
DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

**Rapport d'analyse environnementale
pour le projet de construction d'une autoroute
dans l'axe de la route 185 entre la Ville de Cabano
et la frontière du Nouveau-Brunswick
par le ministère des Transports**

Dossier 3211-05-411

Le 4 décembre 2009

*Développement durable,
Environnement
et Parcs*

Québec 

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Du Service des projets en milieu terrestre, de la Direction des évaluations environnementales :

Chargée de projet : M^{me} Marie-Eve Fortin

Supervision administrative : M^{me} Marie-Claude Théberge, chef de service

Révision de textes et éditique : M^{me} Sylvie Gaudreault, secrétaire

SOMMAIRE

Le présent rapport d'analyse environnementale évalue le projet de construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185 entre la Ville de Cabano et le Nouveau-Brunswick. Ce projet s'inscrit parmi les mesures planifiées par le ministère des Transports (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 de la route Transcanadienne. La nouvelle infrastructure de près de 35 kilomètres de long, qui serait construite dans l'axe de l'actuelle route 185, posséderait deux chaussées séparées par un terre-plein central et serait divisée en trois parties : Nouveau-Brunswick–Dégelis (14,4 km), Dégelis–Notre-Dame-du-Lac (13,1 km) et Notre-Dame-du-Lac–Cabano (6,7 km). Les sections urbaines à Dégelis (autorisées par décret) et à Notre-Dame-du-Lac ont déjà fait l'objet de travaux de réaménagement. Les coûts globaux des travaux sont évalués à environ 486 M\$, soit 203 M\$ pour la partie du tronçon entre la frontière du Nouveau-Brunswick et Dégelis, 191 M\$ pour la partie de Dégelis à Notre-Dame-du-Lac et 92 M\$ pour celle entre Notre-Dame-du-Lac et Cabano. Le calendrier de réalisation du projet n'est pas encore déterminé, mais serait réalisé par partie de tronçon au cours des prochaines années.

La gravité des accidents observée au fil des ans sur ce tronçon de route est le principal facteur justifiant ce projet. Les caractéristiques du projet permettraient notamment de diminuer les manœuvres conflictuelles entre la circulation locale et celle de transit et d'améliorer la fluidité de la circulation.

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 kilomètre, d'une route publique dont l'emprise possède une largeur moyenne de plus de 35 mètres. Un mandat d'enquête et d'audience publique a été confié par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). Celui-ci a débuté le 23 octobre 2006 et s'est terminé le 23 février 2007. À la suite du rapport du BAPE, de nouveaux engagements ont été pris par l'initiateur afin de réduire les impacts du projet.

Les principaux enjeux sociaux sont associés à l'amélioration de la sécurité routière, à l'acquisition ou au déplacement d'une cinquantaine de bâtiments dont 44 propriétés résidentielles, 5 commerces, 2 industries, 1 ferme et 1 cabane à sucre, à la perte d'un accès direct et à une diminution de visibilité pour une dizaine de commerces et à la perte de 240,6 ha de territoire agricole protégé. En outre, une trentaine de résidences subiront une modification à la hausse de leur environnement sonore. Le projet permettra toutefois de diminuer le niveau de bruit pour une forte proportion des résidences situées en bordure de la route 185 actuelle. Des mesures d'atténuation et de suivi sont prévues afin de minimiser les impacts, notamment la mise en place d'un pont d'étagement et d'échangeurs donnant accès aux commerces et la réalisation d'un programme de surveillance et de suivi du climat sonore.

Quant aux principaux enjeux biophysiques, il faut retenir l'empiètement possible sur l'habitat de la tortue des bois, espèce désignée vulnérable au Québec, et sur des milieux humides. Les mesures d'atténuation et les engagements de l'initiateur ont été jugés satisfaisants 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 recommandé qu'un certificat d'autorisation soit délivré par le gouvernement à la ministre des Transports afin qu'elle puisse réaliser le projet de construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185 de la Ville de Cabano jusqu'à la frontière du Nouveau-Brunswick. Cette recommandation tient compte des éléments suivants : la mise en place d'un programme de surveillance et de suivi environnemental sur le climat sonore, la mise en place de mesures d'atténuation adéquates, de concert avec les autorités concernées en cas d'empiètement sur l'habitat de la tortue des bois et sur des milieux humides.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	1
1. Le projet.....	2
1.1 Raison d'être du projet.....	2
1.2 Description générale du projet et de ses composantes.....	6
2. Analyse environnementale	8
2.1 Analyse de la raison d'être du projet	8
2.2 Analyse des variantes	9
2.3 Choix des enjeux	10
2.3.1 La sécurité des usagers de la route 185.....	10
2.3.2 La protection du territoire et des activités agricoles.....	11
2.3.3 Le milieu bâti.....	13
2.3.4 La modification du climat sonore.....	14
2.3.4.1 Le climat sonore actuel	14
2.3.4.2 Le climat sonore en période de construction	15
2.3.4.3 Le climat sonore en période d'exploitation	17
2.3.5 La protection de l'habitat de la tortue des bois et des milieux humides ..	22
2.4 Autre considération	25
2.4.1 La halte routière de Notre-Dame-du-Lac.....	25
Conclusion.....	27
Références.....	29
Annexes	31

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 : STATISTIQUES DES ACCIDENTS SUR L'ENSEMBLE DE LA ROUTE 185 ET DANS LA ZONE D'ÉTUDE DE 1990 À 2002.....	5
TABLEAU 2 : GRILLE DU MTQ SUR L'ÉVALUATION DE LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT SONORE	14
TABLEAU 3 : L'IMPACT APPRÉHENDÉ SUR LE CLIMAT SONORE À L'OUVERTURE DU PROJET DANS LES TROIS SECTEURS À L'ÉTUDE	15
TABLEAU 4 : IMPACTS SUR LE CLIMAT SONORE DE CERTAINES RÉSIDENCES DANS LE SECTEUR DE DÉGELIS–NOTRE-DAME-DU-LAC	17
TABLEAU 5 : IMPACTS SUR LE CLIMAT SONORE DE CERTAINES RÉSIDENCES DANS LE SECTEUR NOTRE-DAME-DU-LAC–CABANO	19

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 : INDICE DE GRAVITÉ DES ACCIDENTS SUR LA ROUTE 185 DE 1990 À 2002	5
--	---

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1 : LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS.....	33
ANNEXE 2 : CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET	35
ANNEXE 3 : LA LOCALISATION DU PROJET	37

INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du projet de construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185 entre la Ville de Cabano et la frontière du Nouveau-Brunswick, sur le territoire de la municipalité régionale de comté de Témiscouata (MRC), par le MTQ.

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 de construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185 entre la Ville de Cabano et la frontière du Nouveau-Brunswick 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 quatre voies nécessitant une emprise d'une largeur moyenne de plus de 35 mètres, sur une longueur de plus de 1 kilomètre.

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 Notre-Dame-du-Lac du 18 avril au 2 juin 2006.

À la suite des demandes d'audience publique sur le projet, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs a donné au BAPE un mandat d'enquête et d'audience publique, qui s'est déroulé du 23 octobre 2006 au 23 février 2007.

Sur la base de l'information fournie par l'initiateur et de celle issue 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 1 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 2.

1. LE PROJET

Cette section repose sur des renseignements fournis par le MTQ dans l'étude d'impact sur l'environnement et dans 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 2 du présent rapport.

Dans le cadre d'un programme global de réaménagement de la route 185 visant à protéger la vocation du corridor routier de la route Transcanadienne, le MTQ propose de transformer la route 185 actuelle en autoroute, entre Rivière-du-Loup et la frontière du Nouveau-Brunswick.

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 kilomètres) 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. Elle est le seul tronçon québécois de la route Transcanadienne à seulement deux voies. On y trouve de multiples accès, dont des carrefours où la gravité des accidents est particulièrement importante.

Le présent projet s'inscrit dans cet ensemble et consiste à construire une nouvelle infrastructure de près de 35 kilomètres de long, dans l'axe de l'actuelle route 185, pour améliorer la sécurité du corridor routier. Cette nouvelle infrastructure à deux chaussées séparées par un terre-plein central est divisée en trois parties : Nouveau-Brunswick-Dégelis (14,4 kilomètres), Dégelis-Notre-Dame-du-Lac (13,1 kilomètres) et Notre-Dame-du-Lac-Cabano (6,7 kilomètres). Les sections urbaines à Dégelis (autorisées par décret) et à Notre-Dame-du-Lac ont déjà fait l'objet de travaux de réaménagement (voir figure en annexe 3).

Plusieurs infrastructures connexes seraient également nécessaires afin de maintenir les accès aux différentes sections traversées. À cet égard, mentionnons quatre échangeurs complets (dont un à cheval sur la frontière du Nouveau-Brunswick et un au kilomètre 7,2 qui serait réalisé en deux phases), près de 34 kilomètres de voies de nouvelle desserte incluant la réutilisation de 20 kilomètres de l'actuelle route 185, la construction de deux ponts d'étagement et de trois passages agricoles ainsi que l'élargissement et/ou la construction de plusieurs ponts et ponceaux pour la traversée de 24 cours d'eau situés le long du tracé autoroutier retenu.

Le calendrier de réalisation du projet n'est pas encore déterminé, mais il est prévu qu'il serait réalisé par section au cours des prochaines années. Les coûts globaux des travaux sont évalués à environ 486 M\$, soit 203 M\$ pour la partie entre la frontière du Nouveau-Brunswick et Dégelis, 191 M\$ pour la partie de Dégelis à Notre-Dame-du-Lac et 92 M\$ pour celle entre Notre-Dame-du-Lac et Cabano. Ces coûts incluent les coûts de construction, les structures, les expropriations, les acquisitions de terrains et les frais afférents.

