
Rapport d'analyse environnementale

**Amélioration de la sécurité de la route 185
sur le territoire de la Municipalité de Dégelis
par le ministère des Transports**

Dossier 3211-05-375

Le 14 juin 2002

SOMMAIRE EXÉCUTIF

La route 185 est le tronçon de la transcanadienne qui relie les villes de Rivière-du-Loup et d'Edmunston au Nouveau-Brunswick en traversant la région du Témiscouata. Le ministère des Transports (MTQ) a identifié plusieurs secteurs de cette route présentant des problèmes en matière de circulation et de sécurité routière, dont celui de l'intersection de la route 185 et de la route régionale 295 dans le centre-ville de Dégelis.

Le projet d'amélioration de la sécurité routière à Dégelis qui fait l'objet du présent rapport consiste à construire un carrefour dénivelé à l'intersection en cause et d'aménager la route 185 à quatre voies séparées par un terre-plein central, sur une distance d'environ deux kilomètres de part et d'autre de l'intersection. La route 185 sera abaissée de 7 mètres pour passer sous la route 295 qui traverse le centre-ville de Dégelis. Des bretelles d'entrée et sortie ainsi que des chemins de desserte relieront les rues locales et les propriétés riveraines au carrefour dénivelé.

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), car il concerne la construction, sur une longueur de plus d'un kilomètre, d'une route publique prévue pour 4 voies de circulation et dont l'emprise possède une largeur moyenne de plus de 35 m.

Les conflits existants entre la circulation locale et celle de transit de même que les accès directs au secteur commercial à partir de la route 185 à Dégelis sont sources d'accidents et de sentiments d'insécurité chez les usagers. La sécurité routière constitue le principal enjeu du projet. La construction d'un carrefour dénivelé (échangeur) permettra de séparer les mouvements de la circulation tout en permettant de créer un lien sécuritaire entre le centre-ville situé à l'est de la route 185 et les secteurs résidentiel et industriel qui se développent du côté ouest. Le réaménagement à quatre voies de la route 185, sans accès direct, sur une distance de deux kilomètres, contribuera également à assurer une fluidité accrue de la circulation et à diminuer les sources d'accidents sur le territoire de la Municipalité de Dégelis.

Les impacts sur le milieu naturel ne constituent pas des enjeux significatifs étant donné que le projet se localise essentiellement en milieu urbain. Les mesures proposées contribueront à rendre ces impacts acceptables. Concernant le milieu humain, les impacts les plus significatifs sont liés à l'expropriation de trois commerces et d'une résidence ainsi qu'à une perte d'achalandage anticipée pour certains commerces qui perdront leur accès direct à partir de la route 185. Les mesures proposées sont la compensation pour les expropriations et la réalisation d'un chemin de desserte pour les commerces couplée à la mise en place d'un affichage adéquat avant les sorties menant au centre-ville de Dégelis.

L'analyse environnementale du projet d'amélioration de la sécurité routière à Dégelis permet de conclure qu'il est justifié et acceptable sur le plan environnemental selon les conditions énoncées dans le présent rapport.

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE EXÉCUTIF	III
1. INTRODUCTION.....	1
1.1 Objet du rapport	1
1.2 Cadre légal.....	1
1.3 Consultation gouvernementale	1
1.4 Consultation publique.....	1
1.5 Présentation du rapport	2
2. CONTEXTE.....	2
2.1 Raison d'être du projet.....	2
2.2 Description générale du projet et de ses composantes.....	4
3. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE	4
3.1 Discussion sur la justification	4
3.2 Sélection et évaluation des enjeux	5
3.3 La protection de la flore et de la faune.....	5
3.4 La sécurité routière et la circulation	6
3.5 Les expropriations et les impacts économiques	7
3.6 Le climat sonore	8
3.7 La perte de ressources archéologiques.....	9
3.8 Les nuisances pendant la réalisation des travaux.....	9
3.9 Les autres enjeux	10
4. CONCLUSION	11
4.1 Résumé des enjeux	11
4.2 Acceptabilité environnementale	11
4.3 Recommandations et conditions.....	11
ANNEXE 1 : Liste des organismes gouvernementaux et des unités sectorielles du Ministère consultés	13
ANNEXE 2 : Chronologie des étapes importantes du projet	15

1. INTRODUCTION

1.1 Objet du rapport

L'analyse environnementale d'un projet, effectuée dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, vise à porter un jugement sur l'acceptabilité environnementale du projet. Sur la base des informations fournies par le promoteur et de celles issues des consultations publiques, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère de l'Environnement (MENV) et du gouvernement permet d'établir, à la lumière de la raison d'être du projet, l'acceptabilité de ses impacts sur l'environnement et d'en déterminer les conditions d'autorisation, le cas échéant.

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du réaménagement d'une section de deux kilomètres de la route 185 et la construction d'un échangeur à l'intersection de cette route et de la route régionale 295 sur le territoire de la Municipalité de Dégelis localisée dans la Municipalité régionale de comté (MRC) Témiscouata.

