et l'enclavement de ces lots sont évités, car le projet longe les propriétés délimitées par la piste cyclable du Petit Témis. Ce n'est pas le cas avec les 3 autres variantes qui impliquent toute l'enclavement de grandes propriétés entre la piste cyclable du Petit Témis et la route 185.

- ***Les boisés***

La variante 1 implique une plus grande perte de superficies boisées et une plus grande perturbation de boisés. Elle atteint un total d'un peu plus de 44 ha contre 38,3 pour la variante 2, 34,8 pour la variante 3 et seulement 22,4 pour la variante 4. Cette perte est donc près de deux fois plus élevée avec la variante 1 comparativement à la variante 4. Cette différence est due au fait que la variante 1 emprunte un nouveau corridor situé plus à l'extérieur du noyau urbanisé alors que la variante 4 se situe beaucoup plus près du secteur urbanisé (déjà déboisé) en longeant le plus possible le corridor de la route actuelle.

Bien qu'il s'agisse de boisés qui ne présentent pas d'intérêt phytosociologique particulier et que les superficies requises pour la nouvelle emprise soient constituées de boisés perturbés dont la valeur environnementale est moyenne ou faible, ces milieux représentent des habitats utilisés par de nombreuses espèces d'oiseaux et de petits mammifères. À cet égard, le choix de la variante 1 ne constitue pas le meilleur choix environnemental.

Constat relatif à l'analyse des variantes

La variante 1, d'une longueur de 6,4 km, est celle retenue par le MTQ, notamment en raison du fait qu'elle minimise l'impact sur la qualité de vie du secteur résidentiel contourné en s'éloignant de ce dernier. De plus, elle conserve intact le terrain de golf reconnu comme un attrait touristique et économique pour la Paroisse de Saint-Louis-du-Ha! Ha!

L'équipe d'analyse constate que la variante 1 se distingue des autres variantes comme meilleur choix pour plusieurs des éléments retenus par le MTQ. De plus, les éléments qu'il a retenus pour effectuer son analyse sont en général adéquats et la variante retenue présente des avantages certains quant à la protection de la qualité de vie des résidents du secteur résidentiel contourné tout en répondant au souhait de la Municipalité de préserver le terrain de golf intact.

3.3 Résultats de la médiation environnementale

Au cours de la période d'information et de consultation publiques tenue par le BAPE sur le projet, du 17 février au 2 avril 2004, 6 demandes d'audience publique ont été adressées au ministre de l'Environnement. Compte tenu de la nature des préoccupations des requérants, le ministre a confié un mandat d'enquête et de médiation environnementale au BAPE, qui s'est

tenu du 7 septembre au 2 novembre 2004. Les demandes provenaient de 3 commerçants, d'un propriétaire de bâtiments commerciaux, d'une citoyenne et d'un club de motoneige.

Le MTQ a modifié le projet de telle sorte que l'expropriation d'une section de la propriété de la citoyenne ayant fait une demande d'audience publique ne serait plus nécessaire. Il a aussi offert aux dirigeants du club de motoneige de faire l'acquisition de la propriété du club ou encore de déplacer leur chalet sur un autre emplacement acquis par le club. Les requérants visés par ces propositions se sont dits satisfaits de ces offres et ont accepté de retirer leur demande d'audience publique conditionnellement à ce que l'éventuel décret autorisant le projet renvoie aux engagements du MTQ.

Quant aux commerçants, ils demandaient que de nouveaux échangeurs soient construits à proximité de leurs commerces, qu'une compensation financière leur soit versée ou encore que leurs propriétés soient acquises par le MTQ afin d'atténuer ou de compenser l'impact négatif que constituerait la réduction de leur visibilité et de l'accessibilité à leur commerce à partir de la nouvelle route. Le MTQ a examiné la possibilité de mettre en place un échangeur supplémentaire, mais il a démontré que les contraintes et les impacts d'un tel aménagement seraient trop importants. En s'appuyant sur la jurisprudence existante en la matière, le MTQ a également précisé qu'une compensation financière pour perte d'achalandage consécutive à la construction de l'autoroute n'était pas envisageable. Finalement, le MTQ a spécifié qu'il faisait l'acquisition de propriétés lorsque celles-ci se trouvent directement dans l'emprise de la route projetée, ce qui n'est pas le cas de ces commerçants.

Constat relatif aux résultats de la médiation environnementale

Les engagements pris par le MTQ lors de la médiation environnementale réduisent les impacts du projet de façon notable pour 2 des requérants d'audience publique. Les ententes intervenues entre le MTQ et ces requérants doivent être reprises dans les conditions d'une éventuelle autorisation du projet.

3.4 Choix des enjeux

L'analyse de l'ensemble du dossier, basée sur l'avis des experts consultés et les préoccupations des requérants d'audience publique, a permis de dégager les enjeux environnementaux¹ reliés au projet. Les enjeux retenus pour fin d'analyse de l'acceptabilité environnementale sont les suivants :

- la sécurité des usagers de la route 185;
- les acquisitions et les déplacements de résidences et de bâtiments;
- la perte d'accès et de visibilité pour les commerces et les industries;
- la modification du climat sonore;
- la qualité et la quantité des sources d'alimentation en eau potable;
- le morcellement du territoire agricole;
- la préservation du patrimoine et des équipements récréotouristiques;
- la préservation des habitats du poisson.

¹ Un enjeu environnemental est une préoccupation sociale ou un élément stratégique lié à un projet ou à un impact environnemental et qui est déterminant pour l'acceptabilité environnementale ou sociale de ce projet.

Enfin, bien que ces problématiques n'aient pas été retenues comme enjeux susceptibles d'influencer de manière significative la décision quant à l'autorisation du projet, il sera également question de la gestion des matériaux excédentaires et des sites potentiellement contaminés, de la préservation du paysage et de la végétation, et enfin des espèces fauniques.

3.4.1 Sécurité des usagers de la route 185

L'amélioration de la sécurité de la route 185 constitue la principale raison à la base du projet. De ce point de vue, la nécessité de l'ouvrage apparaît indispensable. Une problématique ressort de l'analyse des accidents ainsi que des divers aspects de la circulation du territoire à l'étude. Le nombre d'accidents mortels ou avec blessés graves y est particulièrement élevé et l'indice de gravité² de la plupart des accidents est largement supérieur à la moyenne québécoise pour ce type de route.

Du point de vue de la sécurité, l'ensemble des aménagements proposés par le MTQ vise à une amélioration notable des conditions de circulation tant pour les usagers de la route que pour les piétons et les cyclistes. Les impacts du projet concernant l'aspect de la sécurité apparaissent positifs.

Constat relatif à la sécurité des usagers de la route 185

L'équipe d'analyse du MDDEP partage l'avis de l'initiateur à l'effet que le projet autoroutier permettra de corriger, à court, à moyen et à long termes, les problèmes concernant la sécurité pour l'ensemble des usagers pour le tronçon de la route 185 situé entre Saint-Louis-du-Ha! Ha! et Cabano.

L'équipe d'analyse considère également que la baisse de circulation sur la route 185 actuelle, qui résultera du transfert de véhicules vers l'autoroute, permettra d'améliorer la qualité de vie et la sécurité des riverains sur une partie appréciable de cette route.

3.4.2 Milieu résidentiel

Selon le MTQ, la réalisation du projet devrait impliquer l'acquisition ou le déplacement d'environ 28 bâtiments dont 21 propriétés résidentielles et quelques bâtiments de ferme. En effet, il prévoit l'expropriation de 14 résidences et leurs dépendances à Saint-Louis-du-Ha! Ha! et de 7 résidences à Cabano.

Il est à noter que la Loi sur la voirie (L.R.Q., c. V-9) confère au ministre des Transports le pouvoir de *louer, échanger ou acquérir de gré à gré ou par expropriation tout bien au bénéfice de l'État*.

Le MTQ évalue que l'impact des expropriations sera fort compte tenu du fait qu'un lieu de résidence possède une grande valeur sentimentale, sociale et économique. Il estime toutefois que

² L'indice de gravité (**IG**) indique l'importance ou la gravité moyenne des accidents comparativement à ceux n'occasionnant que des dommages matériels.

les mesures d'atténuation et de compensation qu'il entend appliquer amoindriront les inconvénients. Dans le cas de la majorité des résidences visées, l'emprise empiète sur la quasi-totalité du lot, ce qui exclut un déplacement sur le même terrain. Il estime que ces résidences pourraient toutefois être déplacées sur d'autres lots plus sécuritaires et moins bruyants dans les quartiers résidentiels des 2 municipalités. L'impact résiduel est ainsi jugé moyen par le MTQ. Par ailleurs, parmi les 21 résidences expropriées, le MTQ estime que 4 ont un terrain suffisamment grand pour être déplacées sur le même lot. L'impact résiduel pour ces résidences est donc jugé faible par le MTQ. L'emprise exigée pour la construction des chemins de desserte empiète sur des lots résidentiels sans nécessiter l'expropriation de maisons. L'importance de l'impact créé par l'empiètement de l'emprise est également jugée faible par le MTQ.

Pour les situations où des propriétés ou des sections de terrains devront être acquises, le MTQ prévoit arriver à une entente de gré à gré avec les propriétaires concernés. S'il n'y a pas d'entente possible entre les parties, il amorcera alors le processus d'expropriation en respectant la Loi sur l'expropriation (L.R.Q., c. E-24).

Le MTQ rapporte également que, même si le projet occasionne des impacts négatifs sur le milieu bâti dans certains secteurs, il sera bénéfique pour de nombreux résidents. En effet, le projet améliorera la qualité de vie des riverains de la route 185 actuelle dans le secteur résidentiel qui sera contourné compte tenu de la diminution appréciable prévue du trafic routier et du bruit associé.

Constat relatif au milieu résidentiel

L'acquisition et le déplacement d'une propriété peuvent engendrer des impacts psychosociaux forts importants et cet aspect devrait être davantage approfondi dans les études d'impact sur l'environnement des projets routiers. Ces impacts sont préoccupants dans ce projet-ci puisque 28 propriétés, dont 21 résidences, pourraient être acquises ou déplacées. Toutefois, l'application des mesures d'atténuation ou de compensation prévues font en sorte que les impacts sur le milieu bâti privé sont acceptables.

3.4.3 Milieu commercial

En bordure de la route actuelle se trouvent des commerces dont le chiffre d'affaires repose en bonne partie sur la clientèle de transit. La réalisation du projet entraînera pour certains la perte de leur accès direct et leur visibilité depuis la Transcanadienne alors que d'autres se retrouveront dans la nouvelle emprise et seront expropriés.

L'emprise nécessaire à la réalisation du projet devrait nécessiter l'expropriation de 3 commerces. Il s'agit du garage-réparation Gaz-O-Bar, du restaurant/motel Rendez-vous-du-Voyageur et du garage Olco, présentement fermé. Selon le MTQ, il est possible que certains commerces puissent être déplacés sur le même lot et que leur localisation à proximité des bretelles d'entrée et de sortie de l'autoroute facilite leur accès. Pour les entreprises qui feront l'objet d'une acquisition totale ou partielle, les mesures d'atténuation sont prévues en conformité avec la procédure habituelle du MTQ. Il peut s'agir soit d'entente de gré à gré ou, en cas d'absence d'entente, de la démarche encadrée par la Loi sur l'expropriation. Ainsi, le MTQ estime que l'impact résiduel sur les commerces expropriés sera moyen.

En ce qui concerne les entreprises qui perdront leur accès direct et leur visibilité depuis la nouvelle route, le MTQ propose comme mesure d'atténuation d'installer une signalisation afin d'informer à l'avance les usagers des accès. Il rapporte également qu'il serait aussi possible pour les commerces de planifier un affichage des services offerts près des échangeurs en conformité avec les normes du MTQ. À cet effet, selon que l'affichage et la signalisation sont situés à l'intérieur ou à l'extérieur de l'emprise routière, ils sont gérés, soit par le MTQ, soit par Tourisme Québec ou la Municipalité. À la suite de la mise en place de ces mesures, le MTQ juge que l'impact résiduel sur les commerces visés sera faible.

Par ailleurs, il est à noter que le MTQ estime que les impacts sur l'économie régionale seront moyennement positifs puisque les échanges économiques des municipalités et des régions limitrophes seront favorisés par une augmentation du niveau de sécurité et un meilleur accès au centre-ville et aux zones commerciales, industrielles et récréatives.

Constat relatif au milieu commercial

L'équipe d'analyse est d'avis que la réalisation du projet aura un impact négatif sur certains commerces qui devront être expropriés et ou déplacés. Toutefois, leur nombre restreint et les mesures d'atténuation et de compensation courantes et particulières prévues rendent l'impact acceptable.