1.1 Raison d'être du projet

La justification du projet repose sur les problèmes inhérents à la sécurité routière, à la circulation et à l'infrastructure même de la route. Les données d'accidents et de circulation sont analysées et présentées pour démontrer la nécessité d'intervenir sur le tronçon à l'étude.

Une étude d'opportunité portant sur l'ensemble de la route 185, de Rivière-du-Loup jusqu'à la frontière du Nouveau-Brunswick, a été réalisée en 1997. Cette étude visait à vérifier si la route 185 répondait adéquatement aux besoins de mobilité et de sécurité des déplacements qui s'y effectuaient et si elle était en mesure de répondre à de tels besoins pour les vingt prochaines années. Les auteurs concluent qu'il est nécessaire d'intervenir sur la route 185 afin d'améliorer la sécurité des usagers, particulièrement dans certains secteurs où les risques d'accidents sont plus grands. Des variantes de solutions aux problèmes identifiés ont été élaborées et comparées et des interventions ont été recommandées.

Bien que cette étude mentionne que le niveau de service ait été jugé bon à l'époque, elle insiste sur le fait que la route 185 pourra présenter des problèmes de mobilité si la tendance du développement urbain est maintenue dans sa forme actuelle. En fait, la multiplication des accès directs sur la route a comme conséquence d'amplifier la problématique de sécurité routière, mais aussi d'interférer sur la fluidité du lien.

Circulation actuelle et future

Le profil de circulation enregistré à la station de comptage de Dégelis sur la route 185 présente une distribution véhiculaire typique d'une route à caractère touristique. Elle se caractérise également par une variation de la densité de la circulation en fonction des jours, des mois et des saisons. Selon des données du MTQ déposées dans le cadre de l'audience publique du BAPE, le débit journalier moyen annuel (DJMA), en 2005, de l'ensemble des véhicules sur les 3 parties du tronçon à l'étude variait de l'ordre de 5200 (à la station de comptage de Dégelis) à 7300 véhicules. Pendant cette même année, à Dégelis, le DJMA était d'environ 7000 en période estivale et diminuait à 3900 lors de la saison hivernale. Les mois de janvier et de février enregistraient les débits moyens les plus faibles, alors que les mois de juillet et d'août présentaient les débits moyens les plus élevés. Les débits journaliers moyens mensuels des vendredis et samedis de juillet et d'août variaient entre 9500 et 10 400 véhicules à Dégelis et atteignaient 14 600 véhicules à Notre-Dame-du-Lac. Enfin, le débit de circulation sur la partie du tronçon compris entre Notre-Dame-du-Lac et Dégelis est légèrement supérieur à la moyenne observée sur la route 185.

Un débit de véhicules lourds élevé

La route 185 est un axe stratégique pour le transport des marchandises entre les provinces de l'Atlantique, d'une part, et le Québec et l'Ontario, d'autre part. Le camionnage s'effectue principalement durant les jours ouvrables. Selon des données du MTQ déposées dans le cadre de l'audience publique du BAPE, à la station permanente de comptage de Dégelis, en 2005, le débit journalier moyen annuel de véhicules lourds circulant sur cette route s'établissait à environ 1600 véhicules, ce qui représentait un peu plus de 30 % de l'ensemble du trafic empruntant cette artère. La période hivernale (de décembre à mars) est celle où leur présence est la plus marquée. En effet, en 2005, le trafic utilisant cette artère de transit était représenté à environ 35 % par des véhicules lourds.

Des conflits entre la circulation locale et celle de transit

Une partie de la circulation locale (intermunicipale ou intramunicipale) est attribuable au mouvement quotidien des travailleurs. Elle peut représenter, dans la zone d'étude, jusqu'à 25 %

du volume total de circulation sur la route 185. C'est donc dire que la majorité du trafic rencontré sur la route 185 provient de territoires localisés au-delà des municipalités régionales de comté de Rivière-du-Loup et de Témiscouata. Ainsi, dans la zone d'étude, la proportion des usagers de la route qui sont en transit à Dégelis peut varier de près de 80 % à presque 100 %.

Bon nombre de résidences et de commerces se trouvent des deux côtés de la route 185. Cette situation entraîne des conflits d'usage entre la circulation locale et celle de transit, ce qui résulte en des mouvements nécessaires pour accéder aux entrées privées et commerciales et, de là, un certain ralentissement de la circulation.

Par ailleurs, la circulation de la machinerie agricole et les arrêts des véhicules de services, tels que ceux utilisés pour l'enlèvement des ordures ou pour le transport scolaire, sont également susceptibles de perturber l'écoulement du trafic.

Niveau de service

Compte tenu des changements majeurs dans la géométrie de la route 185 dans le tronçon à l'étude (sections à deux voies, avec des voies auxiliaires et à quatre voies divisées) et du débit relativement constant, le niveau de service fluctue grandement, oscillant entre le niveau A et les niveaux C et D tout au long du parcours. Cette fluctuation oblige le conducteur à s'adapter à un environnement routier non uniforme, ce qui accroît le risque d'accidents.

Les prévisions en 2020

En utilisant un taux moyen d'augmentation annuel de 2 % en 2020, le DJMA atteindrait près de 7400 véhicules à Dégelis et environ 11 000 véhicules à Notre-Dame-du-Lac. L'initiateur estime qu'avec un tel volume de circulation, le niveau de service de certaines sections d'inventaires se détériorerait pour atteindre le niveau E, c'est-à-dire des conditions de circulation où l'on doit penser à effectuer certaines améliorations géométriques.

Sécurité des usagers

La vitesse affichée sur la route 185 est de 90 kilomètres/heure, sans zone de ralentissement ni arrêt obligatoire par des feux ou par des panneaux de signalisation. Globalement, le nombre d'accidents sur la route 185 est relativement constant d'une année à l'autre, avec de légères diminutions en 1996 et en 2001, alors que pour la zone d'étude, de faibles augmentations ont été enregistrées en 1990, en 1995 et en 1997. À cet égard, durant la période comprise entre le 1^{er} janvier 1990 et le 31 décembre 2002, un total de 655 accidents a été répertorié sur le tronçon à l'étude (Tableau 1). Entre 1990 et 2002, un accident sur trois avec décès s'est produit dans la zone d'étude.

Il existe deux périodes de forte concentration d'accidents. La première se produit durant les mois de juillet et d'août avec 18 % des accidents et s'explique par l'accroissement des débits de circulation durant ces mois de l'année. La deuxième couvre les mois de novembre, de décembre et de janvier avec 34 % des accidents alors que les conditions climatiques ont une grande influence.

TABLEAU 1 STATISTIQUES DES ACCIDENTS SUR L'ENSEMBLE DE LA ROUTE 185 ET DANS LA ZONE D'ÉTUDE DE 1990 À 2002

Accidents mortels			Accidents avec blessés graves			Accidents avec blessés légers			Dommages matériels seulement		Total
Nombre d'accidents	%	Nombre de décès	Nombre d'accidents	%	Nombre de blessés	Nombre d'accidents	%	Nombre de blessés	Nombre d'accidents	%	
Ensemble de la route 185											
78	3	109	158	6	256	476	18	1003	1869	72	2 581
Dans la zone d'étude											
26	4	40	40	6	65	110	17	218	479	73	655

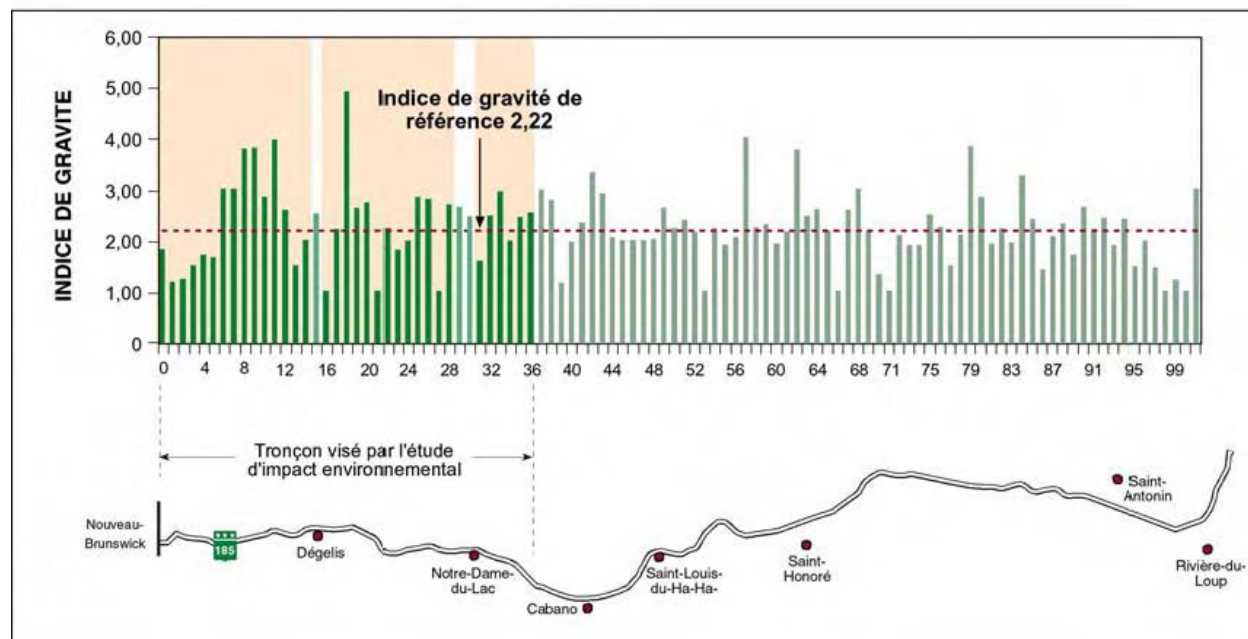
Source : Société de l'Assurance Automobile du Québec (SAAQ) entre Premier janvier 1990 et 31 décembre 2002.