1.2 Cadre légal

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), car il concerne la construction, sur une longueur de plus d'un kilomètre, d'une route publique prévue pour quatre voies de circulation et dont l'emprise possède une largeur moyenne de plus de 35 m.

1.3 Consultation gouvernementale

L'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet a été effectuée en consultation avec trois directions du MENV de même qu'avec quatre ministères provinciaux et une société québécoise. La liste de ces organismes est présentée à l'annexe 1.

1.4 Consultation publique

Après avoir été jugée recevable par le MENV, l'étude a été rendue publique par le ministre de l'Environnement tel que prévu par la Loi sur la qualité de l'environnement. Le bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a donc reçu un mandat d'information et de consultation publiques sur le projet pour une période de 45 jours, soit du 5 mars au 19 avril 2002. L'étude a été rendue disponible au public dans deux centres de consultation locaux pendant cette période. Une séance d'information publique a également été tenue par le BAPE à Dégelis le 3 avril 2002. Lors de cette soirée, le promoteur a présenté son projet et a répondu à quelques questions de la part des citoyens présents. Les questions ont porté principalement sur les modalités de réalisation du projet et sur les dédommagements et compensations prévus pour les résidents et commerçants potentiellement lésés par le projet. À la fin de la période d'information et de consultation publiques, aucune demande d'audience n'a été formulée au ministre de l'Environnement.

1.5 Présentation du rapport

La section 2 décrit le contexte dans lequel s'inscrit le projet d'amélioration de la sécurité routière à Dégelis et présente les motifs à l'appui de sa réalisation et la description des principales composantes du projet. Les éléments de cette section sont tirés de l'étude d'impact sur l'environnement de l'initiateur.

La section 3 contient une appréciation de la justification du projet de même que l'analyse qu'a fait le MENV des principaux impacts du projet, traduits sous la forme d'enjeux.

Enfin, la section 4 constitue la conclusion du rapport et présente un résumé des enjeux, une appréciation de l'acceptabilité environnementale du projet et la recommandation quant à sa réalisation, assortie de certaines conditions.

L'annexe 1 présente la liste des organismes gouvernementaux et des unités sectorielles du Ministère consultés dans le cadre de cette analyse et l'annexe 2 présente la chronologie des étapes importantes du dossier.