La réalisation du projet engendrera une diminution de la circulation de transit sur la route 185 actuelle dans le secteur du contournement, ce qui aura un impact négatif sur les commerces qui s'y trouvent. Toutefois, les possibilités d'affichage permettront d'atténuer cet impact.

3.4.4 Climat sonore

Le climat sonore en phase de construction

Dans son étude d'impact, l'initiateur reconnaît que 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. Il évalue que l'impact sera faible puisque la période des travaux sera relativement courte. La durée de cette période n'est pas précisée dans l'étude d'impact.

À la suite de notre questionnaire, l'initiateur a présenté à l'addenda de l'étude d'impact (décembre 2003) un programme général de surveillance environnementale du bruit en phase de construction (devis spécial type de gestion du bruit). Dans ce devis type, le MTQ indique que l'impact sonore généré par le chantier de construction devra être contenu à l'intérieur des limites présentées au tableau 1, qui représentent les seuils à ne pas dépasser aux résidences à protéger.

TABEAU 1 : NIVEAUX SONORES MAXIMAUX À RESPECTER EN PHASE DE CONSTRUCTION – SEUILS DU MTQ

Période	Niveau sonore maximal - $L_{10\%}$ ¹ en dB(A)
7 h à 19 h	75 dB(A) ou le bruit ambiant sans travaux plus 5 dB(A) (le plus élevé des deux)
19 h à 22 h	Bruit ambiant sans travaux plus 5 dB(A) ²
22 h à 7 h	Bruit ambiant sans travaux plus 5 dB(A)

- 1 $L_{10\%}$ signifie que pendant 10 % du temps d'échantillonnage, les niveaux sonores excèdent le seuil spécifié. Le temps d'échantillonnage est de 30 minutes. Il représente les pointes de bruit.
- 2 Bruit ambiant sans travaux, représenté par un L_{Aeq} (niveau équivalent), est le niveau sonore mesuré sur une période minimale de 24 heures ($L_{Aeq, 24 h}$) et au moins à 2 reprises, durant 2 jours non consécutifs avant le début des travaux de construction. Le bruit ambiant doit être évalué pour la période de jour (7 h à 19 h), le soir (19 h à 22 h) et la nuit (22 h à 7 h).

De plus, ce devis type indique que l'entrepreneur doit utiliser différentes mesures d'atténuation afin de respecter les seuils permis. Ces mesures ou équipements peuvent être les suivants : écrans antibruit temporaires en bordure de la zone de travail (portatifs ou fixes), toiles acoustiques, alarme de recul à intensité variable, équipement de construction générant un bruit réduit (compresseurs électriques d'alimentation à l'air, marteaux hydrauliques avec dispositif antibruit, lame antibruit de scie à béton, etc.), restrictions concernant l'utilisation des freins moteurs et enfin, battage des pieux non autorisé le soir et la nuit (19 h à 7 h).

Les objectifs du MDDEP à l'égard du niveau sonore des chantiers de construction pour des projets soumis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement diffèrent des seuils retenus par le MTQ et sont plus contraignants. Ainsi, pour la période du jour comprise entre 7 h et 19 h, le MDDEP a pour politique que toutes les mesures raisonnables et faisables doivent être prises par le maître d'œuvre pour que le niveau de bruit équivalent ($L_{Aeq, 12 h}$), provenant du chantier de construction, soit égal ou inférieur au plus élevé des niveaux sonores suivants, soit 55 dB(A) ou le niveau de bruit ambiant initial s'il est supérieur à 55 dB(A). Cette limite s'applique en tout point de réception dont l'occupation est résidentielle ou l'équivalent (hôpital, institution, école). On convient cependant qu'il existe des situations où les contraintes sont telles que le maître d'œuvre ne peut exécuter les travaux tout en respectant ces limites. Le cas échéant, le maître d'œuvre est requis de :

- a) prévoir ces situations le plus tôt possible, les identifier et les circonscrire;
- b) préciser la nature des travaux et les sources de bruit mises en cause;
- c) justifier les méthodes de construction utilisées par rapport aux solutions possibles;
- d) démontrer que toutes les mesures raisonnables et faisables sont prises pour réduire au minimum l'ampleur et la durée des dépassements;
- e) estimer l'ampleur et la durée des dépassements prévus;
- f) planifier des mesures de suivi afin d'évaluer l'impact réel de ces situations et de prendre les mesures correctives nécessaires.

Pour les périodes de soirée (19 h à 22 h) et de nuit (22 h à 7 h), tout niveau de bruit équivalent sur une heure ($L_{Aeq, 1h}$) provenant d'un chantier de construction doit être égal ou inférieur au plus élevé des niveaux sonores suivants, soit 45 dB $L_{Aeq, 1h}$ ou le niveau de bruit ambiant initial s'il est supérieur à 45 dB. Cette limite s'applique en tout point de réception dont l'occupation est résidentielle ou l'équivalent (hôpital, institution, école). La nuit, afin de protéger le sommeil, aucune dérogation à ces limites ne peut être acceptable (sauf en cas de nécessité absolue). En soirée toutefois, lorsque la situation le justifie, le niveau sonore moyen ($L_{Aeq, 3h}$) peut atteindre 55 dB peu importe le niveau ambiant à la condition de justifier ces dépassements conformément aux exigences « a » à « f » du paragraphe précédent.

À l'instar de la pratique développée par le MTQ dans le cadre de la réalisation de projets récents³, le devis spécifique de gestion du bruit sur le chantier relatif au présent projet doit indiquer que les exigences du MDDEP pendant les travaux de construction doivent être respectées. L'entrepreneur, par le biais de son programme détaillé de contrôle du bruit, aura à démontrer si ces objectifs pourront ou non être techniquement et raisonnablement réalisés, et ce, pour les différents secteurs sensibles touchés par le projet. Si, pour des considérations techniques ou autres, l'atteinte de ces objectifs n'est pas possible ou n'est pas pertinente, les niveaux sonores permis devront néanmoins respecter les seuils maximaux indiqués au tableau 1 du présent rapport.

Constat relatif au climat sonore en phase de construction

Compte tenu que la future autoroute traverse en majorité un milieu urbain, le MTQ doit prévoir une gestion serrée des méthodes de travail et l'application de diverses techniques de réduction du bruit. Pour ce faire, un programme détaillé de surveillance du climat sonore, durant la période de construction, doit être élaboré par le MTQ et transmis dans le cadre de la demande visant l'obtention d'un certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Ce programme devra prévoir des mesures du niveau sonore actuel et des mesures de la contribution sonore du chantier. Il devra être réalisé durant toute la période de construction et visera à contrôler le bruit de sorte que les activités de construction restent à un niveau sonore acceptable ainsi qu'à mettre en place rapidement les mesures d'atténuation requises si la situation l'exige. Le programme de surveillance doit également prévoir des mécanismes pour informer les résidents du déroulement des activités du chantier.

Le climat sonore en phase d'exploitation

Les critères d'analyse du MDDEP

La valeur de 55 dB $L_{Aeq, 24h}$ recommandée comme critère de confort par la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) est jusqu'à maintenant utilisée par le MDDEP comme limite d'acceptabilité pour le bruit communautaire dans les zones sensibles des projets routiers

³ Devis spécial 104 de gestion du bruit routier sur le chantier, Boulevard McConnell – Laramée (du boulevard Saint-Joseph à la promenade du Lac-des-Fées), MTQ – Direction de l'Outaouais, 30 avril 2004).

(aires résidentielles, institutionnelles et récréatives). Ce critère d'analyse est cependant présentement en voie de révision afin de tenir compte de l'évolution scientifique dans ce domaine. Les valeurs guides préconisées par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) font partie des références qui supportent cette démarche pour établir les orientations futures du MDDEP pour le bruit communautaire. L'OMS recommande de limiter le bruit extérieur durant la période du jour et du soir à 55 dB $L_{Aeq, 16 h}$ pour éviter une gêne grave et à un maximum de 50 dB $L_{Aeq, 16 h}$ pour éviter une gêne modérée. Un niveau sonore extérieur maximum de 45 dB $L_{Aeq, 8 h}$ est également recommandé durant la nuit afin d'assurer un niveau acceptable pour le sommeil dans la chambre à coucher de 30 dB.

Une telle révision doit cependant faire l'objet d'un certain consensus parmi les principaux acteurs. Ainsi, le MDDEP participe aux travaux du comité de suivi du MTQ mis en place en mars 2003 et qui a comme mandat d'actualiser la politique du bruit routier adoptée par le MTQ en 1998. Considérant l'état d'avancement des travaux de révision, les spécialistes du bruit du MDDEP estiment qu'il serait prématuré de présumer du résultat de cette opération avant qu'elle ne soit terminée. En conséquence, le MDDEP maintient comme limite supérieure le seuil de confort recommandé par la SCHL à l'extérieur des maisons, soit un niveau de 55 dB $L_{Aeq, 24 h}$, jusqu'à ce que la révision soit complétée. Cependant, en vertu des principes d'analyse du MDDEP, il peut être justifié de recommander le respect de critères plus restrictifs.

L'environnement sonore actuel dans la zone d'étude du projet

Un total de 207 logis⁴ localisés en bordure de la route 185 a été considéré dans l'étude d'impact pour l'étude du climat sonore. Les relevés effectués par le MTQ en 2001 établissent que le niveau de bruit, exclusivement influencé par le bruit de la circulation automobile, est déjà élevé le long de l'axe de la route 185. En effet, le niveau de perturbation sonore ressenti au droit de 83 logis (40,1 %) est qualifié d'élevé, soit un niveau de bruit égal ou supérieur à 65 dB(A), 57 logis (27,5 %) subissent un niveau de bruit égal ou supérieur à 60 dB(A), mais inférieur à 65 dB(A), donc dans une zone de perturbation moyenne, 45 logis (21,7 %) sont localisés dans la zone faiblement perturbée et 22 logis (10,6 %) dans une zone acceptable de 55 dB(A) et moins. En résumé, pour 185 logis, soit près de 90 %, le niveau sonore dépasse le niveau de référence de 55 dB $L_{Aeq, 24 h}$ habituellement jugé acceptable par le MTQ. Le tableau 2 résume la situation dans la zone d'étude telle que simulée à partir des relevés sonores effectués en 2001.

TABLEAU 2 : QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT SONORE ACTUEL

Zone de climat sonore	Niveau de gêne	Logis	
		Nombre	Pourcentage
$L_{Aeq, 24 h} \leq 55 \text{ dB}$	Acceptable	22	10,6
$55 \text{ dB} < L_{Aeq, 24 h} < 60 \text{ dB}$	Faiblement perturbé	45	21,7
$60 \text{ dB} \leq L_{Aeq, 24 h} < 65 \text{ dB}$	Moyennement perturbé	57	27,5
$L_{Aeq, 24 h} \geq 65 \text{ dB}$	Fortement perturbé	83	40,1
Total		207	100

Source : Adapté de l'étude d'impact sur l'environnement, février 2003

⁴ Logis : résidence pour un ménage. Un bâtiment peut contenir plus de un logis.

La période d'exploitation - Effet global du projet sur le climat sonore

L'impact sonore du projet à l'ouverture et 10 ans après a été évalué à l'aide de modélisations. Ces dernières ont été effectuées en utilisant comme données de circulation le débit journalier moyen estival (DJME) de la future autoroute pour les années 2006, 2007 et 2008 pour l'ouverture et pour les années 2016 à 2018, soit 10 ans après l'ouverture. La hausse prévue des débits de circulation est de 3 % par année. La vitesse de circulation a été fixée à 100 km/h sur la nouvelle autoroute et à 50 km/h sur les nouveaux chemins de desserte. Le MTQ a considéré une proportion de véhicules lourds de 21 à 23 %. Le tableau 3 présente les résultats de ces modélisations.

Selon les données fournies par les simulations et évaluées à l'aide de la grille d'évaluation des impacts sonores de sa *Politique sur le bruit routier* (1998), le MTQ évalue que, à l'ouverture de la nouvelle autoroute, le climat sonore sera amélioré pour une grande partie des résidences construites en bordure de la route 185 actuelle. En excluant les 21 résidences qui seront expropriées sur le total de 207, le MTQ a évalué que 134 logis connaîtront une diminution de leur climat sonore, 3 résidences subiront un impact moyen et 49 logis ressentiront un impact faible (ÉIE, p. 132).