Tiré de l'étude d'impact : Tableau 2.5

Dans l'ensemble, le tronçon à l'étude possède des caractéristiques accidentogènes similaires à celles que l'on retrouve sur la route 185. On note un pourcentage élevé d'accidents qui surviennent sur une surface enneigée ou glacée. La conduite à des vitesses imprudentes, les conditions météorologiques défavorables et la distraction occasionnent 45 % des accidents survenus sur le tronçon à l'étude et constituent les causes majeures d'accidents.

Quant à lui, l'indice de gravité indique l'importance ou la gravité moyenne des accidents comparativement à ceux n'occasionnant que des dommages matériels. Lorsque l'on compare l'indice de gravité des accidents sur le tronçon à l'étude à ceux de routes équivalentes, il ressort que la majorité des sections de un kilomètre du tronçon comporte un indice de gravité plus élevé, par rapport à la moyenne de 2,22 observée sur les routes nationales de même type (Figure 1).

Figure 1 : Indice de gravité des accidents sur la route 185 de 1990 à 2002



1.2 Description générale du projet et de ses composantes

Lors du dépôt de l'étude d'impact en juillet 2005, le MTQ envisageait la construction d'une autoroute à deux chaussées de deux voies séparées par un terre-plein central dans l'axe de la route 185 entre la frontière du Nouveau-Brunswick et la Ville de Cabano. D'une longueur totale d'environ 35 kilomètres, l'infrastructure se divise en trois parties, soit du Nouveau-Brunswick à Dégelis (14,4 km), de Dégelis à Notre-Dame-du-Lac (13,1 km) et de Notre-Dame-du-Lac à Cabano (6,7 km) (Annexe 3). Les sections urbaines de Dégelis (autorisées par décret) et de Notre-Dame-du-Lac ont déjà fait l'objet de travaux de réaménagement en autoroute entre 2001 et 2005. Ce projet s'insère dans celui plus global qui est de construire une autoroute reliant Rivière-du-Loup au Nouveau-Brunswick.

L'étude d'impact initiale mentionne que plusieurs infrastructures connexes à l'autoroute seraient nécessaires. À cet égard, la construction de deux échangeurs complets était prévue, l'un à la frontière du Nouveau-Brunswick, au kilomètre 0, et le second à la hauteur de la route Lizotte au kilomètre 33,1. Trois ponts d'étagement auraient été aménagés aux kilomètres 13, 20 et 25, trois passages agricoles aux kilomètres 17,6, 31,7 et 36,3 et un passage public sous l'autoroute au kilomètre 8,8. La traversée de 24 cours d'eau, dont la majorité sont des ruisseaux, entraînerait l'élargissement ou la construction de plusieurs ponts et ponceaux. Près de 38 kilomètres de voies de desserte seraient aménagés, auxquels s'ajouteraient environ 20 kilomètres de la route 185 actuelle réutilisés à cette fin. Enfin, un poste de contrôle routier serait aménagé au kilomètre 35,5.

Certains aménagements seraient également réalisés par le MTQ afin de maintenir l'utilisation des sentiers récréatifs. Le sentier du Parc linéaire interprovincial le Petit Témis serait élargi de 3 mètres entre les kilomètres 13 et 14 afin de permettre aux véhicules tout-terrains (VTT) de rejoindre leur sentier à l'est de l'autoroute. La conception des structures aux kilomètres 0, 13 et 25 serait adaptée pour permettre aux VTT et aux motoneiges de traverser l'autoroute. Ceux-ci pourraient également emprunter le passage agricole prévu au kilomètre 17,6.

L'emprise de l'autoroute aurait une largeur de 90 mètres et celle des voies de desserte de 20 mètres. La réalisation du projet requerrait l'acquisition de 291 ha de sol agricole et entraînerait l'empiètement d'une superficie située entre 0,3 et 0,8 ha de milieu riverain ainsi que le déboisement de 221 ha de forêts productives et de 4 ha de peuplements forestiers d'intérêt. En outre, elle entraînerait l'acquisition ou le déplacement de 44 résidences, de 5 commerces, de 2 industries, de 1 ferme et de 1 cabane à sucre. De plus, des parties de terrain de 207 propriétés, totalisant 390 ha, devraient être acquises.

Modifications apportées au projet à la suite du rapport du BAPE

À la suite de l'audience publique et du dépôt du rapport du BAPE, le MTQ a étudié les recommandations émises par la commission et a procédé, lorsque possible, à certaines modifications en concertation avec les intervenants concernés. Les mesures proposées par la commission visaient à atténuer certaines répercussions du projet soulevées lors de l'audience publique.

Ces modifications ont été présentées au MDDEP en avril 2009 dans un document complémentaire intitulé : « *Analyses et recommandations du ministère des Transports du Québec (MTQ) sur le rapport d'enquête et d'audiences publiques du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) – Projet de construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185 entre Rivière-du-Loup et la frontière du Nouveau-Brunswick – Tronçon Cabano – Nouveau-Brunswick* ». Ce document a fait l'objet d'une nouvelle consultation interministérielle. Les principales modifications touchant à l'aménagement des infrastructures dans les secteurs qui étaient l'objet d'opposition de la part de la population ou des municipalités sont décrites ci-après.

– **kilomètre 7.2 (secteur de la Place des travailleurs et du garage Laforge)**

Compte tenu du manque de générateur de trafic dans ce secteur, le MTQ n'envisageait pas la mise en place d'un échangeur complet, mais un passage public (sans bretelle) avait été prévu au kilomètre 8,8 afin de minimiser les détours pour les résidants pour accéder à l'autoroute.

L'absence d'un échangeur dans ce secteur a soulevé de vives oppositions de la part des commerçants, lors de l'audience publique, qui ont poursuivi leurs représentations auprès des instances politiques municipales et provinciales.

Afin d'en venir à un consensus, le MTQ recommande de prévoir la construction, dans une première phase, du pont d'étagement de l'échangeur au kilomètre 7,2 (en remplacement du passage public au kilomètre 8,8) en prévoyant l'espace pour les futures bretelles. Si un jour le secteur se développe suffisamment et que d'importants générateurs de trafic s'implantent, le MTQ pourra alors réaliser la phase 2 du projet, soit la construction de bretelles.

– **kilomètre 25 (secteur de la route de Saint-Benoît, collectrice de la Municipalité de Packington)**

Compte tenu de l'exiguïté du secteur, de la topographie et des faibles débits de circulation, le MTQ avait prévu la construction d'un demi-échangeur à cet endroit avec seulement deux bretelles (une bretelle d'entrée et une bretelle de sortie) sur la chaussée ouest pour la circulation se dirigeant vers le sud. Pour ce qui est de la chaussée est, les bretelles étaient prévues au kilomètre 28,5, soit à 3,5 kilomètres au nord du demi-échangeur.

L'aménagement d'un échangeur complet au kilomètre 25 a été le sujet qui a été le plus longuement discuté lors de l'audience publique ainsi que lors de toute autre présentation publique précédente. La Municipalité de Packington a d'ailleurs mentionné lors de l'audience qu'elle se sentait oubliée par le MTQ dans ce projet et que la construction d'un échangeur complet était nécessaire, entre autres, pour faciliter l'accès à la municipalité et pour assurer son développement économique.

De plus, les résidants du secteur du chemin du Lac demandent également la construction d'un échangeur complet au kilomètre 25 pour, entre autres, faciliter les déplacements et limiter les détours compte tenu du fait que, selon le projet présenté par le MTQ, les échangeurs de part et d'autre seraient distants d'environ 14 kilomètres.

La Ville de Notre-Dame-du-Lac a également montré son désaccord en audience publique avec le projet tel qu'il est présenté par le MTQ. En effet, cette dernière appuie les demandes de la Municipalité de Packington et des résidants du chemin du Lac. Elle affirme que la construction d'un échangeur complet au kilomètre 25 est essentielle au développement économique et résidentiel (chemin du Lac) du secteur et souhaite même l'abandon du demi-échangeur prévu au kilomètre 28,5 en remplacement d'un échangeur complet au kilomètre 25.

À la suite de son analyse, le MTQ recommande donc d'abandonner le demi-échangeur au kilomètre 28,5 et de construire un échangeur complet au kilomètre 25.

– **kilomètre 29 et raccordement de la desserte est à la rue Dumont (approche sud de Notre-Dame-du-Lac)**

Dans ce secteur, le MTQ prévoyait :

- l'enlèvement des deux bretelles existantes au kilomètre 29,5 sur la chaussée est;
- le raccordement de la desserte est sur la rue Bélanger existante.

Après analyse, le MTQ a décidé de maintenir les bretelles au kilomètre 29 et de raccorder la desserte est à la rue Dumont plutôt qu'à la rue Bélanger, et ce, afin de limiter l'impact du projet pour la Ville de Notre-Dame-du-Lac.

L'analyse environnementale du projet qui suit sera effectuée en fonction des éléments contenus à l'étude d'impact initiale et des modifications apportées à la suite de l'audience publique.

2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

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

2.1 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 entre autres 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, notamment de véhicules lourds. De plus, d'importantes restrictions à la vitesse et à la liberté de manœuvre sont observées à plusieurs carrefours.

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 à la route 185 sont devenues nécessaires.

Constat relatif à la raison d'être du projet

L'équipe d'analyse du MDDEP est d'avis que le projet est justifié en raison des problèmes de sécurité et de fluidité observés. La réalisation du projet permettrait 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 et en améliorant la fluidité de la circulation.