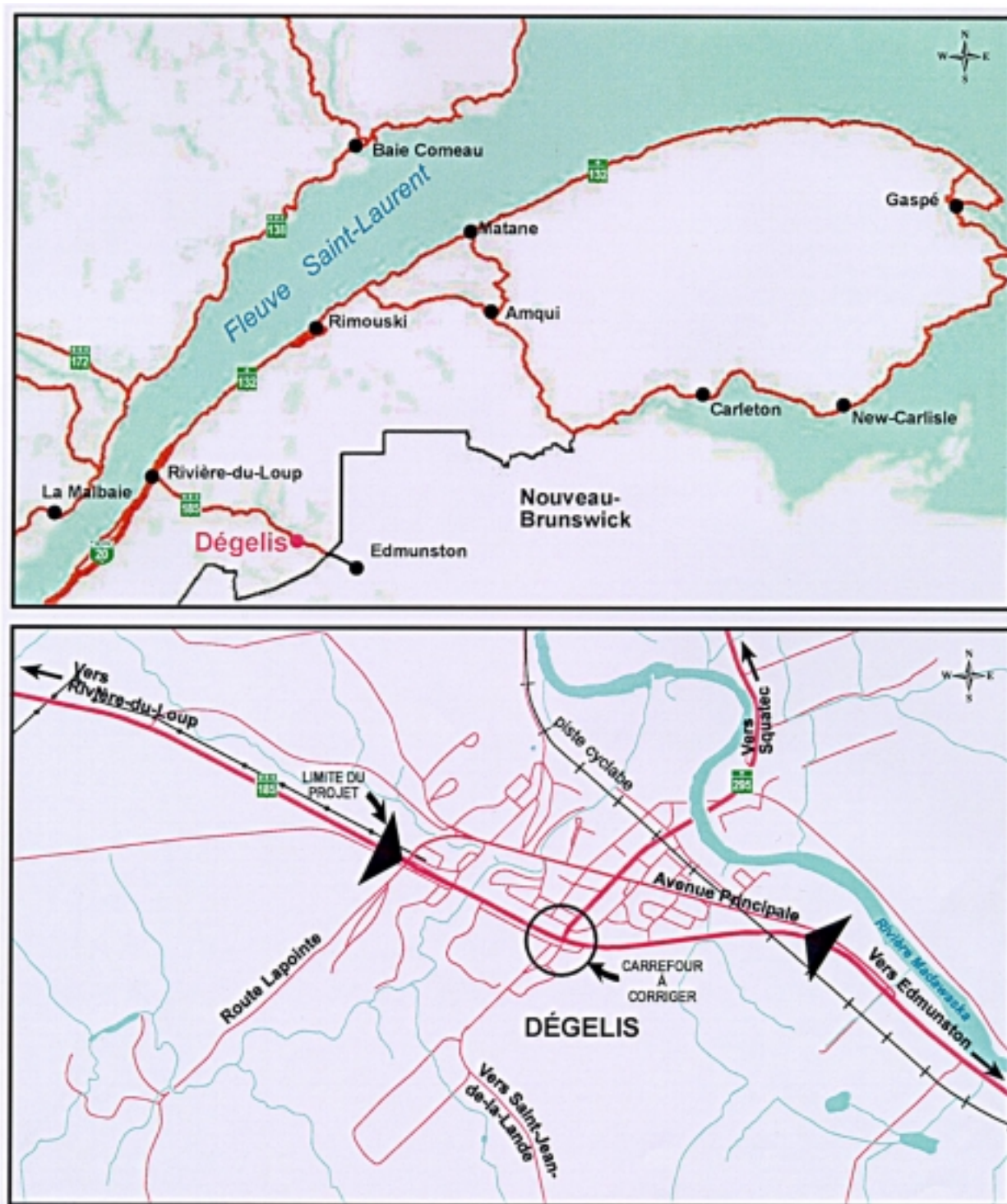
2. CONTEXTE

La route 185 est le tronçon de la transcanadienne qui relie les villes de Rivière-du-Loup et d'Edmunston au Nouveau-Brunswick en traversant la région du Témiscouata. Cette route d'une centaine de kilomètres est le seul tronçon de la transcanadienne à être construit à deux voies. Une étude d'opportunité réalisée par le MTQ en 1997 a conclu qu'il était nécessaire d'intervenir à plusieurs endroits pour régler des problèmes actuels et potentiels en matière de sécurité et de circulation. Parmi les carrefours présentant des problèmes importants de sécurité routière, il y a l'intersection entre la route 185 et la route régionale 295. Cette dernière traverse le centre-ville de Dégelis et relie la Municipalité de Squatec à l'est du lac Témiscouata. La figure 1 présente la localisation du projet.

2.1 Raison d'être du projet

La raison première motivant l'intervention du MTQ est l'amélioration de la sécurité de la route 185. La majorité de la circulation sur cette route est en transit externe. Une enquête origine-destination réalisée en 1983 démontrait que 68,1 % des usagers de la route 185 proviennent de l'extérieur de Rivière-du-Loup et de la MRC Témiscouata et se dirigent au-delà de la frontière du Nouveau-Brunswick. Cette proportion est encore plus importante pour le trafic lourd ; une enquête de 1997 révèle que près de 80 % des camionneurs sont en transit externe. Il en résulte des conflits entre la circulation locale et celle de transit qui entraînent plusieurs accidents, en particulier au carrefour des routes 185 et 295 à Dégelis ainsi qu'au niveau du secteur commercial situé en bordure de la route 185 en raison des nombreux accès existants.

Figure 1 : Localisation du projet



La construction d'un carrefour dénivelé (échangeur) permettra de séparer les mouvements de la circulation tout en permettant de créer un lien sécuritaire entre le centre-ville situé à l'est de la route 185 et les secteurs résidentiel et industriel qui se développent du côté ouest. Le réaménagement à quatre voies de la route 185, sans accès direct, sur une distance de deux kilomètres, contribuera également à assurer une fluidité accrue de la circulation et à diminuer les sources d'accidents sur le territoire de la Municipalité de Dégelis.

2.2 Description générale du projet et de ses composantes

Le projet consiste à construire un carrefour dénivelé à l'intersection de la route 295 et d'aménager la route 185 à quatre voies à chaussées séparées par un terre-plein de 15 m, sur une distance d'environ deux kilomètres. L'ensemble du tronçon est situé à l'intérieur du périmètre d'urbanisation de la Municipalité de Dégelis et les travaux seront réalisés dans l'axe actuel de la route 185, tout en nécessitant une emprise supplémentaire. Tel que requis dans la directive, des solutions de rechange au carrefour dénivelé telles le *statu quo*, l'installation d'un feu d'arrêt existant ou le déplacement de la circulation de transit vers l'extérieur en contournant la ville ont été considérées. Toutefois, elles n'ont pas été retenues car elles ne rencontrent ni les objectifs opérationnels du MTQ ni les orientations de développement de la Municipalité de Dégelis et de la MRC Témiscouata.

La route 185 sera abaissée de 7 mètres pour passer sous la route 295 qui traverse le centre-ville d'est en ouest. Cette dernière demeurera à son niveau actuel. Des bretelles d'entrée et sortie et des chemins de desserte relieront les rues locales et les propriétés riveraines au carrefour dénivelé. L'allongement d'un ponceau existant et la construction d'un nouveau ponceau seront également nécessaires pour le franchissement par la nouvelle route de la rivière aux Perches et des ruisseaux sans nom et Soucy.