En raison du contournement d'un tronçon urbanisé grâce auquel la nouvelle route s'éloignera des résidences par rapport à la route actuelle, une proportion importante de riverains bénéficiera, à l'ouverture du projet, d'une diminution notable du climat sonore (particulièrement entre la rue du Domaine, à Cabano, et la rue Raymond, à Saint-Louis-du-Ha! Ha!). Selon le MTQ, le niveau de bruit généré par la circulation automobile diminuera en moyenne d'environ 8,7 dB(A) en raison de l'éloignement de la route. Globalement, le projet aura un impact positif considérable puisque 72 % des résidences verront leur climat sonore ambiant diminuer.

TABEAU 3 : NOMBRE DE LOGIS EN FONCTION DU NIVEAU DE GÊNE SONORE À L'OUVERTURE DE L'AUTOROUTE (2006 À 2008) ET 10 ANS APRÈS (2016 À 2018)

Niveau de gêne	Nombre de logis				
	Ouverture 2006 à 2008		10 ans après 2016 à 2018	Variation	
	Route existante	Autoroute	Autoroute	Route existante	Autoroute
Acceptable $L_{Aeq, 24h} \leq 55 \text{ dB}$	13	74	39	+ 26	- 35
Faiblement perturbé $55 \text{ dB} < L_{Aeq, 24h} < 60 \text{ dB}$	50	91	100	+ 50	+ 9
Moyennement perturbé $60 \text{ dB} \leq L_{Aeq, 24h} < 65 \text{ dB}$	48	21	44	- 4	+ 23
Fortement perturbé $L_{Aeq, 24h} \geq 65 \text{ dB}$	96	0	3	- 93	+ 3
Total	207	186 ¹	186		

¹ Les 21 résidences expropriées ou déplacées sont exclues.

Source : Adapté de l'étude d'impact sur l'environnement, février 2003

En ce qui concerne les 3 résidences qui connaîtront un impact moyen 10 ans après l'ouverture de l'autoroute, le tableau 4 résume les résultats de l'évaluation des impacts indiquant des augmentations variant de 3,6 à 4,5 dB(A). La cause de ces augmentations serait attribuable à la nouvelle circulation sur les chemins de desserte, même si l'abaissement de l'autoroute d'au moins 7 m par rapport à la rue Raymond aura pour effet de diminuer le niveau sonore dans ce secteur. Cette situation est préoccupante compte tenu que ces résidences, dont le climat sonore actuel est situé entre 55,8 et 59,7 dB $L_{Aeq, 24 h}$ est supérieur aux critères de confort recommandé par la SCHL et par l'OMS, verront leur niveau sonore augmenter de façon perceptible à l'ouverture du projet et pour un horizon de 10 ans du fait d'une augmentation de plus de 3 dB(A).

TABEAU 4 : RÉSIDENCES AYANT UN IMPACT SONORE FAIBLE À L'OUVERTURE ET MOYEN 10 ANS APRÈS L'OUVERTURE DE L'AUTOROUTE

Adresse	Niveau sonore dB $L_{Aeq, 24 h}$		
	Route existante à l'ouverture 2006-2008	Ouverture du projet 2006-2008	Autoroute 10 ans après l'ouverture 2016-2018
57, rue Saint-Louis	59,7	62,3 (+ 2,6 = impact faible)	63,3 (+ 3,6 = impact moyen)
41, chemin de la Petite-Rivière	55,8	59,2 (+ 3,4 = impact faible)	60,3 (+ 4,5 = impact moyen)
45, chemin de la Petite-Rivière	56,6	59,4 (+ 2,8 = impact faible)	60,4 (+ 3,8 = impact moyen)

Source : Adapté de l'étude d'impact sur l'environnement, février 2003

Pour les résidences où un impact significatif est anticipé, le MTQ n'a pas prévu la mise en place de mesures d'atténuation pour réduire le bruit, et ce, malgré que sa politique sur le bruit routier considère que des mesures devraient être envisagées pour les résidences qui se retrouveront dans la zone où le niveau de gêne sera fortement perturbé. Dans son étude d'impact de février 2003, le MTQ justifie l'impossibilité de mettre en place un écran pleine longueur dans le secteur de la résidence située sur la rue Saint-Louis du fait qu'une ouverture doit être laissée pour accéder à la rue Raymond. Dans le secteur du chemin de la Petite-Rivière, des contraintes physiques empêchent l'aménagement d'un écran sonore efficace. Dans leur avis, les spécialistes du bruit du MDDEP indiquent qu'il serait requis d'examiner les possibilités qui existent pour atténuer cet impact localisé.

Dans son addenda de juillet 2003, et en réponse à notre questionnement lors de l'analyse de recevabilité, le MTQ a répondu qu'il ne peut intervenir avec d'autres mesures d'atténuation telles que l'insonorisation des bâtiments ou la pose d'un revêtement de pavage moins bruyant. Il précise ainsi :

« Par souci d'équité envers tous les citoyens qui vivent aux abords des routes achalandées du Québec, le MTQ ne peut intervenir financièrement sur l'aspect insonorisation des bâtiments. Il est à noter que l'insonorisation est un domaine très complexe qui fait intervenir un ensemble d'éléments complémentaires dont la densité des parements extérieurs et l'isolation et la qualité des fenêtres. Chaque

habitation est unique en termes de composition, de configuration et d'état de conservation. Les propriétaires sont responsables de la qualité de construction de leur propriété. De plus, aucun contrôle ne pourrait être assuré sur les résultats à long terme, puisqu'un propriétaire peut modifier à sa guise les composantes de son habitation. On peut aussi mentionner que la meilleure insonorisation peut être complètement anéantie simplement en entrouvrant une fenêtre.

Les revêtements de pavage moins bruyants sont au stade expérimental en ce qui concerne les composés grenus et leur rendement à long terme est encore inconnu. Pour les pavages «drainants», l'efficacité acoustique donne un avantage immédiat qui s'atténue avec le temps, à mesure que les aspérités se colmatent. De plus, ils sont problématiques en période hivernale puisque les sels de déglçage sont drainés, atténuant ainsi la sécurité de la surface. »

La mesure d'atténuation la plus couramment privilégiée par le MTQ pour atténuer le bruit routier est l'écran antibruit (butte ou mur). Ce moyen est reconnu comme étant le plus efficace. Cependant, lorsqu'il est impossible de mettre en place cette mesure (résidence isolée, proximité de la chaussée, contraintes physiques), peu de moyens sont actuellement proposés par le MTQ pour réduire l'impact sonore aux résidences concernées. Les spécialistes du bruit au MDDEP sont préoccupés par cette absence d'atténuation, et plus particulièrement, comme c'est le cas dans ce projet, lorsque le niveau sonore actuel est supérieur aux valeurs recommandées pour éviter une gêne grave. Dans le cadre des travaux de révision de la Politique sur le bruit routier, le MDDEP prévoit faire part de ses préoccupations afin que le comité examine l'ensemble des moyens visant à réduire le bruit routier dans ces circonstances particulières.

Dans le cas présent, l'équipe d'analyse estime que la réalisation du programme de suivi acoustique prévu par le MTQ doit être effectué dans le but de mesurer de façon précise le degré de perception en bordure de la route, plus particulièrement pour ces 3 résidences. S'il s'avérait que les prédictions soient exactes, soit la concrétisation d'un impact moyen sur un horizon de 10 ans, les dispositions de la politique indiquent que des mesures d'atténuation adaptées à ce type de contraintes devront être mises en place afin de corriger la situation. Pour leur part, les spécialistes de la Direction de la santé publique⁵ recommandent qu'un support aux propriétaires affectés par une détérioration importante de leur climat sonore soit ajouté à la gamme des solutions possibles.

Le MTQ s'est engagé à effectuer un suivi acoustique qui prévoit les éléments suivants :

- Avant les travaux : des relevés, effectués au plus tôt un an avant le début des travaux, permettant de mesurer le climat sonore actuel.
- À la fin des travaux : des relevés et un comptage seront effectués de la même façon qu'avant les travaux, en reprenant les mêmes sites de mesures, afin de mesurer l'impact dû à la

⁵ Agence de développement de réseaux locaux et services de santé et services sociaux - Bas-Saint-Laurent, Lettre de M. Bernard Pouliot de la Direction de la santé publique, de la planification et de l'évaluation à M^{me} Linda Tapin, du ministère de l'Environnement, 3 février 2004, 2 p.

nouvelle route et de valider ainsi les prévisions de l'étude d'impact. Un rapport sera produit par la suite.

- Cinq ans après les travaux : des mesures seront effectuées et un rapport sera produit de la même façon qu'à l'étape précédente. Cette étape-ci permettra d'évaluer l'impact de l'augmentation du débit de circulation.

L'évaluation du climat sonore devra également être faite 10 ans après l'année d'ouverture. Ce suivi devrait comprendre des relevés sonores effectués à proximité des bâtiments dans les secteurs des rues Saint-Louis et de la Petite rivière et des comptages de véhicules avec une classification permettant de caractériser la circulation aux points d'évaluation sensibles, et ce, afin de valider les prévisions de circulation. De plus, au moins un des relevés devrait être réalisé sur 24 heures consécutives dans chacun des secteurs.

En ce qui concerne les 49 résidences pour lesquelles un impact résiduel faible est prévu, et où, selon la Politique sur le bruit routier, aucune mesure d'atténuation n'est prévue, le MTQ a présenté l'impact anticipé pour chacune des résidences à l'ouverture et 10 ans après. D'une part, pour 12 résidences, le critère de 55 dB $L_{Aeq, 24 h}$ sera respecté. D'autre part, pour 31 résidences qui présentent un niveau sonore actuel entre 55 et 60 dB(A), celles-ci verront leur climat sonore maintenu à l'ouverture de l'autoroute ou subir une variation, pour la plupart, inférieure à 1 dB(A). Selon le cadre d'analyse des spécialistes du MDDEP, des variations de cet ordre, qui passent habituellement inaperçues chez l'humain, sont acceptables.

Enfin, selon les informations contenues dans l'étude d'impact, il appert que 6 autres résidences, qui se trouvent déjà dans un milieu dont le climat sonore est qualifié de moyennement perturbé (niveau sonore actuel égal ou supérieur à 60 dB $L_{Aeq, 24 h}$, mais inférieur à 65 dB), verront leur climat sonore augmenter. Le tableau 5 présente les résultats de la modélisation pour les niveaux sonores actuels à l'ouverture du projet et 10 ans après.

TABEAU 5 : IMPACTS FAIBLES SUR LE CLIMAT SONORE

Adresse	Niveau sonore dB ($L_{Aeq, 24 h}$)				
	Route actuelle (2002)	Route existante à l'ouverture 2006-2008	Ouverture du projet 2006-2008	10 ans après l'ouverture 2016-2018	Impact selon la grille du MTQ
12, chemin des Érables	60,1	60,7	60,1	61,2	Faible
3, rue Michaud	63,4	64,1	64,3	65,3	Faible
5, rue Michaud	63,6	64,3	64,1	65,0	Faible
7, rue Michaud	63,5	64,2	64,2	65,0	Faible
11, rue Michaud	63,4	64,1	63,7	64,5	Faible
15, rue Michaud	63,3	63,9	63,3	64,2	Faible

Source : Adapté de l'étude d'impact sur l'environnement, février 2003.

Dans le cadre de l'examen des impacts sonores d'un projet routier en phase d'exploitation, les spécialistes du bruit au MDDEP soutiennent que, dans les cas où le niveau de bruit extérieur aux résidences situées en bordure des voies de circulation est égal ou supérieur à 60 dB $L_{Aeq, 24 h}$, aucune augmentation ne devrait être permise. Ce niveau, établi à 60 dB $L_{Aeq, 24 h}$, est considéré par les experts comme un seuil préoccupant à partir duquel une attention particulière doit être apportée pour prévenir une détérioration supplémentaire du climat sonore causée par la circulation routière. Il est à noter que cette limite de référence est supérieure de 5 dB(A) à la valeur guide suggérée par l'OMS pour préserver la santé, lequel se situe pour le jour à un niveau maximum de 55 dB $L_{Aeq, 16 h}$ pour éviter une gêne grave. En ce qui concerne la SCHL, cette dernière estime que les conditions sonores sont habituellement jugées inacceptables et impliquent des mesures d'insonorisation supplémentaires pour la construction résidentielle lorsque les valeurs se situent entre 55 et 75 dB(A).