2.2 Analyse des variantes

L'analyse comparative des variantes a été 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, des habitats fauniques, de la protection du territoire agricole, de l'enclavement des propriétés et enfin des boisés. Dans la recherche de l'option préférable, plusieurs variantes, pour chacune des trois parties du tronçon à l'étude, ont été élaborées puis analysées en fonction de divers critères environnementaux et techniques.

Quatre variantes ont été étudiées entre la frontière du Nouveau-Brunswick et Dégelis dont deux traversant la rivière Madawaska et deux autres demeurant dans l'axe de la route 185. La variante retenue (D1) est l'une de celles qui étaient prévues dans l'axe de la route 185. Ce choix offre l'avantage de protéger le milieu bâti à la sortie de Dégelis tout en favorisant le développement urbain, industriel et récréotouristique de la municipalité. Il permet aussi d'éviter notamment l'empiètement sur les habitats de la faune aquatique de la rivière Madawaska et de la zone d'exploitation contrôlée Owen à vocation récréotouristique. Enfin, la variante retenue permet aussi de conserver l'intégrité du parc linéaire interprovincial Petit Témis.

Une seule variante (L1) a été considérée entre Dégelis et Notre-Dame-du-Lac en raison de contraintes topographiques majeures. Plusieurs montagnes bordent la route 185 dans ce secteur, et il est apparu évident que le corridor actuel était la meilleure option pour la construction d'une autoroute.

Trois variantes ont été étudiées entre Notre-Dame-du-Lac et Cabano : C1 dans l'axe de la route actuelle, ainsi que C2 et C3¹ respectivement à l'est et à l'ouest de celui-ci. Puisque cette partie du tronçon d'autoroute serait construite sur les meilleures terres agricoles du Témiscouata, les variantes tenaient particulièrement compte de la protection du territoire, des activités et des infrastructures agricoles. La variante C1 est celle préférée des exploitants agricoles, parce qu'elle ne fractionne pas davantage leurs terres, et des commerçants, parce qu'elle leur permet à tout le moins de conserver une visibilité à défaut d'un accès direct. Toutefois, il s'agit de la variante qui aurait le plus d'impacts sur le milieu bâti, même en localisant l'autoroute d'un côté ou de l'autre, mais demeure cependant préférée de la population consultée par l'initiateur.

¹ Les variantes C2 et C3 comportaient aussi des sous-variantes.

La variante retenue sur chacune des parties du tronçon à l'étude a fait l'objet d'optimisations pour réduire les impacts environnementaux anticipés et pour répondre au mieux aux attentes et préoccupations de la population, des commerçants et des exploitants agricoles.

Constat relatif à l'analyse des variantes

L'équipe d'analyse du MDDEP constate que la variante retenue pour chacune des parties du tronçon à l'étude se distingue des autres variantes comme étant le 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.

2.3 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 environnementaux² liés au projet. Les enjeux retenus pour fin d'analyse de l'acceptabilité environnementale sont les suivants :

- la sécurité des usagers de la route 185;
- la protection du territoire et des activités agricoles;
- le milieu bâti;
- la modification du climat sonore;
- la protection de l'habitat de la tortue des bois et des milieux humides.

2.3.1 La sécurité des usagers de la route 185

Tel que mentionné précédemment, 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. En effet, le nombre d'accidents survenus entre 1990 et 2002 dans la zone d'étude n'est pas anormalement élevé, mais la gravité des accidents est en général assez inquiétante.

Du point de vue de la sécurité, l'ensemble des aménagements proposés par le MTQ vise à une amélioration notable des conditions de circulation pour les usagers de la route. 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 permettrait de corriger, à court, à moyen et à long terme, les problèmes concernant la sécurité pour l'ensemble des usagers de la route 185, tronçon Cabano–Nouveau-Brunswick.

² 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.

2.3.2 La protection du territoire et des activités agricoles

La MRC de Témiscouata est couverte à 32 % par la zone agricole permanente. L'activité agricole est la deuxième activité économique en importance dans la MRC après l'exploitation forestière. Les deux principales activités agricoles de la MRC sont la production laitière et la production acéricole. Les 386 entreprises agricoles enregistrées, dont 128 sont des fermes, sont gérées par 558 propriétaires (MAPAQ, 2005).

Les trois municipalités traversées par le tronçon de l'autoroute projetée, entre Cabano et le Nouveau-Brunswick, présentent une très forte productivité agricole. Le climat et les types de sols permettent aux producteurs d'obtenir de très bons rendements. Les possibilités des sols classés 2, 3, 4 et 5, selon l'inventaire des terres du Canada, rendent probable une grande diversification des cultures. Il s'agit de sols à fort potentiel agricole, bien drainés, fertiles, accessibles, avec un pH adéquat, comme on en retrouve peu dans sur le territoire de la MRC de Témiscouata. Il est aussi à noter que le potentiel de production des terres est la résultante de différents travaux, tels le défrichage, l'essouchement, l'épierrement, le drainage, le nivellement et le chaulage réalisés au fil des ans. Selon les données du MTQ, dans la zone d'étude, on dénote 17 exploitants agricoles en bordure de l'actuelle route 185, 1 entre le Nouveau-Brunswick et Dégelis, 8 entre Dégelis et Notre-Dame-du-Lac et 8 autres entre Notre-Dame-du-Lac et Cabano. La production acéricole est peu présente, seules deux exploitations sont établies près de la route 185. C'est dans la partie du tronçon comprise entre Notre-Dame-du-Lac et Cabano qu'il est possible d'observer le plus grand dynamisme au chapitre de l'agriculture. Enfin, le territoire agricole dans la zone d'étude est actuellement entièrement occupé et ce phénomène oblige les exploitants à rechercher des terres qui sont plus éloignées que celles de leur premier lieu d'exploitation.

Dans le cadre de la consultation interministérielle, le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation (MAPAQ) a souligné au MDDEP que la variante retenue est susceptible d'altérer la base économique agricole de cette région en amputant au moins 139 ha (33 ha entre le Nouveau-Brunswick et Dégelis, 34 ha entre Dégelis et Notre-Dame-du-Lac et 72 ha entre Notre-Dame-du-Lac et Cabano) de terres en culture. De plus, un massif de 12,8 ha serait retranché d'une érablière (5,4 ha exploités et 7,3 ha offrant un bon potentiel d'exploitation). Finalement, 13,7 ha de terres cultivables seraient enclavés. Ces parcelles résiduelles risquent d'être délaissées parce qu'elles seront devenues trop difficiles d'accès et leurs superficies réduites les rendront moins attrayantes et peu rentables pour les producteurs. Par ailleurs, les travaux de construction prévus sont susceptibles d'affecter certains lots et d'altérer la production. En cas de bris ou de reconfiguration des systèmes de drainage souterrain, partiel ou de surface dû à la réalisation du projet, les rendements pourraient être affectés.

Le MAPAQ a aussi indiqué que le projet occasionnerait des dépenses plus élevées pour l'utilisation de la machinerie agricole en raison de la distance supplémentaire à parcourir pour accéder aux terres de l'autre côté de l'autoroute et pour l'achat supplémentaire de fourrage et de moulée nécessaires à l'alimentation du bétail résultant de la perte de superficies cultivées. Toutefois, ce ministère se dit pleinement conscient de la nécessité de procéder au réaménagement de la route 185 en autoroute afin d'assurer la sécurité du public qui utilise ce lien routier.

Chaque propriétaire serait indemnisé conformément à la procédure d'expropriation établie au MTQ. L'initiateur prévoit aussi une compensation monétaire qui pourrait être versée aux

propriétaires concernés par de plus grandes difficultés liées aux opérations culturales ou par la diminution possible de surface de terrain découlant du morcellement du territoire agricole cultivé.

Dans le document complémentaire déposé par le MTQ à la suite du rapport du BAPE, des mesures sont proposées concernant les impacts sur le territoire et les activités agricoles. Ces mesures visent, entre autres, à positionner les traverses et dessertes agricoles de façon à minimiser les détours pour les exploitants et à réduire l'empiètement sur certaines terres. Les détours occasionnés pour certains exploitants seraient considérés par l'initiateur à titre d'inconvénients supplémentaires lors du processus d'acquisition des terrains requis pour la construction de l'autoroute.

Par ailleurs, l'expropriation des bâtiments de la ferme Translieu près du kilomètre 36, entre Cabano et Notre-Dame-du-Lac, ne pourrait être évitée. Des négociations seront entamées avec le propriétaire pour acquérir ou pour déplacer ses bâtiments à l'ouest de l'autoroute projetée, là où se concentrent principalement ses terres exploitées. Le propriétaire serait indemnisé conformément à la procédure d'expropriation établie par le MTQ. Le propriétaire de l'érablière qui serait touché par le projet serait également indemnisé.

Le MTQ poursuit ses discussions avec les divers producteurs touchés afin de répondre, dans toute la mesure du possible, à leur demande en vue de réduire les impacts sur leurs activités.

En raison des contraintes techniques liées à la configuration d'un tel projet autoroutier et à l'installation de toutes ses composantes (bretelles, ponts à étage, voies de desserte et passages agricoles), la perte de superficies de territoire agricole est inévitable. L'implantation de l'éventuelle autoroute dans l'axe de la route 185 permettrait de limiter l'empiètement sur les terres agricoles, car l'emprise actuelle serait réutilisée à plusieurs endroits. Une demande a été formulée à la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) en vue d'obtenir son autorisation pour exclure du territoire protégé les parties de terrains requises pour établir l'autoroute. Cette superficie représente 240,6 ha, 106,62 ha dans la municipalité de Dégelis, 126,73 ha dans la Municipalité de Notre-Dame-du-Lac et 7,217 ha dans celle de Cabano. Dans sa décision favorable, la CPTAQ a souligné que le tracé proposé soustrairait des superficies cultivées et affecterait quelques terres, mais que la présence actuelle de la route 185 fait en sorte que le tracé sectionne peu de terres, et que le MTQ a prévu des moyens pour minimiser ces impacts. Aussi, elle a précisé que les impacts sur l'agriculture seraient réels et qu'ils ne pourraient pas être éliminés complètement. Enfin, elle est d'avis que la variante soumise représente celle de moindre impact sur l'agriculture. Par ailleurs, la CPTAQ a souligné que les trois municipalités, qui seraient traversées par le projet, et l'Union des producteurs agricoles (UPA) sont aussi favorables à la demande qui a été soumise par le MTQ.