Le coût de construction est estimé à 15 M \$. Ce coût passe à près de 20 M \$ si on inclut les sommes nécessaires au déplacement des utilités publiques et celles relatives aux expropriations et à l'acquisition de l'emprise nécessaire à la réalisation du projet.

3. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

3.1 Discussion sur la justification

La raison première mise de l'avant par l'initiateur pour justifier son projet est d'améliorer la sécurité de la route 185 sur le territoire de la Municipalité de Dégelis. Les données présentées dans l'étude concernant le taux d'accidents aux carrefours du centre-ville par rapport à l'ensemble de la route 185 démontrent que, dans sa configuration actuelle, cette section de la route 185 est effectivement problématique.

Lors d'une visite de terrain effectuée par l'équipe d'analyse, nous avons été à même de constater les conflits existants entre la circulation locale et la circulation de transit, en particulier à l'intersection de la route 185 et de la route régionale 295. Le sentiment d'insécurité lié au franchissement de ce carrefour et à l'accès aux commerces situés en bordure de la route 185 est particulièrement perceptible au passage du trafic lourd de transit qui circule à vitesse élevée. Ce

problème est accentué par la topographie locale ; le carrefour étant situé au sommet d'une butte, la visibilité s'en trouve réduite. Cette situation a pour effet de diminuer le temps de réaction en cas d'imprévu lorsqu'on effectue des manœuvres de franchissement de la route 185 à partir des carrefours existants ou de virage pour accéder aux commerces.

La construction d'un carrefour dénivelé séparant les mouvements de circulation et la construction d'une section de la route 185 à quatre chaussées séparées par un terre-plein central et sans accès riverain direct sur deux kilomètres aura pour effet d'améliorer de façon notable la situation actuelle au niveau de la sécurité des usagers. En conséquence, ce projet apparaît tout à fait justifié.

3.2 Sélection et évaluation des enjeux

La sélection et l'évaluation des enjeux ou des impacts potentiellement significatifs du projet doivent être basées sur un inventaire exhaustif des éléments des milieux naturel et humain susceptibles d'être affectés par le projet, doivent s'appuyer sur une bonne connaissance des activités et composantes du projet susceptibles d'occasionner des impacts et, enfin, doivent être les résultantes de l'application d'une méthodologie rigoureuse d'évaluation des impacts.

La directive indique que l'initiateur doit déterminer les impacts de la variante (ou des variantes) sélectionnée, pendant les phases de préparation, de construction et d'exploitation, et en évaluer l'importance en utilisant une méthodologie et des critères appropriés. Alors que la détermination des impacts doit se baser sur des faits appréhendés, leur évaluation renferme un jugement de valeur.

Le MTQ a procédé à l'analyse et l'évaluation des impacts de son projet à partir d'une méthodologie dont les critères sont exposés en détail en annexe de l'étude et qui s'apparentent aux recommandations de la directive. Cette méthodologie distingue notamment l'importance absolue d'un impact de la valeur environnementale de l'élément touché. L'importance absolue fait référence à une évaluation objective ou quantifiable de l'impact à partir de trois critères de poids équivalent : l'intensité, la durée et la portée de l'impact. La valeur environnementale de l'élément touché apporte une donnée supplémentaire dont l'importance relève du système de valeur des différents groupes concernés et se réfère autant à la valeur écologique, pour les milieux physique et biologique, qu'à la valeur socio-économique. Suite à l'évaluation des impacts, le MTQ propose diverses mesures d'atténuation ou de compensation visant à en diminuer l'importance.

De façon générale, le projet ne comporte pas d'enjeux importants concernant le milieu naturel, compte tenu qu'il se localise essentiellement en milieu urbain. Les sections qui suivent présentent l'analyse des principaux enjeux du projet révélés par l'étude du MTQ et par la consultation gouvernementale.

3.3 La protection de la flore et de la faune

Le projet entraîne la perte d'environ trois hectares de boisé occasionnée par la réalisation des bretelles d'accès de l'échangeur. Il s'agit de boisés qui ne présentent pas d'intérêt phytosociologique. La Direction du patrimoine écologique du MENV a, par ailleurs, confirmé

l'absence, dans la zone d'étude, d'habitats propices à la présence d'espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables.

Des inventaires réalisés par le MTQ révèlent qu'il en va de même pour la faune avienne ; les espèces observées dans les îlots de végétation localisés dans l'emprise de la route sont considérées comme des espèces nicheuses communes ou abondantes au Québec et aucune espèce susceptible d'être désignée vulnérable ou menacée n'a été repérée ou n'est connue dans le secteur du projet. Le MTQ propose de couper la végétation entre le 1^{er} octobre et le 1^{er} mai, afin de réduire l'impact sur la reproduction des oiseaux et de procéder à des plantations de massifs d'arbres et d'arbustes dans l'emprise des bretelles et ainsi de favoriser le maintien des espèces présentes actuellement, ce qui paraît acceptable.