Les résultats montrent que, entre la situation actuelle modélisée pour la route existante en 2006-2008 et celle qui prévaudra à l'ouverture du projet, le climat sonore demeurera le même pour 2 résidences et des augmentations de l'ordre de 0,3 à 0,9 dB(A) sont prévues pour les autres. Selon les spécialistes du MDDEP, ces augmentations, qui se situent en deçà de la limite de précision des modèles et du seuil de perception de l'oreille humaine peuvent donc être considérées comme acceptables. Quant aux augmentations prévues après 10 ans, qui se situent entre 0,9 et 1,1 dB(A), les spécialistes estiment à l'instar du MTQ que l'impact sera faible et découlera strictement de l'augmentation naturelle de la circulation routière. Dans ce cas particulier, il est possible d'assurer que, en l'absence du projet, le niveau sonore résiduel en 2018 serait au minimum aussi fort que celui obtenu par la réalisation du projet. La réalisation du programme de suivi environnemental prévu par l'initiateur et bonifié par l'équipe d'analyse, qui prévoit réaliser un suivi des niveaux sonores en phase d'exploitation permettra de valider les simulations initiales. Selon nos exigences, dans le cas où les prévisions effectuées à l'étude d'impact seraient dépassées, la mise en place de mesures d'atténuation adéquates devraient être proposées par l'initiateur pour éviter de détériorer davantage un climat sonore déjà perturbé.

Constat relatif au climat sonore en période d'exploitation

L'équipe d'analyse constate que le projet aura un impact positif important sur les niveaux de bruit pour une majorité des 207 logis de la zone d'étude. Le niveau sonore y sera réduit pour 134 logis. En ce qui concerne les 3 résidences qui connaîtront un impact moyen 10 ans après l'ouverture de l'autoroute avec des augmentations variant de 3,6 à 4,5 dB(A), nous recommandons la réalisation d'un programme de suivi du climat sonore afin de valider les prévisions obtenues à l'aide de modélisations et, le cas échéant, d'évaluer la mise en place de mesures d'atténuation.

Quant aux 6 résidences pour lesquelles le niveau sonore actuel est supérieur à 60 dB $L_{Aeq, 24 h}$ et qui verront une augmentation de 0,8 à 1,1 dB 10 ans après l'ouverture de l'autoroute, les spécialistes du bruit indiquent que celle-ci est tolérable et n'est pas à même de susciter de doléances de la part des riverains. Ces résidences doivent également faire l'objet d'un suivi environnemental.

3.4.5 Alimentation en eau potable

Le MTQ a procédé à une étude détaillée des puits du secteur visé par le projet. Il a identifié 48 sources d'approvisionnement composées de 36 puits artésiens, 9 puits de surface, 1 source, 1 lac et d'une autre dont la nature est inconnue. À Cabano, un réseau d'aqueduc alimenté par le lac Témiscouata dessert les propriétés situées du côté est de la route 185 entre les carrefours des routes 232 Est et Ouest. Il est à noter que 2 conduites d'amenée d'eau traversent la route 185 pour alimenter quelques propriétés du côté ouest. De plus, la Ville de Cabano est dans un processus de mise à niveau de ses installations d'approvisionnement d'eau potable et envisage de nouvelles traversées de la route avec les conduites d'égout sanitaire et d'aqueduc. Ailleurs, à Cabano et à Saint-Louis-du-Ha! Ha!, les propriétés de la zone d'étude disposent de puits d'alimentation en eau potable privés.

Selon le MTQ, les travaux projetés ainsi que l'entretien hivernal pourraient affecter 11 puits et 1 puits devrait être exproprié. Parmi les 11 puits identifiés à risque, 9 sont situés dans le secteur localisé au sud-est de l'intersection de la route à Michel et du tracé de la route 185 projetée à Saint-Louis-du-Ha! Ha! Dans ce secteur, 3 puits de surface pourraient voir leur débit diminuer alors que 6 puits artésiens pourraient voir leur eau être affectée par les chlorures. Pour compenser une baisse de débit significative dans un puits de surface, le MTQ estime qu'il est facile de corriger la situation en remplaçant ce puits par un nouveau puits artésien foré dans le roc. Par contre, compte tenu qu'il est plus complexe de régler un problème de contamination aux chlorures, le MTQ s'engage à mettre au point, à l'étape des plans et devis, un design de drainage pluvial combiné à l'utilisation de géomembranes dans le but d'imperméabiliser complètement les fossés latéraux et central de la route 185, de récupérer toutes les eaux de fonte et de les canaliser dans des zones de décharge non sensibles afin de protéger les puits à risque. Cette solution devrait être appliquée entre les chaînages approximatifs 2+400 et 2+900 (~ 500 m), mais la localisation exacte sera déterminée lorsque les plans de drainage définitifs auront été réalisés. Il est à noter qu'à l'ÉIE, le MTQ s'est engagé, en cas d'impacts négatifs permanents sur la qualité ou la quantité d'eau disponible à un puits d'alimentation, à assurer que les propriétaires retrouvent les mêmes conditions de qualité et de quantité d'eau potable qu'avant les travaux.

Le MTQ s'est également engagé à effectuer un programme de suivi des puits jugés à risque. Ce programme comprend une analyse de l'eau effectuée à chaque printemps suivant la réalisation des travaux sur une période minimale de 2 ans. Si le suivi montre que la qualité ne respecte pas les critères recommandés pour l'eau de consommation domestique, des mesures seront prises pour redonner de l'eau potable en quantité suffisante et de qualité acceptable aux propriétaires concernés. Les solutions peuvent comprendre des mesures telles que le creusage d'un nouveau puits ou le raccordement à un réseau d'aqueduc existant.

Constat relatif à l'alimentation en eau potable

Compte tenu du programme de suivi de la qualité de l'eau potable proposé, de l'imperméabilisation prévue pour le secteur le plus vulnérable aux chlorures et de l'engagement du MTQ à s'assurer qu'en cas d'impacts négatifs permanents sur la qualité ou la quantité d'eau disponible à un puits d'alimentation et de la garantie que les propriétaires retrouvent les mêmes conditions de qualité et de quantité d'eau potable qu'avant les travaux, l'impact du projet sur l'eau potable est jugé acceptable.

Le programme de suivi détaillé de la qualité des eaux des puits d'eau potable doit être présenté au MDDEP lors de la demande visant l'obtention d'un certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

Le MTQ doit s'assurer de consulter la Ville de Cabano avant la construction afin de connaître ses intentions et ses besoins à passer de nouvelles canalisations d'eau potable ou d'égouts sous la route projetée.

3.4.6 Milieu agricole

Le projet aura des répercussions sur les activités agricoles présentes dans le corridor de l'autoroute. Les principaux impacts concernent l'immobilisation de superficies par l'emprise routière, incluant parfois des bâtiments et résidences, et le sectionnement des systèmes de drainage souterrain. Selon l'étude d'impact, l'emprise de l'autoroute empiètera sur 26,4 ha en zone agricole permanente dont près de 20 ha sur des sols de bonne productivité. Une partie importante du territoire requis (74 %) offre un potentiel pour l'agriculture.

Quatre entreprises agricoles et deux propriétés non agricoles seront touchées par les travaux. Deux des entreprises agricoles seront davantage affectées. Dans une première entreprise située entre les chaînages 5+000 à 6+500 produisant du fourrage et des céréales, l'importance de l'impact est majeure, car le nouveau tracé de l'autoroute sectionnera les parcelles de terres et touchera les bâtiments agricoles ainsi que 2 résidences. La superficie de terres perdues sera de 12,01 ha, dont 8 ha en fourrage et 1,54 ha en cours et bâtiments. L'impact est jugé fort.

Pour la seconde entreprise, localisée entre les chaînages 13+100 et 13+230, l'impact est également fort, car l'emprise empiètera sur la résidence et causera la perte de 2,55 ha de terres cultivées. Les impacts sont jugés faibles pour les 4 autres entreprises, l'empiètement se limitant à des pertes inférieures à 0,5 ha ou à des modifications d'accès pour les terres cultivées.

Les autres impacts concernent la perte de superficie en zone agricole permanente, le sectionnement des systèmes de drainage souterrain ainsi que le morcellement du territoire agricole sur 1,8 km entre la future autoroute et la route 185 actuelle.

Les mesures d'atténuation proposées par l'initiateur consistent surtout en des compensations monétaires. En effet, pour les pertes de propriétés, ce dernier négociera des indemnités avec les propriétaires conformément au processus normal d'acquisition et d'indemnisation du gouvernement pour la construction d'infrastructures routières. Mentionnons que dans le cadre du processus d'acquisition et d'expropriation d'immeubles à des fins gouvernementales, le MTQ tient généralement compte de l'usage des propriétés dans son évaluation.

L'atténuation des impacts forts pour l'entreprise située entre les chaînages 5+000 à 6+500 comprend également l'aide du MTQ à la restructuration de l'exploitation agricole en fonction des nouvelles conditions. Pour l'entreprise localisée entre les chaînages 13+100 et 13+230, le MTQ prévoit la relocalisation fonctionnelle de la résidence et du bâtiment agricole ou leur indemnisation en vue d'un remplacement en conformité avec les règlements municipaux en vigueur. En ce qui concerne les empiètements ou détours mineurs affectant les 4 autres entreprises, comme ces impacts ne remettent pas en cause la vitalité des entreprises agricoles, le

MTQ ne prévoit aucune mesure particulière autre que la compensation financière requise pour l'acquisition des superficies.

Pour ajouter au contexte d'analyse, mentionnons que, le 25 octobre 2005, la Commission de protection du territoire agricole (CPTAQ) a rendu une décision favorable relativement à la demande du MTQ pour l'autorisation de lotir, d'aliéner ou d'utiliser à d'autres fins que l'agriculture une superficie totale de 29,9 ha sur le territoire de la Ville de Cabano et de la Paroisse de Saint-Louis-du-Ha! Ha!

Constat relatif au milieu agricole

L'équipe d'analyse est d'avis que dans le contexte où la CPTAQ a émis une décision favorable, il apparaît que le projet est acceptable compte tenu des mesures d'atténuation et de compensation proposées par l'initiateur.

3.4.7 Préservation du patrimoine et des équipements récréotouristiques

Le patrimoine

Le chemin du Portage (1783) ressort indéniablement comme un élément autant patrimonial qu'archéologique dans le corridor à l'étude. Ce chemin fait partie d'un ensemble d'anciennes voies de circulation entre la vallée du Saint-Laurent et le Nouveau-Brunswick, en passant par le lac Témiscouata. Il est considéré comme une voie de circulation ayant joué un rôle stratégique dans l'histoire de l'Amérique du Nord britannique, car il permettait, entre autres, un accès rapide à la frontière avec les États-Unis. Il est caractérisé par la présence d'alignements de pierres, de déblais, de fossés et de culées de pont qui témoignent de son utilisation passée.

Le segment du chemin du Portage (1783), situé entre les 2 sections traversées par l'emprise du tracé de l'autoroute considérée, soit entre les chaînages 6+840 et 8+525, est aujourd'hui utilisé comme sentier de véhicules tout-terrains (VTT). L'étude d'impact prévoyait la construction de 4 tunnels dans l'axe actuel du chemin afin de permettre le passage des VTT, dont les assises seraient hors des limites de ses structures archéologiques pour en conserver sa valeur patrimoniale. Toutefois, au cours de l'élaboration préliminaire de ses plans et devis, le MTQ a constaté que cette proposition présentait plusieurs contraintes techniques et financières et qu'il devait considérer de nouvelles options d'aménagement.

En accord avec la DÉE et après consultation du ministère de la Culture et des Communications (MCC), le MTQ a révisé sa proposition inscrite dans l'étude d'impact et a soumis dans un nouveau rapport (MTQ 2005) son choix pour une nouvelle variante dans ce secteur.

Les nouveaux aménagements prévus sont les suivants :

- la construction des 2 tunnels prévus à la traversée nord (chaînage 6+840) est abandonnée, en raison de la discontinuité du tronçon cadastral sur le territoire de la Paroisse de Saint-Louis-du-Ha! Ha!, de l'abandon de cette section du sentier par les usagers de VTT et de l'impossibilité d'assurer la protection de cette section du chemin ancien et la conservation des vestiges archéologiques. Le lien physique à cet endroit étant disparu, les tunnels n'ont

plus de raison d'être. Un sentier qui traversera l'autoroute sous le pont de la Petite rivière Savane permettra aux usagers de VTT de rejoindre la route du Vieux-Chemin;

- l'aménagement d'un lien pédestre au droit du pont de la Petite rivière Savane (connexe à la piste cyclable du Petit Témis et au sentier pour VTT) donnera accès au chemin du Portage (1783);
- l'aménagement de 2 tunnels pour VTT installés perpendiculairement à l'axe de l'autoroute à la traversée sud (chaînage 8+525). Ces tunnels assureront un lien physique avec le chemin du Portage (1783).