Constat relatif au territoire et aux activités agricoles

L'équipe d'analyse du MDDEP est d'avis que le projet entraînerait une perte importante de superficies cultivables. Le MTQ a fait des efforts importants au plan de la concertation et de la consultation des intervenants locaux concernés afin de minimiser les impacts de son projet sur le milieu agricole.

Compte tenu de l'avis favorable émis par la CPTAQ et par les autres intervenants concernés (municipalités et UPA) ayant été consultés sur cette question, l'équipe d'analyse conclut que l'impact général du projet sur le territoire agricole, quoique jugé important, est acceptable selon les conditions fixées par la CPTAQ, à savoir que toutes les mesures d'atténuation proposées par le MTQ concernant les impacts sur le territoire agricole soient strictement appliquées.

2.3.3 Le milieu bâti

La perte d'accès direct et la diminution de visibilité

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 entraînerait pour certains la perte de leur accès direct et une diminution de leur visibilité depuis la route Transcanadienne alors que d'autres se retrouveraient dans la nouvelle emprise et seraient expropriés.

Le MTQ a dénombré une dizaine de commerces qui pourraient être affectés par une diminution de leur visibilité à partir de l'éventuelle autoroute. Ils sont localisés à proximité du périmètre urbain de Notre-Dame-du-Lac, entre les kilomètres 31,5 et 33, et entre Dégelis et la frontière du Nouveau-Brunswick, à moins de 1 kilomètre du noyau urbain de Dégelis. En exploitation, les conditions de visibilité pourraient varier d'une entreprise à l'autre. Les commerces les plus touchés seraient les suivants : la Boutique du travailleur (kilomètre 8), le Dépanneur Routier (kilomètre 6,6), le Garage Laforge et Frères (kilomètre 6,5), le Dépanneur chez Casey (kilomètre 0,7) et la Société immobilière Irving Itée (kilomètre 0,2). D'autres commerces subiraient des changements moins marqués quant à leur visibilité à partir de l'autoroute (des kilomètres 34 à 12,9).

De plus, la séparation des chaussées par un terre-plein et la fermeture des carrefours à niveau limiteraient les accès aux commerces situés de part et d'autre de la route existante. Ainsi, ceux qui dépendent à divers degrés de la clientèle de transit pourraient subir une réduction de leur chiffre d'affaires en raison d'un accès moins direct. Cette catégorie de commerces regroupe notamment les restaurants, les sites d'hébergement commercial, les stations-service, les ateliers de réparation automobiles, les dépanneurs, les entreprises à vocation touristique, etc. Une enquête réalisée par l'initiateur en 2003 avait permis d'identifier dix entreprises en exploitation qui seraient plus directement touchées par le trafic de transit, soit six entre le Nouveau-Brunswick et Dégelis, deux entre Dégelis et Notre-Dame-du-Lac et deux entre Notre-Dame-du-Lac et Cabano.

Selon le MTQ, il n'est pas tenu, en vertu de la jurisprudence, de compenser la diminution d'achalandage et, conséquemment, les pertes de revenus découlant de la construction d'une autoroute. Toutefois, dans le document complémentaire déposé par le MTQ à la suite du rapport du BAPE, il souligne qu'il a entrepris une démarche en collaboration avec les autorités municipales et les auteurs économiques de la région. Celle-ci visait à mettre en lumière des solutions afin de minimiser les impacts économiques du projet sur les commerces localisés le long de la route 185. L'ajout d'échangeurs complets au kilomètre 7,2 (lorsque celui-ci sera justifié) et aux kilomètres 25 et 33 ferait en sorte que tous les secteurs où des commerces sont existants seraient accessibles par un échangeur.

Les acquisitions et les déplacements

Par ailleurs, l'emprise nécessaire à la réalisation du projet devrait nécessiter l'acquisition ou le déplacement de cinq commerces entre Notre-Dame-du-Lac et Cabano. Il s'agit de l'entreprise Excavation Fernand Cloutier, Mécanique Mobile enr., la quincaillerie Dynaco et le Centre de l'auto, respectivement aux kilomètres 31, 31,9, 32,5 et 32,7. Entre Dégelis et Notre-Dame-du-Lac, un commerce serait touché par l'emprise de l'autoroute, soit le garage Léon Lavoie, au kilomètre 24,7. Aussi, à la sortie sud de Dégelis, le tracé d'autoroute traverserait le parc industriel où deux industries devraient être acquises ou déplacées. Un total de 44 résidences pourraient être acquises ou relocalisées avant le début des travaux de construction de l'autoroute projetée. La grande majorité est comprise entre Notre-Dame-du-Lac et Cabano (29). Les quinze autres sont situées entre Dégelis et Notre-Dame-du-Lac. De plus, le projet nécessiterait l'acquisition de parties de terrains touchant 207 propriétés pour un total d'environ 390 ha de superficies à acquérir. Enfin, une cabane à sucre pourrait aussi être acquise ou déplacée.

Pour les entreprises et les propriétaires de résidences privées qui feraient l'objet d'une acquisition totale ou partielle, des 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 (L.R.Q, c. E-24).

Constat relatif au milieu bâti

L'équipe d'analyse du MDDEP est d'avis que la réalisation du projet aurait un impact négatif sur certains bâtiments qui devraient être acquis ou déplacés. Aussi, des commerces pourraient être affectés par une diminution de leur visibilité à partir de l'éventuelle autoroute et par une modification de leur accès. Toutefois, les efforts de l'initiateur pour optimiser le tracé retenu et les mesures de compensation courantes prévues rendent l'impact acceptable.

2.3.4 La modification du climat sonore

Le bruit de la circulation routière contribue à une détérioration de l'environnement sonore. Selon le ministère de la Santé et des Services sociaux, la pollution sonore communautaire peut nuire à la performance, gêner la communication, altérer le sommeil et constituer une nuisance et, en cela, porter atteinte à la santé des citoyens.

Habituellement, pour un projet routier, l'évaluation des impacts sonores compare les niveaux sonores actuels et ceux projetés sur un horizon de dix ans après la mise en service du tronçon. De plus, deux types d'impacts sont à considérer, soit les impacts durant la construction et ceux liés à la présence et à l'exploitation de la route.

2.3.4.1 Le climat sonore actuel

L'étude d'impact acoustique réalisée dans le cadre du projet couvre une distance de 33 kilomètres. L'inventaire du climat sonore a été établi à partir de 17 points de mesures. Ceci a permis de procéder à la modélisation du climat sonore de l'ensemble des bâtiments situés sur une largeur de 300 mètres de part et d'autre du tracé dans la zone d'étude.

L'évaluation du climat sonore a été réalisée par le MTQ, à partir de la grille suivante qui quantifie le niveau de gêne.

TABLEAU 2 : GRILLE DU MTQ SUR L'ÉVALUATION DE LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT SONORE

Zone de climat sonore	Niveau de gêne
$65 \text{ dB(A)} \leq \text{Leq (24 h)}$	Fort (fortement perturbé)
$60 \text{ dB(A)} < \text{Leq (24 h)} < 65 \text{ dB(A)}$	Moyen (moyennement perturbé)
$55 \text{ dB(A)} < \text{Leq (24 h)} \leq 60 \text{ dB(A)}$	Faible (faiblement perturbé)
$\text{Leq (24 h)} \leq 55 \text{ dB(A)}$	Acceptable

Source : Ministère des Transports. *Méthodologie – Étude de pollution sonore pour des infrastructures routières existantes*, avril 1989.

Selon le MTQ, dans la zone d'étude, le degré de perturbation ou de gêne associé au bruit ambiant varie d'acceptable à moyen selon la station de mesure. Par ailleurs, selon les notes inscrites aux feuilles de route de l'étude sonore, il appert que le passage de nombreux camions lourds serait la source de bruit dominante dans cet environnement.

2.3.4.2 Le climat sonore en période de construction

Les nuisances occasionnées par le bruit seraient perçues localement par la population établie en bordure des aires d'intervention le long de l'éventuelle autoroute ou encore en bordure des voies de circulation empruntées par la machinerie et les camions. Selon le MTQ, l'importance de l'impact résiduel sur l'ambiance sonore serait de faible à moyenne pendant la période de construction. Les travaux à proximité des périmètres urbains de Dégelis et de Notre-Dame-du-Lac seraient les plus préoccupants à cet égard, vu la densité plus grande de résidences dans ces secteurs. La construction de la partie du tronçon située entre les kilomètres 23 à 28 le serait aussi en raison de la proximité du lac Témiscouata et de la zone de villégiature qui le borde.

Les modifications au projet qui prévoient notamment le raccordement de la voie de desserte à la rue Dumont plutôt qu'à la rue Bélanger entraîneraient un rapprochement du chantier par rapport au noyau urbain de Notre-Dame-du-Lac. Selon le MTQ, la mise en place des mesures d'atténuation conventionnelles permettrait de réduire l'importance de cet impact temporaire.