Pour deux des trois cours d'eau traversés par le projet, soit le ruisseau sans nom et le ruisseau Soucy, le MTQ considère que, compte tenu de leur très faible potentiel, les travaux n'auront pas d'impact négatif sur l'habitat aquatique et les poissons. La construction de ponceaux pour la traversée de ces deux cours d'eau ne devrait pas entraîner d'impacts significatifs sur le milieu, compte tenu des faibles débits en cause, de la qualité médiocre des cours d'eau et dans la mesure où les normes définies dans le *Cahier des charges et devis généraux du ministère des Transports (CCDG)* sont appliquées tel que l'initiateur s'engage à le faire dans son étude. Concernant les traversées de cours d'eau, le CCDG fait nommément référence à la *Loi sur la protection des rives, du littoral et des plaines inondables* et les techniques d'aménagement des traversées des cours d'eau sont de même nature que les recommandations du *Guide des bonnes pratiques pour la protection des rives, du littoral et des plaines inondables* élaboré par le MENV.

Pour la traversée de la rivière aux perches, les travaux consisteront à allonger de 47 mètres un ponceau existant. Le MTQ estime que l'importance des impacts sera mineure, compte tenu que le même type de structure en béton armé fondé sur radier sans dalle sera fabriqué et utilisé sur place sans détourner le cours d'eau et que l'absence de dalle permettra de construire à sec durant la période estivale quand le courant est au minimum. Des inventaires effectués en 1993 par la FAPAQ dans la rivière aux Perches ont confirmé la présence de deux espèces de poissons : le chabot visqueux (*cottus cognatus*) et l'omble de fontaine (*salvelinus fontinalis*). Ce cours d'eau présente en conséquence une plus grande sensibilité par rapport aux activités de construction pouvant l'affecter. Le MTQ s'engage à appliquer les mesures pertinentes prévues au CCDG. Nous recommandons la condition suivante de réalisation :

Condition 2 :

La réalisation des travaux en milieu aquatique devra se faire entre le 1^{er} juin et le 15 septembre inclusivement en évitant la mise en suspension de sédiments dans l'eau.

3.4 La sécurité routière et la circulation

Tout comme l'indique le titre même du projet, l'amélioration de la sécurité routière de la route 185 à Dégelis constitue le principal enjeu du projet. La configuration prévue aura pour effet d'améliorer la sécurité des usagers, compte tenu de la nature et la cause des accidents qui se produisent dans la situation actuelle (conflits entre la circulation locale et celle de transit, carrefours problématiques, virages à gauche sur la route 185, accès directs aux commerces en

bordure de la route). Ces aspects sont analysés plus en détail à la section 3.1. L'impact du projet concernant la sécurité routière à Dégelis est donc positif.

Cependant, le réaménagement des carrefours et le non-accès à la route 185, sur une distance de deux kilomètres, auront un impact négatif pour certains usagers en occasionnant des détours variant de 100 mètres à 2,8 kilomètres selon la direction empruntée par rapport à l'emplacement des bretelles d'entrée et sortie. Le MTQ estime toutefois que l'obligation pour certains résidents (circulation locale) d'effectuer un détour sera tout de même préférable aux risques d'accidents et au sentiment d'insécurité. À l'appui de cette position, le MTQ cite un sondage réalisé par la firme Impact Recherche en 1997 auprès des résidents de la région et auprès des camionneurs utilisant la route 185 entre Rivière-du-Loup et le Nouveau-Brunswick.

3.5 Les expropriations et les impacts économiques

Dans le secteur commercial situé à l'est de la route 185, l'emprise nécessaire à la réalisation du projet entraînera l'expropriation de trois des neuf commerces directement accessibles par la route, soit un motel, un restaurant et un bâtiment commercial vacant. La réalisation des bretelles d'accès entraînera l'expropriation d'une résidence. Le nombre d'expropriation demeure relativement limité bien que le projet se réalise en milieu urbain.

Le MTQ s'engage à indemniser les expropriés suivant la procédure habituelle. Rappelons que le MTQ est sujet à l'application de la Loi sur l'expropriation du Québec qui stipule, entre autres, qu'une indemnité d'expropriation est versée à tout propriétaire qui doit recevoir sur sa propriété des travaux d'utilité publique et que cette indemnité est fixée d'après la valeur du bien exproprié et du préjudice directement causé par l'expropriation. Dans les faits, les promoteurs tentent d'abord de s'entendre avec les propriétaires touchés. En cas d'impasse, le Tribunal administratif du Québec est appelé à trancher.