Quant aux nouvelles mesures d'atténuation, elles consistent en :

- un inventaire exhaustif des emprises nécessaires à la réalisation des travaux de réaménagement de la route 185 à Cabano et à Saint-Louis-du-Ha! Ha!;
- des expertises archéologiques détaillées pour les sections du chemin du Portage (1783) situées à l'intérieur de l'emprise autoroutière et la publication d'un rapport vulgarisé;
- la mise en valeur des renseignements historiques et archéologiques par l'aménagement d'une aire de repos avec panneau d'interprétation au droit de la traversée de la piste cyclable du Petit Témis (près de la traversée de la Petite rivière Savane). Le tout réalisé en concertation avec les gestionnaires des sentiers et en consultation avec le MCC quant à la teneur du contenu du panneau d'interprétation.

Le MTQ indique que des fouilles seront entreprises si des vestiges archéologiques sont trouvés, conformément aux prescriptions de la Loi sur les biens culturels (L.R.Q., c. B-4.1) et avec l'autorisation du MCC. Il assure également que le personnel sur le chantier sera informé de la possibilité de découvertes fortuites et que, le cas échéant, les travaux seront interrompus. Ces mesures auront comme effet de minimiser les impacts du passage de l'autoroute et de faire en sorte que les impacts résiduels seront pratiquement nuls.

Constat relatif à la protection du patrimoine

Le MTQ a pris en compte, lors de la modification de ce segment du tracé, les préoccupations exprimées par le MCC et qui ont été émises lors de la consultation interministérielle. Les changements proposés n'ont aucune incidence négative supplémentaire sur les composantes du milieu naturel.

Compte tenu de ces éléments, l'équipe d'analyse est d'avis que ces aménagements remodelés et ces nouvelles mesures d'atténuation proposées par le MTQ pour la croisée du chemin du Portage (1783) sont acceptables.

Les résultats des inventaires doivent être soumis au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs lors des demandes visant l'obtention de certificats d'autorisation prévus à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

Les équipements récréotouristiques

Nous avons discuté, à la section 1.6, du choix de la variante 1 qui s'avère protéger l'intégrité du Club de golf Témis inc. à Cabano. Rappelons que la préservation du golf correspond à une demande du conseil de la MRC de Témiscouata et s'avère l'une des priorités de la Ville de Cabano en raison de l'apport économique important qu'il constitue pour elle.

La transformation de la route 185 en autoroute avec accès limités devrait certes créer des impacts aux circuits récréatifs linéaires entre Cabano et Saint-Louis-du-Ha! Ha! En premier lieu, le Parc linéaire interprovincial Petit-Témis, piste cyclable en été et piste de motoneige en hiver, sera coupé en 3 endroits. Le MTQ présente à l'étude d'impact le déplacement prévu de cette piste : elle longera désormais le côté est de l'autoroute depuis Cabano pour aller la traverser par le pont de la Petite rivière Savane.

Dans le cadre de la médiation dirigée par le BAPE, le Club de motoneige du Témiscouata a fait valoir à l'initiateur que le déplacement de la piste à l'est de l'autoroute isolerait leur chalet de la piste. Le 23 septembre 2004, le MTQ a présenté une proposition au Club de motoneige du Témiscouata à l'effet de faire l'acquisition de la propriété (terrain et chalet), de gré à gré ou par expropriation, ou de déplacer le chalet sur un autre emplacement acquis par le club « à condition que le coût du déménagement ne soit pas supérieur au coût de l'option d'acquisition totale de la propriété ». Cette proposition a été acceptée.

Constat relatif aux engagements du MTQ à la suite de la médiation environnementale

Par conséquent, l'équipe d'analyse recommande que l'initiateur honore la proposition faite au Club de motoneige du Témiscouata le 23 septembre 2004 dans le cadre de la médiation dirigée par le BAPE.

D'autre part, quelques passages à niveau actuellement permis aux motoneiges ne le seront plus avec la construction de l'autoroute. À proximité de Cabano, la traversée se fera désormais par le nouveau pont enjambant la Petite rivière Savane, et à Saint-Louis-du-Ha! Ha!, un espace sera prévu sur le trottoir du pont d'étagement de la rue Raymond.

Enfin, quelques équipements récréatifs (polyvalente, aréna, salle de quilles, etc.) perdront l'accès direct présentement offert à leur clientèle. Afin d'atténuer cet impact, le MTQ installera sa signalisation normalisée annonçant ces infrastructures, dans l'axe des bretelles d'autoroute et sur les nouvelles voies d'entrée aux 2 municipalités.

Constat relatif à la protection des équipements récréotouristiques

L'équipe d'analyse est d'avis que ces mesures d'atténuation sont adéquates et permettront d'abaisser les impacts à un niveau faible.

3.4.8 Protection de l'habitat du poisson

Dans la zone d'étude du projet, 7 cours d'eau seront traversés par le projet autoroutier à 8 occasions. Le tableau 6 présente ces cours d'eau, leur potentiel pour l'habitat du poisson et les pertes nettes d'habitat prévues.

TABLEAU 6 : POTENTIEL ICHTYOLOGIQUE DES COURS D'EAU DE LA ZONE D'ÉTUDE ET PERTE NETTE D'HABITAT DU POISSON ANTICIPÉE

Cours d'eau	Potentiel d'habitat ichtyologique	Perte d'habitat anticipée (m ²)
Petite rivière Savane		
▪ Secteur de la tourbière- Ch 0+160	▪ Faible	11
▪ Ch 6+600	▪ Bon	Nulle
Cours d'eau Bélanger	▪ Très faible	22
Ruisseau sans nom (golf)	▪ Nul	40,5
Ruisseau des Ha! Ha!	▪ Moyen à faible	122
Ruisseau (lacs artificiels)	▪ Limité	52,5
Ruisseau à Bernard	▪ Bon	130,5
Rivière Cabano	▪ Bon	245
Total		623,5 m²

Source : Étude d'impact, Addenda, 2003.

Selon l'étude d'impact, la Petite rivière Savane, à la hauteur de l'exutoire du ruisseau des Ha! Ha!, le ruisseau à Bernard et la rivière Cabano offrent des habitats soutenant des fonctions d'alevinage et d'alimentation importantes pour le poisson.

Les espèces présentes

Des inventaires réalisés à l'aide de la pêche électrique ont été effectués en août 2001 dans la Petite rivière Savane. Les espèces inventoriées sont les suivantes : le mulot perlé, la ouitouche, le naseux des rapides, le naseux noir, le chabot visqueux et l'omble de fontaine. Pour la rivière Cabano, les renseignements concernant les espèces de poissons présentes proviennent des résultats d'inventaires effectués par Faune Québec entre 1989 et 1998. Il s'agit du grand corégone, de l'omble de fontaine, de la ouitouche, de la perchaude et de 7 espèces de poissons fourrage. De plus, des aires d'alevinage et d'alimentation des poissons fourrage et une aire d'alimentation et frayère potentielle pour la perchaude ont été localisées lors des visites de terrain.

Les autres cours d'eau ont uniquement fait l'objet d'observations visuelles pour déterminer le potentiel pour le poisson. Dans le ruisseau à Bernard, la présence d'omble de fontaine a été observée (alevins, fretins et des individus d'environ 15 cm). Il pourrait y avoir de la frai et les jeunes ombles utiliseraient le ponceau actuel comme abri et canal migratoire. Selon le MTQ, l'habitat retrouvé correspond généralement à d'excellentes aires d'alimentation et de croissance pour les juvéniles d'omble de fontaine. En ce qui concerne le ruisseau des Ha! Ha!, seul l'omble de fontaine a été observé. Dans le cas du ruisseau Bélanger, une aire d'alimentation et de croissance a été constatée. Selon l'étude d'impact, les autres cours d'eau ne possèdent pas d'habitats favorables aux poissons.

L'analyse des impacts

Le projet prévoit la mise en place de 3 ponts, de 12 ponceaux et d'un mur de soutènement. Les activités de construction de ces structures sont susceptibles d'engendrer des pertes temporaires d'habitat et l'initiateur évalue à 623,5 m² la superficie des pertes permanentes résiduelles d'habitats.

L'évaluation des pertes temporaires et des mesures d'atténuation

L'importance de l'impact résiduel sur le domaine aquatique et sur les habitats du poisson a été jugée mineure par l'initiateur de projet en prenant pour prémisse que les différentes mesures d'atténuation courantes contenues dans le cahier des charges et devis généraux du MTQ (CCDG) seront respectées durant la phase de construction.

La construction des ouvrages temporaires de dérivation des eaux, la présence de la machinerie aux abords des cours d'eau et les travaux en eau sont des activités susceptibles de causer le dérangement des espèces présentes et des perturbations de l'habitat du poisson durant les travaux, notamment par la mise en suspension de sédiments, l'entraînement des particules sédimentaires par les eaux de ruissellement et la déstabilisation du milieu riverain. Les principales mesures d'atténuation prévues par l'initiateur sont la mise en place de barrières à sédiments, de bermes filtrantes et de trappes à sédiments, de bassins de sédimentation, de fossés de captation en crête de talus, l'enrochement et la stabilisation végétale de fossé et l'ensemencement hydraulique avec matelas de paille.

L'initiateur s'est également engagé à réaliser les travaux en rivière et à proximité des habitats aquatiques préférablement entre le 1^{er} juin et le 15 septembre pour 5 cours d'eau et entre le 1^{er} avril et le 15 septembre pour les ruisseaux sans nom. Compte tenu de l'envergure du projet de construction et des échéanciers serrés de réalisation, il est probable que ces dates ne pourront pas être respectées. Face à cette possibilité, les spécialistes de Faune Québec proposent que, en dehors de cette période, l'initiateur utilise des méthodes de travail qui évitent la mise en circulation de particules fines dans l'eau. En plus de cette recommandation, l'équipe d'analyse estime qu'il serait indiqué que le MTQ cible, en concertation avec les spécialistes de Faune Québec, les cours d'eau les moins sensibles et qu'il identifie précisément les méthodes de travail et les mesures d'atténuation particulières qui pourraient être privilégiées.

Dans l'étude d'impact, l'initiateur présente certaines mesures d'atténuation concernant les ponts et ponceaux au regard des impacts hydrauliques (interdiction de rétrécir de façon temporaire la largeur d'un cours d'eau de plus des deux tiers, interdiction de rétrécir de façon permanente la largeur d'un cours d'eau de plus de 20 % mesurée à partir de la ligne naturelle des hautes eaux). Toutefois, outre la description de la mesure de compensation prévue au droit du ruisseau Bélanger, aucune mesure d'atténuation n'est spécifiée pour l'aménagement des ponts et ponceaux. Or, considérant que la majorité des cours d'eau traversés par la route présente des habitats favorables pour le poisson, les mesures doivent être prévues pour assurer la protection de ces milieux. Dans le cas de l'aménagement du nouveau ponceau sur le ruisseau du Ha! Ha!, où le ponceau actuel est utilisé comme canal migratoire par l'omble de fontaine, l'initiateur doit assurer la libre circulation du poisson. En conséquence, le MTQ doit présenter les mesures particulières d'atténuation liées à la construction des ponts et ponceaux. Ces informations

doivent être déposées au plus tard lors de la demande visant l'obtention de certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

La surveillance environnementale en période de construction

Lors des travaux de construction, une surveillance environnementale est prévue par le MTQ afin d'assurer une bonne qualité d'exécution des ouvrages. Le surveillant a la responsabilité de s'assurer que toutes les clauses environnementales contenues dans le contrat d'exécution ainsi que dans les dispositions du CCDG sont rigoureusement respectées. Selon l'étude d'impact, il sera donc quotidiennement présent sur les lieux et vérifiera si l'entrepreneur et les sous-traitants sont informés des points à respecter dans le domaine environnemental. Dans le cas où un problème environnemental particulier surviendrait au cours de l'exécution des travaux, le protocole prévoit que le surveillant fera appel à l'expertise des spécialistes du MTQ pour l'application des mesures correctives appropriées. L'équipe d'analyse est d'avis que le MTQ doit déposer annuellement des rapports de surveillance environnementale faisant état du déroulement des travaux et de l'efficacité des mesures d'atténuation appliquées.

L'évaluation des pertes permanentes résiduelles et des mesures de compensation

L'initiateur a évalué à 624,5 m² les pertes permanentes d'habitat du poisson par la présence des ouvrages de franchissement des cours d'eau (culées et piliers de pont ou ponceau érigé directement dans l'habitat du poisson) et d'un mur de soutènement. Le tableau 6 présente les pertes anticipées pour chacun des cours d'eau. L'initiateur prévoit réaliser des mesures afin de compenser la perte d'habitat et, ainsi, de rééquilibrer le bilan des gains et des pertes de productivité. Les pertes d'habitat évaluées respectivement à 245 m² et à 11 m² sur la rivière Cabano et la Petite rivière Savane seront compensées par la végétalisation des rives par l'implantation d'une bande herbacées et arbustives d'espèces indigènes afin de redonner un couvert ombragé au cours d'eau.