Quant à eux, les spécialistes du MDDEP recommandent que les limites de niveaux sonores concordent avec les objectifs du MDDEP pour les chantiers de construction³. Le MTQ s'est plutôt engagé à respecter pour son projet les critères sonores suivants (tableau 3), habituellement utilisés pour la période de construction. Il s'est également engagé à mettre en place un mécanisme d'information auprès des résidents situés à proximité du chantier ainsi qu'une procédure pour le traitement des plaintes.

³ Limites et lignes directrices préconisées par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction, mise à jour de mars 2007, 2. pages.

TABLEAU 3 : NIVEAUX SONORES MAXIMAUX À RESPECTER EN PHASE DE CONSTRUCTION – SEUILS DU MTQ

Période	Niveau sonore $L_{10\%}^1$ en dB(A)
Diurne : 7 h à 19 h	Le plus élevée des deux valeurs suivantes : 75 dB(A) ou le bruit ambiant sans travaux + 5 dB(A)
Nocturne : 19 h à 7 h	Bruit ambiant sans travaux ² + 5 dB(A)

- $L_{10\%}$ 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.*
- 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 deux reprises, durant deux jours non consécutifs avant le début des travaux de construction. Le bruit ambiant doit être évalué pour la période diurne (7 h à 19 h) et nocturne (19 h à 7 h).*

Mesure d'atténuation en période de construction

Dans son étude d'impact, afin de réduire l'impact sonore en période de construction, le MTQ prévoit différentes mesures d'atténuation en bordure des zones sensibles telles que la restriction de la période de réalisation des travaux et l'ajout de certains dispositifs au niveau de l'équipement et de la machinerie utilisée.

Programme de surveillance du climat sonore

L'étude d'impact ainsi que les documents complémentaires déposés ne font pas mention d'un programme de surveillance du climat sonore en période de construction afin de vérifier le niveau sonore réel et d'apporter des correctifs au besoin. À cet égard, les spécialistes du MDDEP recommandent qu'un programme de surveillance des niveaux sonores à proximité des chantiers soit réalisé dès le début des travaux.

Constat relatif au climat sonore en période de construction

L'équipe d'analyse du MDDEP constate que le MTQ s'est engagé à mettre en place les mesures d'atténuation courantes en bordure des zones sensibles pour la période de construction.

Toutefois, l'équipe d'analyse est d'avis qu'un programme de surveillance du climat sonore, durant la période de construction, doit être élaboré par le MTQ et transmis dans le cadre de la première 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. Le programme 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 et 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 citoyens demeurant à proximité du chantier du déroulement des activités.

2.3.4.3 Le climat sonore en période 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 (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 $L_{Aeq, 16h}$ pour éviter une gêne grave et à un maximum de 50 dB $L_{Aeq, 16h}$ pour éviter une gêne modérée. Un niveau sonore extérieur maximum de 45 dB $L_{Aeq, 8h}$ est également recommandé durant la nuit afin d'assurer un niveau acceptable pour le sommeil dans la chambre à coucher de 30 dB.

Effet global du projet sur le climat sonore

Les modélisations sonores effectuées et présentées dans l'étude de bruit démontrent que le bruit associé à la circulation routière dans une bande de terrain de 300 mètres de part et d'autre de l'autoroute proposée serait, à l'ouverture de l'autoroute, atténué pour 184 résidences (66 %) sur 277 en raison de l'éloignement de la circulation du milieu bâti actuel. De plus, 41 résidences (15 %) établies en bordure de la route 185 seraient relocalisées. L'impact serait nul pour 17 autres (6 %) et 35 résidences (13 %) connaîtraient une augmentation du niveau de bruit en raison du rapprochement de la circulation par rapport à la situation actuelle. Les secteurs concernés par ce rapprochement sont :

- le côté ouest de l'autoroute au sud de la route 232 Ouest;
- le côté est de l'autoroute dans le secteur du Centre horticole Témiscouata;
- les côtés est et ouest de l'autoroute dans la partie nord du périmètre urbain de Notre-Dame-du-Lac ou dans la zone agricole;
- les côtés ouest et est de l'autoroute au sud du périmètre urbain de Notre-Dame-du-Lac;
- le côté ouest de l'autoroute aux abords de la route Saint-Benoît;
- le côté est de l'autoroute à la hauteur de l'intersection entre le chemin Neuf et le chemin Morin;
- les côtés ouest et est de l'autoroute au nord du périmètre urbain de Dégelis;
- le côté est de l'autoroute dans la partie sud du périmètre urbain de Dégelis.

Les spécialistes du MDDEP estiment que, bien qu'une réduction du bruit serait obtenue pour une majorité de résidences sur plusieurs sections du parcours à la suite des travaux, le bruit extérieur demeurerait supérieur à 60 dB $L_{Aeq, 24h}$ à plusieurs endroits. Ce niveau 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.

Nouveau-Brunswick–Dégelis

Dans l'ensemble, l'environnement sonore serait amélioré à la suite de la réalisation du projet. En effet, le niveau de bruit serait réduit pour 79 résidences sur 85 et certaines pourraient bénéficier d'une réduction de bruit de plus de 10 dB(A). La majorité d'entre elles ne serait pas plus incommodée 10 ans plus tard, en 2020, même si le débit de circulation s'accroît conformément aux projections (+18 %).

Toutefois, dans cette partie du tronçon à l'étude se trouvent deux résidences, aux environs du kilomètre 14, ayant déjà (en 2003) un climat sonore perturbé égal ou supérieur à 60 dB(A) et qui subiraient à l'horizon 2010 une hausse du niveau sonore qui serait inférieure à 1 dB(A). De même, en 2020, ces deux résidences subiraient une augmentation de leur climat sonore, comparativement à la situation de 2003, de 1,8 dB(A) et de 1,1 dB(A). Le MTQ considère que cet impact est faible.

Dégelis–Notre-Dame-du-Lac

L'environnement sonore serait aussi amélioré de façon significative à la suite de la réalisation du projet. En effet, le niveau de bruit serait réduit pour 77 résidences sur 100. La plupart d'entre elles ne seraient pas plus incommodées 10 ans plus tard, en 2020.

Par contre, dans cette partie du tronçon à l'étude se trouvent trois résidences dont le climat sonore actuel est situé entre 56,9 et 58,2 dB(A). Ces valeurs sont supérieures aux critères de confort recommandés par la SCHL et par l'OMS. Elles verraient 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).

De plus, neuf résidences ayant déjà (en 2003) un climat sonore perturbé de plus de 60 dB(A) subiraient, à l'horizon 2010, une hausse du niveau sonore qui se situerait sous le seuil de 3 dB(A), à l'exception d'une résidence qui subirait une hausse perceptible de l'ordre de 3,3 dB(A). À l'horizon 2020, deux de ces neuf résidences subiraient une augmentation perceptible (> 3 dB(A)) de leur climat sonore (voir tableau 4).

Par ailleurs, selon le MTQ, les modifications apportées au projet permettraient à deux résidences dans ce secteur (habitations 5 et 6 identifiées dans l'étude d'impact acoustique) de voir leur situation s'améliorer en raison de la réduction de la circulation sur la voie de desserte est et de la reconfiguration de cette dernière. Aussi, à la hauteur du kilomètre 25, le tracé de l'autoroute serait déplacé d'un peu plus d'une dizaine de mètres vers l'ouest par rapport à ce qui était prévu initialement. Ce déplacement aurait comme effet d'éloigner la circulation des secteurs urbanisés situés à l'est de l'autoroute projetée et se traduirait par une baisse du niveau sonore anticipé dans ces secteurs.

Au sujet des modifications du projet dans ce secteur, les spécialistes du MDDEP sont d'avis qu'afin de déterminer si ces dernières pourraient nécessiter la mise en place de mesures d'atténuation supplémentaires, l'effet de l'augmentation de la circulation locale prévue à la suite

de la modification du projet sur le climat sonore aux immeubles n^{os} 61 à 68 (en se référant à l'annexe 2 de l'étude sur le climat sonore), entre les kilomètres 24 et 25, devrait être évalué pour les cas de l'ouverture et 10 ans plus tard.

De plus, en ce qui a trait aux modifications visant à conserver les bretelles existantes au kilomètre 29 et de raccorder la nouvelle desserte est à la rue Dumont, le MTQ devrait réaliser une étude d'impact acoustique afin d'établir pour les immeubles situés sur les rues Bélanger, Dumont et de l'Hôtel-de-Ville ainsi que les autres lieux sensibles dans le secteur du kilomètre 29, les niveaux sonores actuels ainsi que ceux anticipés lors de la mise en service et 10 ans plus tard.

TABLEAU 4 : IMPACTS SUR LE CLIMAT SONORE DE CERTAINES RÉSIDENCES DANS LE SECTEUR DE DÉGELIS–NOTRE-DAME-DU-LAC

N ^o de l'habitation sur le plan	Kilomètre (approximatif)	Niveau sonore dB L _{Aeq, 24 h}			Impact selon la grille du MTQ 2020 vs 2003
		Niveau sonore en 2003	Niveau sonore modélisé pour 2010	Niveau sonore modélisé pour 2020	
1	28,5	60,3	63,1	64,0	moyen
2	28,4	61,5	64,8	66,0	moyen
3	28,3	56,9	59,9	61,0	moyen
101	20,1	58,2	60,9	61,7	moyen
104	16	61,7	62,1	62,9	faible
105	16	61,8	62,2	63,0	faible
106	16	61,9	62,6	63,4	faible
107	15,9	63,1	64,1	65,0	moyen
108	15,8	63,3	64,9	65,7	moyen
109	15,7	61,7	63,3	64,2	faible
110	15,7	61,2	63,1	64,0	faible
111	15,6	58,0	61,2	62,0	moyen

Source : Adapté de l'étude d'impact acoustique, annexe 2 et de la carte 2 de 12.