Par ailleurs, il est mentionné dans l'étude d'impact que la construction du chemin de desserte du côté ouest de la route 185 nécessitera un rapprochement de l'emprise qui occasionnera la perte d'une bande de terrain située en façade de deux établissements. Il s'agit station-service et d'un entrepôt de matériaux de construction. Dans les deux cas, l'impact est jugé d'importance mineure par le MTQ, car l'usage commercial n'est pas compromis. Cependant, le maintien des activités de la station-service exigera le déplacement d'un réservoir de propane sur socle et d'un réservoir d'essence souterrain.

Condition 3 :

Le ministre des Transports doit effectuer une caractérisation des sols de la station-service sur les parties des lots 40, 41 et 41-14 du rang 1 de la rivière Madawaska du cadastre de la Paroisse de Sainte-Rose du Dégelé, et ce, avant l'acquisition des terrains nécessaires au projet. En cas de contamination, des dispositions devront être prévues aux plans et devis afin que les sols contaminés soient éliminés, décontaminés ou réutilisés selon la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés du ministère de l'Environnement ;.

Enfin, tous les commerces qui ne seront pas expropriés perdront leur accès direct à la route 185. Le MTQ estime que cela aura des impacts négatifs sur l'achalandage de ces commerces. Cette appréhension s'est manifestée de la part de certains commerçants lors de la soirée d'information et de consultation publiques organisée par le BAPE. Les commerçants appréhendent principalement la perte de clientèle de transit. Le MTQ estime que ces impacts seront mineurs puisque les commerces seront visibles de la route 185 et accessibles par un chemin de desserte sécuritaire relié par des bretelles d'entrée et sortie. Il propose, par ailleurs, comme mesure d'atténuation, de signaler à l'avance les sorties menant au centre-ville de Dégelis afin de faciliter l'accès aux commerces situés sur le chemin de desserte. Cette mesure devrait effectivement contribuer à limiter l'importance de cet impact potentiel. Il convient également de signaler que cet impact devrait être faible sur l'activité socio-économique de Dégelis étant donné que les autorités locales privilégient le développement du centre-ville en consolidant les activités existantes autour de l'avenue principale plutôt qu'en bordure de la route 185.

3.6 Le climat sonore

Afin d'évaluer l'impact du projet sur le climat sonore, le MTQ a d'abord procédé à une caractérisation de l'environnement sonore actuel de la zone du projet. Des relevés sonores ont permis de calibrer un modèle de simulation du climat sonore actuel et de simuler les modifications à l'ouverture du projet et dix ans plus tard, en intégrant les augmentations de débit de la circulation, auprès des 72 résidences en bordure de la route 185 qui ont été considérées.

Le résultat des simulations indique que le climat sonore actuel peut être qualifié de moyennement perturbé, selon la classification du MTQ (entre 60 et 65 dB(A)), pour la majorité des résidences situées en bordure de la route 185. Cependant, à l'ouverture du projet, le bruit résiduel diminuera pour ces résidences en raison du nouveau profil de la route 185 qui sera surbaissé, formant ainsi un écran sonore pour les résidences de ce secteur. La diminution sera en moyenne de 3 dB(A) pour l'ensemble des résidences construites le long du projet et de 5 dB(A) pour les résidences construites en face du secteur où la route 185 sera surbaissée. Les simulations indiquent également que cette baisse demeurera perceptible 10 ans après l'ouverture du projet, compte tenu que l'augmentation anticipée du débit de la circulation ne fera augmenter le niveau sonore que d'environ 0,9 dB(A).

Selon ces données, l'impact du projet sur le climat sonore peut donc être qualifié de positif. Le MTQ s'engage par ailleurs à réaliser un suivi acoustique cinq ans après les travaux, dans le but de mesurer, de façon précise, le degré de perturbation projeté en bordure de la nouvelle infrastructure.

Condition 4 :

Le ministère des Transports devra transmettre au ministre de l'Environnement une copie du rapport de suivi du climat sonore en bordure de la nouvelle route 185 sur le territoire de la Municipalité de Dégelis au plus tard six mois après sa réalisation.

3.7 La perte de ressources archéologiques

Compte tenu qu'aucun site archéologique «classé» ou «reconnu» n'a été localisé dans la zone d'étude, le MTQ estime a priori qu'il n'y aura pas d'impact négatif sur cette ressource. Toutefois, comme il est démontré dans l'étude d'impact, les caractéristiques géographiques de la zone d'étude font en sorte qu'elle a pu être accessible aux divers groupes culturels qui ont occupé la région du Témiscouata. Elle a pu également se trouver dans les axes de circulation empruntés par les exploitants de la traite des fourrures au cours des 17^e, 18^e et 19^e siècles. En conséquence, le projet pourrait générer des impacts négatifs sur des ressources archéologiques actuellement inconnues et potentiellement présentes dans la zone d'étude.