En ce qui concerne le ruisseau à Bernard, où la perte d'habitat est estimée à 130,5 m², les mesures envisagées consistent en l'aménagement d'habitats de refuge et d'alimentation à l'entrée et à la sortie des 2 ponceaux prévus et au nettoyage du ruisseau sur 500 m en aval du point de franchissement. Ce nettoyage consiste à retirer les éléments susceptibles de nuire à l'écoulement des eaux (arbres morts, branches et déchets domestiques). Selon l'initiateur, cette mesure facilite la circulation des poissons, restaure les secteurs de frai et permet le transit des sédiments fins. Cette intervention devrait permettre la récupération de belles zones de gravier éventuellement utilisables comme frayères. L'initiateur mentionne également que « *L'enrochement dans un milieu principalement vaseux et la température plus fraîche du bassin créeront une diversité d'habitats tout en atténuant l'érosion des rives. Sachant que la rareté ou l'absence de ces habitats constitue souvent un facteur limitant pour la faune ichtyenne, ces aménagements favoriseront une plus grande productivité ou, à tout le moins, ne se solderont pas par une perte de rendement* ». Sur tous les autres cours d'eau, la perte d'habitat évaluée à 248 m² sera compensée par l'aménagement d'habitats de refuge et d'alimentation à l'entrée et à la sortie des ponceaux. Considérant la mise en place de ces mesures de compensation, l'initiateur a estimé que les impacts résiduels seraient faibles.

En outre, le MTQ procédera avec les organismes du milieu à l'identification des meilleurs sites qui pourraient faire l'objet d'aménagements de l'habitat du poisson dans les sous-bassins de la

Petite rivière Savane et de la rivière Cabano. Selon le MTQ,⁶ à la lumière des résultats de cette démarche, des mesures de compensation complémentaires à celles présentées dans l'ÉIE pourront être proposées.

Par ailleurs, l'ÉIE rapporte qu'une aire d'alimentation et une frayère potentielle pour la perchaude ont été localisées dans la rivière Cabano. Cependant, aucune description et évaluation des impacts du projet sur cette composante n'ont été effectuées. Selon nos informations, le pic de frai se trouve entre le 25 mai et le 1^{er} juin. Il peut cependant y avoir des fluctuations inter-annuelles selon la température de l'eau. L'incubation devrait durer de 10 à 15 jours, soit se terminer vers le 15 juin. Les jeunes demeurent inactifs pendant environ 5 jours que dure l'absorption du vitellus, ce qui étend la période jusqu'au 20 juin. La fin de la période de sensibilité pourrait être établie de façon sécuritaire au 1^{er} juillet⁷.

En conséquence, l'équipe d'analyse recommande que le MTQ procède à l'évaluation de l'état de référence pour confirmer le potentiel pour la perchaude dans la rivière Cabano et, le cas échéant, qu'il documente les impacts et les mesures d'atténuation ou de compensation envisagées.

De plus, les spécialistes de Faune Québec mentionnent dans leur avis sur l'acceptabilité du projet, que le MTQ doit « *tenter de réduire les empiètements et aménager des habitats de remplacement pour compenser les pertes résiduelles* ». Ils recommandent également que la planification de ces aménagements leur soit soumise pour approbation. L'équipe d'analyse est d'accord avec cette demande et recommande que les informations relatives aux aménagements de compensation, qui doivent tendre à respecter le principe d'aucune perte nette d'habitat du poisson, soient déposées au MDDEP au plus tard lors de la demande de certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Ces aménagements feront l'objet d'un examen en collaboration avec les spécialistes de Faune Québec.

Le programme de suivi

Le MTQ prévoit la réalisation d'un suivi environnemental après les travaux de mise en place des ponceaux afin de vérifier le degré d'utilisation des aménagements d'habitats de refuge et d'alimentation, et d'évaluer la réussite de la végétalisation à l'intérieur de l'emprise. Le MTQ prévoit également qu'un biologiste supervisera les travaux lors des activités de nettoyage du ruisseau à Bernard. L'équipe d'analyse estime que le MTQ doit présenter un programme détaillé de suivi environnemental sur l'efficacité des aménagements et des mesures visant à atténuer et compenser les impacts des travaux de construction et de la présence du lien autoroutier sur le poisson et son habitat. Ce programme doit être déposé au MDDEP au plus tard lors de la demande visant l'obtention de certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

⁶ Conservation téléphonique tenue le 24 mars 2006 entre M. Louis Belzile, du ministère des Transports, et M^{me} Ruth Lamontagne, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

⁷ Courriel électronique, en date du 4 avril 2006, provenant de M. Jean-Pier Lebel, biologiste, et transmis par M. Nelson Fournier de la Direction de l'aménagement de la faune du Bas-Saint-Laurent, Secteur Faune Québec, Ministère des Ressources naturelles et de la Faune, à M^{me} Danielle Dallaire, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

Constat relatif à la protection de l'habitat du poisson

Dans le milieu hydrique, le MTQ doit préférentiellement réaliser les travaux entre le 1^{er} juin et le 15 septembre. Dans l'hypothèse où cette période ne pourrait être respectée, il doit déterminer, en concertation avec les spécialistes de Faune Québec, les cours d'eau de moindre potentiel et identifier précisément les méthodes de travail et les mesures d'atténuation particulières qui pourraient être privilégiées.

L'initiateur doit préciser les mesures particulières d'atténuation des impacts des travaux de construction des ponts et des ponceaux permettant la protection maximale du poisson et de son habitat, présenter le programme de compensation des pertes d'habitat du poisson qui permettra de tendre vers le respect du principe d'aucune perte nette et le programme de suivi environnemental suivant la réalisation des travaux.

Enfin, l'initiateur doit procéder à une caractérisation des habitats fauniques pour confirmer le potentiel pour la perchaude dans le tronçon de la rivière Cabano susceptible d'être affectés par les travaux de construction et, le cas échéant, présenter les mesures d'atténuation et de compensation requises en fonction de la période de sensibilité propre à cette espèce.

Ces informations devront être déposées au plus tard lors de la demande visant l'obtention de certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

3.4.9 Gestion des matériaux excédentaires

Selon les évaluations les plus récentes de l'initiateur, un volume d'environ 700 000 m³ de matériaux excédentaires devrait être mis au rebut pour l'ensemble du projet. Concernant cette activité, la seule information contenue dans l'ÉIE est à l'effet que la Ville de Cabano a manifesté au MTQ son intérêt pour la récupération d'une partie des surplus de déblais pour la réhabilitation de son ancien site d'enfouissement sanitaire désaffecté depuis 2001. Le MTQ a indiqué que des discussions auront lieu avec la Ville dans le cadre de la préparation des plans et devis afin de prévoir, au besoin, la réutilisation des surplus de déblais en collaboration avec la Ville.

Comme suite à notre questionnaire concernant les modalités de gestion de ces déblais, l'initiateur⁸ précise que la responsabilité de disposer de ces surplus de déblais est confiée à l'entrepreneur des travaux, qui a l'obligation contractuelle d'en disposer en conformité avec les règlements municipaux, la Loi sur la qualité de l'environnement, la Loi sur la protection des terres agricoles et la Loi sur les forêts ainsi que leurs règlements afférents applicables. En ce qui concerne les matériaux secs (béton bitumineux, acier, autres) qui ne peuvent être réutilisés à

⁸ Courriel électronique de M. Louis Belzile, du ministère des Transports, à M. Louis Messely, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, concernant la gestion des matériaux excédentaires, daté du 6 mars 2006.

l'intérieur de l'emprise, l'initiateur a indiqué qu'ils seront disposés conformément au Règlement sur les déchets solides (R.R.Q., c. Q-2, r. 3.2). Le MTQ s'est également engagé à ce que les matériaux naturels de rebut soient disposés conformément à la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables.

À ce moment, le MTQ indique qu'il ne connaît pas de lieux potentiels existants sur le territoire à l'étude les plus susceptibles de recevoir ces déblais ni les circuits les plus vraisemblables qui pourraient être utilisés par les camions. L'initiateur mentionne toutefois que la gestion des activités de transport inhérentes à ce projet se fera en collaboration avec les municipalités concernées. À titre indicatif, il envisage de dévier la circulation de la route 185 sur les futures dessertes nord (du côté du milieu bâti), laissant ainsi l'espace nécessaire pour réaliser rapidement les travaux tout en limitant les conflits avec la circulation locale et la circulation de transit. Aussi, la disposition des matériaux de rebut pourrait se faire du côté sud de la 185 existante et ainsi réduire la circulation de camions dans les zones habitées. Cependant, les camions pourraient également s'insérer à la circulation et utiliser les routes existantes selon un parcours et un débit contrôlés afin de minimiser les impacts sur la qualité de vie des résidents locaux.

Lors des travaux de construction des projets routiers réalisés à Saint-Antonin-Rivière-du-Loup en 2003-2006, à Dégelis en 2003-2005 et à Notre-Dame-du-Lac en 2001-2003, l'initiateur mentionne avoir procédé de cette façon à la satisfaction des municipalités concernées et des résidents locaux. Selon l'avis du MTQ, un tel scénario permettra « de réduire, au besoin, l'impact du transport de matériaux en offrant la possibilité de répartir la circulation des véhicules lourds sur plusieurs trajets ou de s'ajuster aux plaintes des résidents ».

Finalement, pour ce qui est de la réutilisation des matériaux excédentaires dans le cadre des tronçons adjacents à construire sur la route 185, il faut rappeler que le MTQ est présentement à l'étape de l'étude d'impact pour ces projets et qu'il n'a pas à ce moment-ci les autorisations pour réaliser ces projets (projets Cabano à la frontière avec le Nouveau-Brunswick et de Saint-Antonin à Saint-Louis-du-Ha! Ha!).

En ce qui a trait aux déblais, le MDDEP encourage fortement leur réutilisation. Les lieux de disposition des surplus doivent préalablement avoir été approuvés par le MDDEP dans le cadre de l'émission des autorisations requises en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Lors de l'analyse de ces demandes, les responsables du MDDEP s'assureront que les matériaux naturels de rebut seront disposés conformément à la politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables en ce qui concerne la protection des bandes riveraines et il sera interdit de disposer de tout matériau naturel de rebut dans les milieux humides tels étang, marais, marécage et tourbière. Concernant les activités de transport, l'évaluation des impacts permettra de s'assurer de la préservation de la qualité de vie des résidents situés en bordure des tracés utilisés.

Constat relatif à la gestion des matériaux excédentaires

L'équipe d'analyse est d'avis que, compte tenu de l'importance du volume de matériaux excédentaires, un plan de gestion de ces matériaux excédentaires (itinéraires des camions) devra être présenté au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

3.4.10 Sites contaminés

Dans l'étude d'impact, le MTQ a identifié 3 sites où des sols potentiellement contaminés pourraient être excavés, soit 2 garages et 1 station-service. Comme mesure d'atténuation, il avance qu'il devrait procéder à une caractérisation du sol ainsi que, s'il y a lieu, à une décontamination du sol avant la construction. La caractérisation de ces sites potentiellement contaminés devra se faire en conformité avec le Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains, adopté au Conseil des ministres le 26 février 2003.

Constat relatif à la gestion des sites contaminés

L'équipe d'analyse est d'avis que les engagements du MTQ concernant la gestion de sols potentiellement contaminés qui pourraient être rencontrés lors des travaux sont adéquats.