Notre-Dame-du-Lac–Cabano

Comme pour les deux autres parties du tronçon à l'étude, l'environnement sonore serait amélioré à la suite de la réalisation du projet. Le niveau de bruit serait réduit pour 28 résidences sur les 51

qui demeureraient dans le secteur. La majorité d'entre elles ne serait pas plus incommodée 10 ans plus tard, en 2020.

Par contre, dans cette partie du tronçon se trouvent deux résidences dont le climat sonore actuel (2003) est situé entre 56,1 et 56,6 dB(A). Ces valeurs sont supérieures aux critères de confort recommandés par la SCHL et par l'OMS. Elles verraient leur niveau sonore augmenter de façon perceptible à l'ouverture du projet et pour un horizon de dix ans du fait d'une augmentation de plus de 3 dB(A). Le climat sonore (en 2003) d'une autre résidence est en deçà des critères de confort. Toutefois, elle subirait à l'horizon 2010 une hausse perceptible de 3,5 dB(A) et de 4,4 dB(A) 10 ans plus tard.

Aussi, dans cette partie du tronçon se trouvent six résidences ayant déjà (en 2003) un climat sonore perturbé supérieur à 60 dB(A) et qui subiraient à l'horizon 2010 une hausse du niveau sonore d'un maximum de 1,6 dB(A) et d'un maximum de 2,4 dB(A) 10 ans plus tard.

TABLEAU 5 : IMPACTS SUR LE CLIMAT SONORE DE CERTAINES RÉSIDENCES DANS LE SECTEUR NOTRE-DAME-DU-LAC-CABANO

N° de l'habitation sur le plan	Kilomètre (approximatif)	Niveau sonore dB $L_{Aeq, 24 h}$			Impact selon la grille du MTQ 2020 vs 2003
		Niveau sonore en 2003	Niveau sonore modélisé pour 2010	Niveau sonore modélisé pour 2020	
9	36,5	56,1	60,7	61,6	moyen
55	31,8	53,9	57,4	58,3	moyen
66	31,1	65,5	66,1	66,9	faible
67	30,9	56,6	60,0	60,8	moyen
76	30,3	63,6	63,8	64,7	faible
77	30,3	62,5	63,2	64	faible
78	30,2	60,6	62	62,9	faible
79	30,2	60,9	62,2	63,1	faible
80	30,2	60,1	61,7	62,5	faible

Source : Adapté de l'étude d'impact acoustique, annexe 2 et carte 1 de 12.

Dans un autre ordre d'idées, en plus des modifications au projet abordées précédemment, le MTQ a indiqué qu'il est aussi possible que le projet engendre un impact sonore positif sur certaines habitations pour lesquelles un impact nul avait initialement été estimé pour l'horizon 2020. Il n'a toutefois pas identifié précisément ces résidences.

Mesure d'atténuation en période d'exploitation

L'étude d'impact fait mention qu'aucune mesure n'est proposée pour réduire les impacts sonores appréhendés en période d'utilisation de la future autoroute. En audience publique, le MTQ a mentionné que, pour la majorité des résidences qui subiraient des impacts sur le plan sonore, ces derniers seraient faibles, c'est pourquoi aucune mesure n'est proposée. Toutefois, il n'exclut pas toute possibilité d'intervention.

Il a aussi indiqué que des indications claires ont été données à tous les concepteurs lors de l'élaboration des plans et devis pour qu'ils mettent en place, lorsque possible, des ouvrages de nature à atténuer le bruit dans toutes les zones identifiées sensibles. Ces ouvrages devraient évidemment s'harmoniser avec le paysage pour ne pas devenir une nuisance pire que celle que l'on souhaite atténuer.

Programme de suivi environnemental du climat sonore

L'étude d'impact acoustique mentionne qu'un suivi de la situation sera effectué une fois l'autoroute en opération, et ce, afin de confirmer les projections et simulations effectuées, ou encore afin de les préciser davantage. Le cas échéant, des mesures seront alors déployées si la situation devait s'aggraver.

Les spécialistes du MDDEP sont d'avis qu'un programme de suivi des niveaux sonores des milieux sensibles situés dans la zone d'influence de l'autoroute devra être réalisé et prévoir notamment des relevés sonores ainsi que des comptages de véhicules et être effectué 1 an, 5 ans et 10 ans après l'ouverture de l'autoroute.

Constat relatif au climat sonore en période d'exploitation

L'équipe d'analyse constate que le projet aurait un impact positif important sur les niveaux de bruit pour une majorité des 277 résidences de la zone d'étude. En effet, le niveau sonore y serait réduit pour 184 résidences, sans compter la quarantaine qui seraient relocalisées.

Bien que le projet aurait pour avantage d'améliorer de façon notable le climat sonore dans la plupart des secteurs habités, il reste que, par endroit, le bruit constituerait une nuisance plus importante qu'actuellement. À cet égard, nous recommandons qu'un programme de suivi du climat sonore soit réalisé par le MTQ afin de valider les prévisions obtenues à l'aide de modélisations et, en cas de dépassement, d'évaluer la mise en place de mesures d'atténuation. Ce programme doit être réalisé pour la partie Nouveau-Brunswick-Dégelis, pour le secteur du kilomètre 14, pour la partie Dégelis-Notre-Dame-du-Lac, pour le secteur des kilomètres 15, 16, 20, 28 et 29 et pour la partie Notre-Dame-du-Lac-Cabano, pour le secteur des kilomètres 30 à 32 et 36,5.

Afin de déterminer si les modifications apportées au projet pourraient nécessiter la mise en place de mesures d'atténuation supplémentaires, nous recommandons que le MTQ :

- *évalue l'effet de l'augmentation de la circulation locale prévue sur le climat sonore aux immeubles n^{os} 61 à 68 (en se référant à l'annexe 2 de l'étude sur le climat sonore), entre les kilomètres 24 et 25, à l'ouverture de l'autoroute et dix ans après sa mise en service;*
- *réalise une étude d'impact acoustique afin d'établir, pour les immeubles situés sur les rues Bélanger, Dumont et de l'Hôtel-de-Ville, ainsi que les autres lieux sensibles dans le secteur de la borne 29, les niveaux sonores actuels ainsi que ceux anticipés à l'ouverture de l'autoroute et dix ans après sa mise en service.*

2.3.5 La protection de l'habitat de la tortue des bois et des milieux humides

La protection de l'habitat de la tortue des bois

Parmi les espèces retrouvées ou susceptibles d'être retrouvées dans la zone d'étude, la tortue des bois a été désignée vulnérable en mars 2005 et est légalement protégée en vertu de la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables du Québec (L.R.Q., c. E-12.01).

Durant l'audience publique, des informations ont été portées à l'attention de la commission à l'effet que cette espèce serait potentiellement présente dans un secteur du tracé retenu, plus précisément dans le bassin versant de la rivière Madawaska. Des observations ont notamment été signalées dans le ruisseau Griffin. Cette tortue fréquente les rivières et les ruisseaux sinueux des milieux agricoles qui coulent sur un lit de sable et de gravier. Les berges des cours d'eau qu'elle utilise sont généralement sableuses et recouvertes d'aulnes, de saules et de graminées.

Au cours de la période active (avril à novembre au Québec) de son cycle vital, l'espèce utilise plusieurs types d'habitats aquatiques comme les rivières, les ruisseaux, les étangs à castor, les marais, les tourbières, les marécages, les prairies humides et les lacs. On rencontre donc les tortues dans une grande diversité d'habitats riverains et forestiers lors de ses déplacements.

Les modifications et la fragmentation du milieu ont généralement un impact direct sur la tortue des bois par la perte d'habitats essentiels et indirectement par l'augmentation de la présence humaine via les activités récréatives, agricoles et forestières.

En 2007, le MTQ a contribué, en étroite collaboration avec le ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF), à un projet d'inventaire printanier et de marquage des tortues des bois dans le secteur de Dégelis le long de la rivière Madawaska et ses tributaires (ruisseau Griffin, rivière aux Bouleaux, ruisseau Languedoc). L'inventaire a permis de repérer, dans la partie inférieure de la rivière aux Bouleaux, quatre tortues des bois dont deux femelles et deux mâles adultes. Celles-ci ont fait l'objet d'un suivi télémétrique pour vérifier leurs déplacements et déterminer si elles fréquentaient le secteur du nouveau tracé d'autoroute. Les résultats révèlent des déplacements limités à une zone d'un rayon d'environ 500 mètres. Aucune activité de ponte ne fut observée. L'inventaire et le suivi télémétrique se sont poursuivis en 2008 et le rapport final est en préparation.

Lors de la consultation interministérielle, le MRNF a précisé que l'absence de cette espèce observée dans un milieu, comme par exemple le ruisseau Griffin, ne veut pas dire hors de tout doute que l'espèce est effectivement absente de ce cours d'eau. En effet, cette espèce est particulièrement difficile à détecter.

Les impacts appréhendés sur cette espèce concernent la perte d'habitat associée aux milieux riverains. En effet, tel que mentionné précédemment, cette espèce utilise les berges des cours d'eau pour subvenir à ses besoins. Les pertes d'habitats correspondent aux superficies des cours d'eau perdues par empiètement, découlant du redressement de certains cours d'eau ou à celle comprise à l'intérieur des ponceaux. Selon l'information fournie par le MTQ dans son étude d'impact, ces surfaces totaliseraient une superficie qui se situerait entre 0,3 à 0,8 ha.

Le MTQ prévoit tenir compte de la présence possible de cette espèce dans la conception du projet autoroutier. À cet effet, des mesures seraient prises pour minimiser l'empiètement dans l'habitat, pour réaménager l'habitat au besoin, restaurer le lit des cours d'eau traversés ou protéger l'espèce. Il a également affirmé qu'il serait possible de réaliser des aménagements pour favoriser l'interconnexion entre la rivière Madawaska et la portion de milieux humides non touchée en améliorant les structures sous la route 185 et la piste cyclable ou tout autre aménagement qui serait pertinent.