Le MTQ s'engage à procéder à un inventaire archéologique exhaustif des superficies requises qui fera l'objet d'un rapport de recherche archéologique présenté à la ministre de la Culture et des Communications du Québec, conformément à la Loi sur les biens culturels du Québec. Dans l'éventualité de fouilles archéologiques, celles-ci seront également soumises à la procédure de la loi pour l'obtention d'un permis de recherche particulier à cette opération. Ces engagements constituent des mesures aptes à limiter les impacts sur d'éventuelles ressources archéologiques.

3.8 Les nuisances pendant la réalisation des travaux

Les travaux nécessaires à la réalisation du projet s'échelonneront sur plus d'une année occasionnant des impacts sur les usagers de la route actuelle et sur les résidents du secteur. Toutefois, il s'agit d'impacts dont la durée sera limitée et de portée locale.

Le MTQ estime que les impacts sur la circulation seront particulièrement ressentis pendant la période des vacances, car la route 185 constitue l'artère principale pour le touristes en direction des provinces maritimes. La principale mesure que propose l'initiateur est l'utilisation des chemins de desserte qui devront être construits avant d'entamer les travaux du carrefour dénivelé.

Les principales nuisances qui seront occasionnées aux résidents pendant la période de construction seront causées par le bruit, la poussière et les vibrations à l'occasion des activités de dynamitage, de creusage et de transport de matériaux. Le projet occasionnera, entre autres, la production d'une importante quantité de déblais, soit près de 350 000 tonnes de matériaux. Une partie de ces déblais sera utilisée sous la ligne d'infrastructure. L'excédent dont on devra disposer représente tout de même l'équivalent de 5 500 voyages de camions de dix roues.

Concernant cette dernière activité, le MTQ spécifie dans l'étude d'impact que l'entrepreneur devra disposer des déblais excédentaires conformément aux précisions contenues dans :

- les règlements municipaux en vigueur à Dégelis ;
- la *Politique de la protection des rives, du littoral et des plaines inondables* ;
- la *Loi sur la protection du territoire agricole* ;

- la clause 12.4.10 du Cahier des charges et devis généraux (CCDG) du ministère des Transports qui précise notamment que l'entrepreneur doit acquérir les terrains nécessaires ou obtenir des permissions des propriétaires en dehors de l'emprise pour disposer des rebuts d'une manière esthétique et de façon à ce qu'ils ne soient pas visibles d'une route.

Le CCDG contient également toute une série de mesures concernant les nuisances associées au transport de matériaux, l'utilisation de la machinerie en général, la sécurité routière, les horaires de travail, etc.

L'application rigoureuse des mesures prévues dans le CCDG devrait contribuer à réduire les impacts des activités de construction à un niveau acceptable pour la population locale. Ces activités feront, par ailleurs, l'objet de contrôles de la part du MENV.

3.9 Les autres enjeux

Certaines autres composantes du milieu humain ou éléments du projet constituent des enjeux mineurs, soit en raison de la faible importance des impacts anticipés, soit en raison de la façon dont ils sont gérés par l'initiateur :

- La construction du chemin de desserte empiètera sur une superficie de 1,6 ha de terre cultivée. Cependant, aucun bâtiment de ferme n'est affecté et cette superficie n'est pas située dans la zone agricole permanente. Le MTQ procédera à l'indemnisation requise. Cet impact demeure négligeable par rapport à l'agriculture régionale ;
- L'excavation nécessaire à la mise en place du carrefour dénivelé est susceptible de provoquer un certain rabattement de la nappe phréatique. Toutefois, l'ensemble des résidences situées à proximité sont reliées à l'aqueduc municipal. La seule résidence pourvue d'un puits artésien est celle qui devra être expropriée. En conséquence, aucun impact n'est prévu sur l'alimentation en eau potable ;
- Sur le plan visuel, un impact moyen est anticipé par le MTQ en raison de la construction des bretelles d'entrée et sortie et du chemin de desserte sur des terres boisées et cultivées qui auront pour effet d'urbaniser un paysage agroforestier. Afin de limiter cet impact, il est proposé d'harmoniser les infrastructures avec le paysage environnant en procédant à un ensemencement de plantes indigènes à l'intérieur de l'emprise, dans les espaces libres du terre-plein central, des talus et des bretelles d'accès ainsi qu'à une plantation d'arbres et d'arbustes pour marquer l'entrée de la municipalité. Avec l'application de ces mesures, les impacts résiduels sont considérés mineurs.

4. CONCLUSION

4.1 Résumé des enjeux

L'enjeu principal demeure l'amélioration de la sécurité routière de la route 185 sur le territoire de la Municipalité de Dégelis, ce qui constitue la raison d'être du projet. Tel que proposé, le projet contribuera de façon significative à réduire le taux d'accident et le sentiment d'insécurité actuellement ressenti par les usagers de la route. Par ailleurs, la réalisation du projet entraînera des impacts sur des éléments des milieux naturel et humain de la zone affectée.

Les impacts sur le milieu naturel ne constituent pas des enjeux significatifs étant donné que le projet se localise essentiellement en milieu urbain. Les mesures proposées contribueront à rendre ces impacts acceptables.