3.4.11 Préservation du paysage

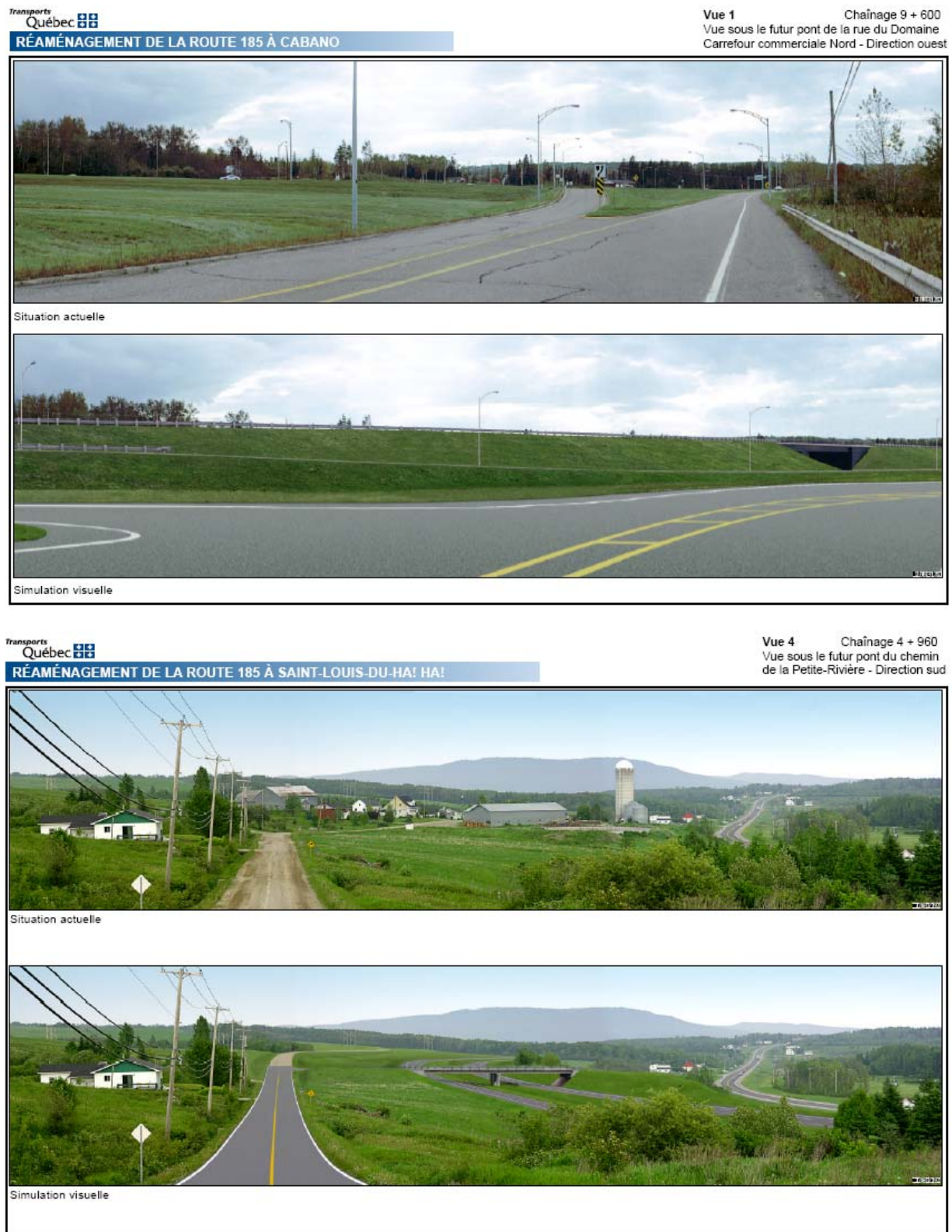
Les sources d'impacts du projet en regard des caractéristiques visuelles du paysage sont la mise en place et la présence des nouvelles infrastructures, incluant le déplacement du tracé, l'élargissement de la plate-forme routière et les travaux de nivellement. Les nouvelles infrastructures comprennent notamment 3 échangeurs, un pont d'étagement et 2 raccordements nécessaires au contournement du secteur construit de la route 185 actuelle entre Cabano et Saint-Louis-du-Ha! Ha!

Le déboisement effectué aux premières étapes du projet entraînera certaines modifications du paysage naturel. Durant la période des travaux, la création de remblais et déblais, dont certains atteindront par endroits 7 m de hauteur, constituera une cicatrice dans le paysage. À long terme, malgré l'adoucissement de leurs formes par leur végétalisation, ils occasionneront une perturbation des champs visuels.

Le paysage des municipalités de Cabano et de Saint-Louis-du-Ha! Ha! est de type agroforestier. Les nombreux champs visuels offerts par ce type de milieu sur le corridor de la route 185 font en sorte que le projet engendrera des impacts visuels négatifs pour les observateurs incluant, pour certains résidants, des vues partielles vers le lac Témiscouata.

L'importance de ces impacts varie de faible à forte selon les secteurs du corridor de la route 185. À Saint-Louis-du-Ha! Ha! et aux accès à Cabano l'impact visuel des échangeurs aura une importance forte. Entre les 2 municipalités, les 2 raccordements à l'autoroute créeront également un impact fort en raison de la proximité des résidences. De plus, au raccordement ouest, l'expropriation d'un hameau composé de bâtiments de ferme et de 8 résidences éliminera un point de repère qui caractérise le paysage agricole de Saint-Louis-du-Ha! Ha! Enfin, le champ visuel ouvert des paysages agricoles sera affecté par un impact moyen, autant dans le secteur de Saint-Louis-du-Ha! Ha! qu'à l'est de Cabano. Enfin, l'impact est jugé faible pour les secteurs forestiers de la zone d'étude. Des simulations de deux points de vue qui seront affectés par le projet sont présentées à la figure 2.

FIGURE 2 : SIMULATIONS VISUELLES



Source : Tirée de l'étude d'impact

Le paysage de certains riverains sera modifié par la perte de terrain, de végétation et/ou le changement de dénivellation et, pour d'autres, il sera modifié par l'insertion du nouveau tracé qui créera un effet d'enclave, un rapprochement ou une réorganisation de l'espace. Les mesures d'atténuation prévues par l'initiateur pour atténuer ce dernier impact sont la plantation d'arbres et d'arbustes dans les espaces libres des bretelles des carrefours dénivelés. Cependant, l'étude d'impact précise que ces mesures ne sont pas suffisantes pour permettre d'atténuer les perturbations créées par les structures en hauteur ou en déblais. L'importance des impacts résiduels sur le paysage demeure conséquemment la même.

Constat relatif à la préservation du paysage

Le MTQ devrait présenter des propositions d'aménagements paysagers supplémentaires afin de réduire l'impact sur le paysage des riverains de la nouvelle route pour lesquels un impact résiduel moyen à fort est prévu. Les aménagements proposés devront être déposés au MDDEP lors de la demande visant l'obtention de certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

3.4.12 Protection de la végétation et de la faune

La végétation

Le portrait de la végétation de la zone d'étude, présenté à l'étude d'impact, fait état d'un milieu fortement transformé par les activités anthropiques (coupe forestière, terres cultivées, friches, morcellement, etc.). Le territoire à l'étude ne recèle aucune mention d'écosystème forestier exceptionnel et les écosystèmes sont morcelés et généralement de superficies réduites. Il faut cependant noter qu'une tourbière située à l'extrémité ouest du corridor à l'étude, sur le parcours de la Petite rivière Savane, montre un certain intérêt.

Le déboisement requis pour le projet engendrera une perte de superficies boisées d'un peu plus de 54 ha. Bien qu'il s'agisse de boisés qui ne présentent pas d'intérêt phytosociologique particulier, ces milieux peuvent contenir des espèces végétales ou animales rares. Ainsi, 2 inventaires floristiques ont été réalisés dans le corridor conjoint à toutes les variantes : l'un à l'été 2000, sur le territoire de la Ville de Cabano et l'autre, en 2001, sur le territoire de la Paroisse de Saint-Louis-du-Ha! Ha! Au total, 328 espèces ont été identifiées, dont le tiers s'avère des espèces adventices ou échappées de culture.

Les espèces floristiques menacées et vulnérables ou à statut particulier

Bien que quelques espèces moins communes aient été localisées, aucune espèce menacée ou vulnérable ou susceptible d'être ainsi désignée ni aucune orchidée rare n'ont été trouvées.

Un inventaire complémentaire a cependant été effectué en juillet 2003, dans la tourbière de la Petite rivière Savane, pour vérifier la présence de la valériane des tourbières, désignée espèce vulnérable en 2005. Selon cette étude, la colonie, située à 690 m de la route 185 actuelle dans la partie minérotrophe de cette tourbière, ne sera pas affectée par l'emprise prévue de la future autoroute si le drainage actuel demeure inchangé. À cet effet, l'initiateur prévoit l'installation d'un ponceau adapté à cette rivière à cours lent. Cependant, il est à noter que la voie de service

sud de la future autoroute, qui se termine en cul-de-sac dans le cadre du présent projet, sera éventuellement poursuivie à l'ouest de la Petite rivière Savane lors de la réalisation du tronçon suivant, soit de Cabano au Nouveau-Brunswick.

L'initiateur devra s'assurer, lorsqu'il planifiera la traversée de la Petite rivière Savane par la voie de service sud du segment adjacent de la route 185 à l'ouest, de ne pas en modifier le drainage.

Les espèces fauniques

Les habitats fauniques du corridor prévu pour l'autoroute ne sont pas rares ni exceptionnels. L'étude d'impact fait état d'un certain nombre de mammifères habituels de ce milieu agroforestier. Ils incluent des cervidés (cerf de Virginie et orignal) mais aucune aire de concentration ni ravage ne sont recensés par le MRNF.

L'initiateur a fait réaliser un inventaire de la faune avienne les 19 et 20 juillet 2005. Bien qu'il ait été réalisé tard dans la saison de nidification, l'équipe d'analyse reconnaît, comme l'indique le consultant (annexe 4 de l'Addenda), que l'été 2005 fut tardif au plan météorologique. Selon cette méthode, 64 espèces d'oiseaux ont été recensées dans les secteurs les plus riches traversés par l'autoroute prévue. Aucune espèce en péril ne fait partie de cet ensemble ni aucune espèce dont les populations sont particulièrement faibles.

Il faut reconnaître que le déboisement de 54 ha de milieux boisés dans le cadre de ce projet entraînera des pertes d'habitats fauniques. Puisqu'il s'agit en grande partie d'habitats de lisière, déjà situés de part et d'autre de la route 185 actuelle, un impact mineur peut y être attribué. En guise de mesure d'atténuation pour les impacts durant les travaux, le MTQ propose de ne pas effectuer de déboisement durant la période de nidification des oiseaux, et ce, entre le 15 mai et le 1^{er} août. Ces dates sont légèrement contraignantes : plusieurs oiseaux commencent à nicher avant le 15 mai ou terminent de nicher après le 1^{er} août. L'initiateur propose également de faire des plantations d'arbres et d'arbustes dans les espaces libres de la nouvelle emprise.

Constat relatif à la protection de la faune avienne

L'équipe d'analyse est d'avis que, dans la mesure du possible, le ministre des Transports doit réaliser l'essentiel des travaux de déboisement entre le 15 août et le 1^{er} mai afin de minimiser les impacts sur la reproduction et sur l'élevage des jeunes des espèces d'oiseaux forestiers.

CONCLUSION

Le projet de construction d'une autoroute dans le Témiscouata, entre Cabano et Saint-Louis-du-Ha! Ha!, vise à améliorer la sécurité de la route 185 dans ce secteur. Le projet, dont les coûts sont évalués à environ 148 M\$, consiste au réaménagement d'un tronçon de 13,4 km de la route actuelle. La section de l'autoroute aurait une emprise nominale de 130 m et 2 chaussées de 2 voies divisées par un terre-plein central. De plus, le projet comprend 3 échangeurs, près de 16 km de chemin de desserte et l'élargissement et la construction de plusieurs ponts et ponceaux pour la traversée de 7 cours d'eau, dont la rivière Cabano et la Petite rivière Savane. La nécessité d'intervenir sur ce tronçon de la route 185 est principalement liée à la gravité des accidents qui s'y produisent.

Les enjeux les plus significatifs du projet sont notamment la sécurité des usagers de la route 185 lors de la construction et de l'exploitation, les acquisitions et les déplacements de bâtiments, le maintien des accès et des usages de la zone d'étude, la préservation de l'intégrité du patrimoine et la préservation de l'intégrité des habitats du poisson. Enfin, bien que ces problématiques n'aient pas été retenues comme enjeux susceptibles d'influencer de manière significative la décision quant à l'autorisation du projet, les éléments suivants ont fait l'objet d'un examen, soit la gestion des matériaux excédentaires, la protection de la végétation et des espèces fauniques, et la préservation des équipements récréotouristiques et du paysage.