Concernant le milieu humain, les impacts les plus significatifs sont liés à l'expropriation de trois commerces et d'une résidence ainsi qu'à une perte d'achalandage anticipée pour certains commerces qui perdront leur accès direct à partir de la route 185. Les mesures proposées sont la compensation pour les expropriations et la réalisation d'un chemin de desserte pour les commerces associée à la mise en place d'un affichage adéquat avant les sorties menant au centre-ville de Dégelis.

4.2 Acceptabilité environnementale

Les impacts engendrés par le projet sont décrits de façon exhaustive dans l'étude d'impact soumise par le MTQ dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et les mesures d'atténuation qui y sont proposées rendent le projet acceptable.

L'analyse environnementale du projet d'amélioration de la sécurité routière à Dégelis a été effectuée à partir de l'étude d'impact déposée par le MTQ le 17 juillet 2001 et des questions et commentaires reçus par le biais d'une consultation intra et interministérielle. Les réponses de l'initiateur à ces questions et commentaires ont été intégrées dans la version finale de l'étude d'impact déposée en décembre 2001. L'examen de ces documents permet de conclure que le projet est justifié et acceptable sur le plan environnemental selon les conditions énoncées dans le présent rapport.

4.3 Recommandations et conditions

Par conséquent, nous recommandons qu'un certificat d'autorisation soit délivré en faveur du ministère des Transports afin de réaliser le projet d'amélioration de la sécurité routière de la route 185 aux conditions suivantes :

CONDITION 1 :

Réserve faite des conditions prévues au présent certificat, le projet d'amélioration de la sécurité routière de la route 185 à Dégelis autorisé par ledit certificat doit être conforme aux modalités et mesures prévues dans les documents suivants :

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'impact sur l'environnement – Amélioration de la sécurité routière – Route 185 – Municipalité de Dégelis, Rapport final*, décembre 2001, 113 pages, 5 annexes ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'impact sur l'environnement – Amélioration de la sécurité routière – Route 185 – Municipalité de Dégelis, Résumé*, décembre 2001, 46 pages ;

Si des informations contradictoires sont contenues dans ces documents, les plus récentes prévalent ;

CONDITION 2 :

La réalisation des travaux en milieu aquatique devra se faire entre le 1^{er} juin et le 15 septembre inclusivement en évitant la mise en suspension de sédiments dans l'eau ;

CONDITION 3 :

Le ministre des Transports doit effectuer une caractérisation des sols de la station-service sur les parties des lots 40, 41 et 41-14 du rang 1 de la rivière Madawaska du cadastre de la Paroisse de Sainte-Rose du Dégelé, et ce, avant l'acquisition des terrains nécessaires au projet. En cas de contamination, des dispositions devront être prévues aux plans et devis afin que les sols contaminés soient éliminés, décontaminés ou réutilisés selon la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés du ministère de l'Environnement ;

CONDITION 4 :

Le ministère des Transports devra transmettre au ministre de l'Environnement une copie du rapport de suivi du climat sonore en bordure de la nouvelle route 185 et des infrastructures afférentes sur le territoire de la Municipalité de Dégelis au plus tard six mois après sa réalisation.

Original signé par :

Denis Talbot

Géographe, M.Sc.Env.

Chargé de projet

Service des projets en milieu terrestre

ANNEXE 1

LISTE DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX ET DES UNITÉS SECTORIELLES DU MINISTÈRE CONSULTÉS

L'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet a été faite en consultation avec les unités administratives suivantes du MENV :

- la Direction régionale du Bas-Saint-Laurent ;
- la Direction des politiques du secteur municipal ;
- la Direction du patrimoine écologique et du développement durable ;

et les ministères et organismes suivants :

- la Société de la Faune et des Parcs du Québec ;
- le ministère des Affaires municipales et de la Métropole ;
- le ministère de la Culture et des Communications ;
- le ministère des Régions ;
- le ministère de la Sécurité publique.

ANNEXE 2

CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

Le tableau suivant présente la chronologie des principales étapes franchies par le projet, dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

Date	Événement
1999-09-13	Réception de l'avis de projet au ministère de l'Environnement
1999-10-15	Délivrance de la directive
2001-07-17	Réception de l'étude d'impact préliminaire
2001-07-19 au 2001-08-28	Consultation intra et interministérielle sur la recevabilité de l'étude d'impact
2001-09-26	Transmission des questions et commentaires à l'initiateur du projet
2002-01-15	Réception des réponses de l'initiateur aux questions et commentaires dans une version finale de l'étude d'impact
2002-02-14	Transmission de l'avis de recevabilité et du mandat d'information publique au BAPE
2002-03-05	Début de la période d'information et de consultation publiques
2002-04-10	Soirée d'information publique à Dégelis
2002-05-10	Fin de la période d'information et de consultation publiques