Les constats de l'équipe d'analyse relatifs à l'acceptabilité environnementale du projet ainsi que la principale recommandation sont présentés ci-dessous :

- le projet est justifié en raison des forts taux d'accidents sur la route 185 actuelle, ceux-ci étant causés par son profil déficient et par le fort trafic de poids lourds;
- la variante 1 – celle favorisée par l'initiateur – se distingue des autres variantes pour plusieurs des éléments de l'analyse comparative;
- les impacts du projet sur le milieu bâti seront minimisés par l'application des mesures d'atténuation couramment utilisées lors des 21 acquisitions de propriétés;
- la réalisation du projet aura un impact négatif sur certains commerces qui devront être expropriés ou déplacés. Toutefois, leur nombre restreint et les mesures d'atténuation et de compensation courantes et particulières prévues rendent l'impact acceptable;
- la réalisation du projet engendrera une diminution de la circulation de transit sur la route 185 actuelle dans le secteur de contournement, ce qui aura un impact négatif sur les commerces qui s'y trouvent. Toutefois, les possibilités d'affichage permettront d'atténuer cet impact;
- au plan des impacts sonores, le projet engendrera pour 52 résidences une augmentation des niveaux sonores à l'ouverture ou dans les 10 ans suivant l'ouverture du projet, alors qu'un impact positif important est attendu pour 134 résidences en raison du contournement d'un secteur résidentiel. Un programme de suivi du climat sonore est prévu par l'initiateur. Celui-ci est bonifié avec les recommandations faites dans le cadre de l'analyse environnementale;
- les mesures de protection des sources d'eau potable des riverains présentées par l'initiateur sont adéquates. Le suivi de la qualité des eaux des puits d'eau potable, prévu par l'initiateur, devra répondre à certaines exigences afin d'être complet;
- dans le contexte où la CPTAQ a émis une décision favorable, il apparaît que le projet est acceptable au plan de l'aspect agricole, compte tenu des mesures d'atténuation et de compensation proposées par l'initiateur;

- concernant l'habitat du poisson, les mesures particulières d'atténuation des impacts des travaux de construction des ponts et des ponceaux permettant la protection maximale du poisson et de son habitat, le programme de compensation des pertes d'habitat du poisson qui permettra de tendre vers le respect du principe d'aucune perte nette et le programme de suivi environnemental suivant la réalisation des travaux doivent être élaborés. Également, une étude doit être réalisée pour confirmer le potentiel pour la perchaude dans le tronçon de la rivière Cabano susceptible d'être affecté par les travaux de construction et, le cas échéant, présenter les mesures d'atténuation et de compensation requises;
- compte tenu de l'importance du volume de matériaux excédentaires estimé à environ 700 000 m³, un plan de gestion de ces matériaux excédentaires (lieux, sites de dépôt, itinéraires des camions) doit être élaboré;
- les engagements du MTQ concernant la gestion de sols potentiellement contaminés qui pourraient être rencontrés lors des travaux sont adéquats;
- dans la mesure du possible, le ministre des Transports doit réaliser l'essentiel des travaux de déboisement entre le 15 août et le 1^{er} mai afin de minimiser les impacts sur la reproduction et sur l'élevage des jeunes des espèces d'oiseaux forestiers;
- un plan d'aménagement paysager doit être élaboré pour assurer l'intégration visuelle du projet au paysage. Ce plan doit être accompagné d'un programme de suivi d'une période minimale de 2 ans portant sur l'efficacité des mesures mises en place;
- les mesures d'atténuation prévues, portant sur la protection du patrimoine historique, plus particulièrement le chemin du Portage (1783), sont aptes à minimiser les impacts du passage de l'autoroute sur cette composante;
- l'impact du projet sur les équipements récréotouristiques est limité.

Recommandation

Au terme de l'analyse environnementale du projet d'amélioration de la sécurité sur la route 185 de Cabano à Saint-Louis-du-Ha! Ha! sur le territoire de la MRC de Témiscouata par le MTQ, l'équipe d'analyse conclut que le projet est justifié et que le tracé retenu (variante 1) est acceptable sur le plan environnemental. Les impacts engendrés par le projet sont décrits de façon satisfaisante dans l'étude d'impact et seront convenablement atténués si les mesures d'atténuation et de compensation qui y sont proposées, de même que les recommandations incluses au présent rapport, sont appliquées.

Les ententes intervenues entre le MTQ et 2 des requérants d'audience publique lors de la médiation environnementale doivent être reprises dans les conditions du certificat d'autorisation permettant la réalisation de ce projet. Ces ententes visent à réduire les impacts du projet de façon notable pour ces 2 requérants.

Danielle Dallaire
Chargée de projet
Service des projets en milieu terrestre

RÉFÉRENCES

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Amélioration de la sécurité sur la route 185 – Cabano et Saint-Louis-du-Ha! Ha! – MRC du Témiscouata – Étude d’impact déposée au ministre de l’Environnement – Rapport principal*, février 2003, 173 p. et 7 annexes;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude de puits – Route 185 – Municipalités : Saint-Louis-du-Ha! Ha! et Cabano – Circ. élect. : Kamouraska–Témiscouata*, 6 octobre 2003, 15 p. et 4 annexes;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Amélioration de la sécurité de la route 185 – Cabano et Saint-Louis-du-Ha! Ha! – MRC Témiscouata – Réponses aux questions du ministère de l’Environnement – Addenda*, décembre 2003, 47 p. et 14 annexes;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Amélioration de la sécurité de la route 185 – Cabano et Saint-Louis-du-Ha! Ha! – MRC Témiscouata – Résumé*, février 2004, 47 p. et 2 annexes;
- Lettre de M. Victor Bérubé, du ministère des Transports, à M. Jacques Dupont, du ministère du Développement durable, de l’Environnement et des Parcs, datée du 6 janvier 2006, concernant l’intervention sur le sentier du Portage, 2 p., 1 annexe et 1 plan;
- Courrier électronique de M. Louis Belzile, du ministère des Transports, à M. Louis Messely, du ministère du Développement durable, de l’Environnement et des Parcs, daté du 6 mars 2006, concernant les matériaux excédentaires, 2 p.;
- Courrier électronique de M. Louis Belzile, du ministère des Transports, à M. Louis Messely, du ministère du Développement durable, de l’Environnement et des Parcs, daté du 10 mars 2006, concernant les matériaux excédentaires, 2 p.

ANNEXES

ANNEXE 1 : PRINCIPALES CONSTATATIONS DU RAPPORT DE MÉDIATION DU BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT

Pendant la démarche de médiation, des discussions ont eu lieu entre le MTQ et les requérants afin d'identifier des propositions de solutions qui conviennent aux parties. Le MTQ a analysé toutes les demandes soumises par les requérants et des réponses à ces demandes leur ont été adressées. L'analyse et les réponses aux demandes des requérants, faites par le MTQ, ont tenu compte de ses limites légales et réglementaires, et également des normes environnementales, techniques et de sécurité.

Ainsi, dans le cadre des travaux de médiation, le MTQ a pris un engagement qui a conduit au retrait de la demande d'audience publique de 2 requérants (Club de motoneige et M^{me} Pelletier), conditionnellement à ce que l'éventuel décret autorisant le projet intègre les engagements pris à leur égard. Les ententes intervenues respectent les droits des tiers et permettent de protéger l'environnement.

En contrepartie, il n'a pas été possible de conclure des ententes avec les propriétaires de 4 commerces et ces derniers ont maintenu leur demande d'audience. Les propositions du MTQ n'ont pas écarté leurs appréhensions quant à une perte d'achalandage de leur commerce. En outre, l'initiateur n'a pu répondre aux exigences de ces propriétaires concernant la construction d'un nouvel échangeur ou le versement d'une compensation financière.

Le rapport d'enquête et de médiation du BAPE (n° 204) fait état des détails du déroulement et des résultats de la médiation.

ANNEXE 2 : LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DE L'ORGANISME GOUVERNEMENTAL CONSULTÉS

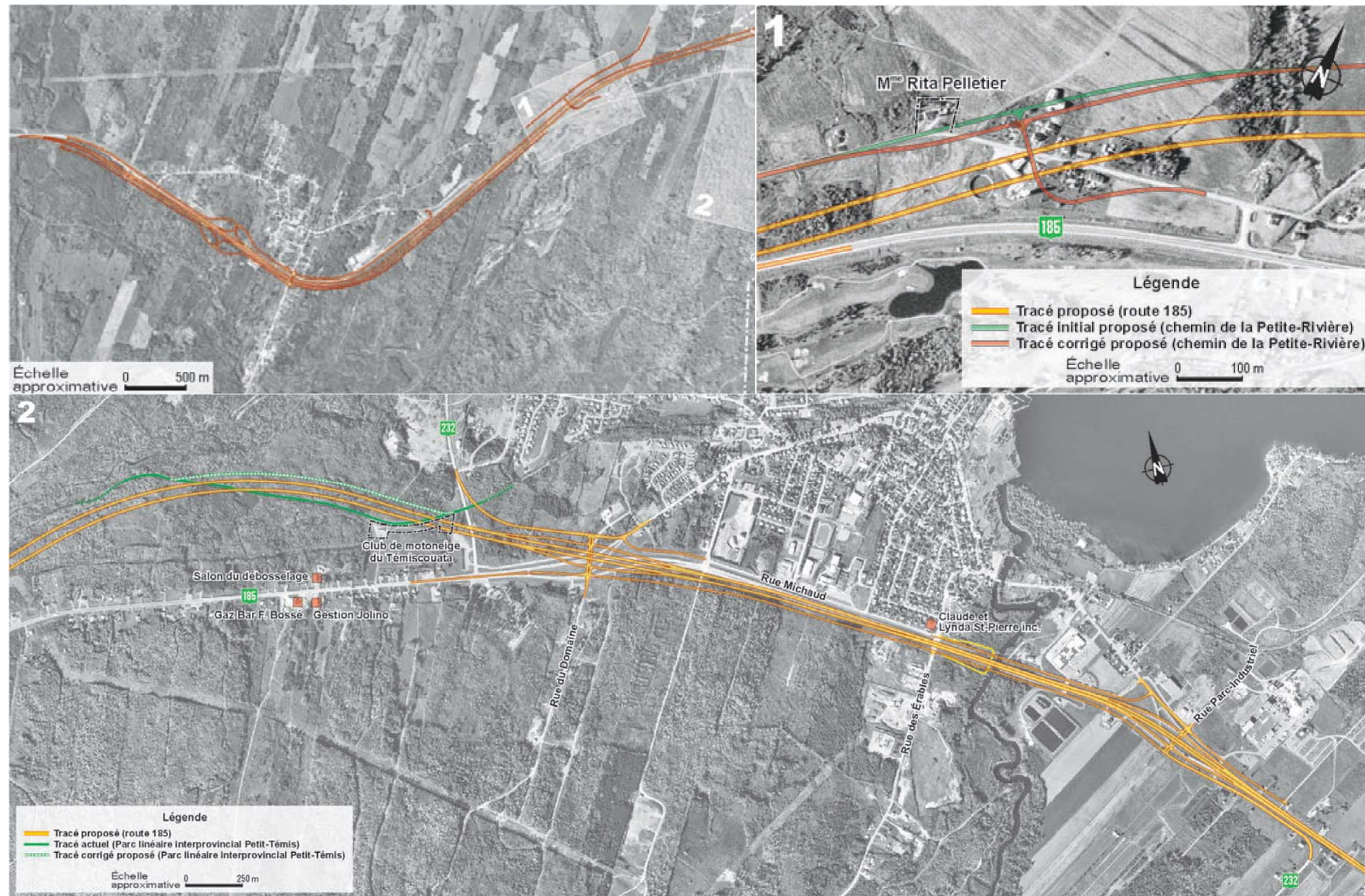
L'analyse environnementale du projet a été réalisée par le Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales en collaboration avec les unités administratives concernées du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, les ministères et l'organisme suivants :

- la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise du Bas-Saint-Laurent et Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine;
- la Direction du patrimoine écologique et des parcs
- la Direction des politiques de l'air;
- la Direction des politiques du milieu terrestre;
- le ministère des Affaires municipales et des Régions;
- le ministère de la Culture et des Communications;
- le ministère de la Santé et des Services sociaux;
- le ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exploitation;
- le ministère de la Sécurité publique;
- le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation;
- le ministère des Ressources naturelles et de la Faune;
- Tourisme Québec.

ANNEXE 3 : CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

Date	Événement
2002-04-24	Réception de l’avis de projet
2002-04-29	Transmission de la directive
2003-03-17	Réception de l’étude d’impact
2003-04-02 au 2003-05-15	Consultation intra et interministérielle sur la recevabilité de l’étude d’impact
2003-06-03	Transmission des questions et commentaires
2003-12-19	Réception des réponses aux questions et commentaires (Addenda 1)
2004-01-14	Début de la consultation sur les réponses aux questions et commentaires
2004-01-29	Fin de la consultation sur les réponses aux questions et commentaires
2004-02-17 au 2004-04-02	Période d’information et de consultation publiques
2004-09-07	Mandat de médiation
2004-11-05	Fin du mandat de médiation et dépôt du rapport du BAPE
2005-10-25	Décision de la Commission de protection du territoire agricole du Québec

ANNEXE 4 : TRACÉ MODIFIÉ



Source : BAPE, Rapport de d'enquête et de médiation no. 204.