Constat relatif à la protection de l'habitat de la tortue des bois

L'équipe d'analyse du MDDEP est d'avis qu'il est important que le MTQ porte une attention particulière à la protection de l'habitat de la tortue des bois. Le maintien de l'interconnexion entre les différents habitats fauniques de cette espèce est essentiel. Elle constate que le MTQ prévoit mettre en place des mesures pour atténuer les impacts potentiels sur cette espèce. Elle estime toutefois que toute perte de superficie d'habitat de la tortue des bois doit être compensée par une superficie au moins équivalente à la superficie affectée par les travaux. Le cas échéant, le MTQ doit élaborer et réaliser un programme de compensation pour ces pertes, en collaboration avec le MRNF. Ce programme doit inclure un suivi de la qualité de l'habitat de la tortue des bois, 1, 3 et 5 ans après la réalisation des travaux.

Le programme de compensation doit être déposé auprès de la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs 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. Les rapports de suivi doivent être déposés auprès de la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs dans les trois mois suivant leur réalisation.

La protection des milieux humides

Les milieux humides sont généralement des milieux naturels très productifs. Ils jouent un rôle important sur le régime hydrique d'un territoire et contribuent grandement à la biodiversité d'une région ou d'un territoire donné.

Les milieux humides présents dans la zone d'étude sont principalement des tourbières ombrotrophes, des marécages et des marais. Une vingtaine de ces milieux ont été identifiés sur le terrain, dans le secteur de l'emprise de la future autoroute et d'une bande de 250 mètres, de part et d'autre de cette emprise. En général, les milieux humides sont peu abondants dans l'ensemble de la zone d'étude.

La faible abondance de milieux humides dans la région du Témiscouata a d'ailleurs suscité des actions de la part de divers organismes dont la Forêt modèle du Bas-Saint-Laurent pour les protéger, pour maintenir ou pour recréer leur connectivité et pour favoriser la concertation et le partenariat dans les moyens à prendre pour conserver ces habitats. La Forêt modèle du Bas-Saint-Laurent a ainsi développé et mis en place une nouvelle approche en instaurant un programme de conservation des milieux humides forestiers situés sur les lots privés.

Dans son étude d'impact, le MTQ a identifié les milieux humides qui présentaient un intérêt écologique significatif, mais aucun empiètement dans ces derniers n'était prévu. Il est maintenant à l'étape de l'élaboration des plans et devis et est à réévaluer l'impact du projet sur les milieux humides.

Par ailleurs, lors de la consultation interministérielle, le MRNF a souligné que des milieux humides intéressants bordant le ruisseau Griffin dans le secteur seraient touchés par le projet. Les travaux requis feraient en sorte que le ruisseau Griffin serait détourné pour permettre l'implantation de la route, isolant et empiétant du même coup sur les milieux humides. Ce ministère est d'avis que, compte tenu de la valeur écologique des ces milieux, il serait souhaitable qu'ils puissent faire l'objet d'une compensation pour perte d'habitat.

À cet égard, le MTQ s'est engagé à décrire et à réaliser une évaluation écologique des milieux humides qui bordent le ruisseau Griffin. Le MTQ compte compenser les pertes inévitables en respectant un ratio de compensation proportionnel à la valeur écologique du milieu naturel détruit ou perturbé. Pour le cas particulier de ce ruisseau, le MTQ a affirmé qu'il ferait des efforts pour minimiser l'empiètement et atténuer les effets du projet sur les milieux humides. Enfin, les pertes inévitables de milieux humides seraient compensées selon la démarche du MDDEP.

Constat relatif à la protection des milieux humides

L'équipe d'analyse du MDDEP constate que le projet aurait des impacts sur des milieux humides, mais que ces derniers ne sont pas encore connus. Nous recommandons que le MTQ identifie, délimite et estime les empiètements (dimension, proportion, valeur écologique du milieu) sur les milieux humides qui seraient touchés par le projet.

L'équipe d'analyse estime que, afin d'assurer l'intégrité, la viabilité et/ou la résilience du ou des milieux humides résiduels et dans l'objectif de réduire au minimum la perte des fonctions qui y sont associées, le MTQ doit élaborer et appliquer un programme de compensation pour les pertes résiduelles de milieux humides, en collaboration avec les autorités concernées. Ce programme doit miser en priorité sur la pérennité des écosystèmes et priorise en tout temps une approche de compensation qui assure la consolidation d'écosystèmes fonctionnels

plutôt que la conservation de milieux humides fragmentés et dégradés. La forme de ces compensations doit permettre de maintenir ou d'en améliorer le potentiel écologique et doit être adaptée aux conditions particulières du site.

Les mesures proposées doivent permettre notamment de :

- *consolider et conserver des zones de protection autour des milieux humides;*
- *améliorer la connectivité entre milieux humides;*
- *consolider des corridors biologiques et les liens hydriques entre les écosystèmes;*
- *faciliter le passage de la faune;*
- *maintenir les sources d'alimentation en eau pérennes afin de maintenir le régime hydrique des milieux humides.*

Le programme de compensation doit se baser sur la valeur écologique équivalente ou supérieure aux superficies de milieux humides perdues. Il peut prévoir des mesures visant la conservation des milieux humides visés à l'alinéa précédent, tel un transfert à la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs ou à un organisme permettant l'atteinte de cet objectif.

Ce programme doit inclure un suivi des aménagements réalisés afin d'évaluer les mesures de compensation et de s'assurer de la pérennité du milieu ou des milieux humides protégés.

Le programme de compensation doit être déposé auprès de la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, 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. Les rapports de suivi doivent être déposés auprès de la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au plus tard six mois après la fin du suivi.

2.4 Autre considération

2.4.1 La halte routière de Notre-Dame-du-Lac

Deux haltes routières sont aménagées le long de la route 185. La première, qui comprend un bureau d'information touristique du Québec, est située au kilomètre 5,5 sur le territoire de la Ville de Dégelis, et la seconde est située au kilomètre 22,5 à Notre-Dame-du-Lac. Cette dernière offre une vue panoramique sur le lac Témiscouata. L'autoroute projetée empiéterait sur ces deux haltes routières qui jouent un rôle important sur le plan touristique. En audience publique, il a été suggéré d'établir un belvédère en remplacement de la halte de Notre-Dame-du-Lac.

Lors de la préparation de l'étude d'impact, le MTQ ne prévoyait pas la construction d'une halte routière sur l'ensemble de la future autoroute. Le MTQ a indiqué que les normes précisent que les haltes routières doivent être distantes d'un minimum de 70 kilomètres. Il a aussi ajouté que la

construction d'un belvédère accessible uniquement par la chaussée est (direction nord) de l'autoroute est possible et que son coût est estimé à environ 3 M\$.

En réponse aux recommandations du BAPE, le MTQ propose de prévoir la construction d'un aménagement municipal en bordure du chemin du Lac (desserte est) et accessible à partir de l'autoroute par l'échangeur prévu au kilomètre 25. Il indique que la Ville de Notre-Dame-du-Lac pourrait également proposer tout autre projet localisé à proximité de l'autoroute projetée qui aurait un impact positif du point de vue touristique. Le MTQ est prêt à financer une partie de la construction d'un tel ouvrage (chemin d'accès et belvédère ou autre) et il reviendrait à la Ville d'en assurer l'entretien. Selon lui, cet ouvrage serait plus polyvalent et moins coûteux qu'un ouvrage accessible par une chaussée d'autoroute à l'aide des bretelles.

Ce sujet a été présenté aux représentants de la Ville de Notre-Dame-du-Lac en février 2008. Ces derniers se sont montrés favorables à une telle approche.

Constat relatif à la halte routière de Notre-Dame-du-Lac

L'équipe d'analyse considère l'alternative proposée par le MTQ, en remplacement de la halte routière de Notre-Dame-du-Lac, acceptable, d'autant plus que la Ville de Notre-Dame-du-Lac s'est montrée favorable à cette dernière.

CONCLUSION

En regard des enjeux révélés par l'étude d'impact, les consultations intra et interministérielles ainsi que par l'audience publique pour le projet de construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185 entre la Ville de Cabano et la frontière du Nouveau-Brunswick, l'enjeu principal du projet demeure l'amélioration de la sécurité routière sur ce tronçon.

Ainsi, ce projet est justifié en raison des problèmes de sécurité et de fluidité observés. La réalisation du projet permettrait 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 et en améliorant la fluidité de la circulation.

Le projet autoroutier permettrait de corriger, à court, à moyen et à long terme, les problèmes concernant la sécurité pour l'ensemble des usagers de la route 185, tronçon Cabano–Nouveau-Brunswick.

Le projet entraînerait une perte importante de superficies cultivables. Le MTQ a fait des efforts importants au plan de la concertation et de la consultation des intervenants locaux concernés afin de minimiser les impacts de son projet sur le milieu agricole. Compte tenu de l'avis favorable émis par la CPTAQ et par les autres intervenants concernés (municipalités et UPA) ayant été consultés sur cette question, nous concluons que l'impact général du projet sur le territoire agricole, quoique jugé important, est acceptable si toutes les mesures d'atténuation proposées par le MTQ concernant les impacts sur le territoire agricole sont appliquées.

La réalisation du projet aurait un impact négatif sur certains bâtiments qui devraient être acquis ou déplacés. Aussi, des commerces pourraient être affectés par une diminution de leur visibilité à partir de l'éventuelle autoroute et par une modification de leur accès. Toutefois, les efforts de l'initiateur pour optimiser le tracé retenu et les mesures de compensation courantes prévues rendent l'impact acceptable.

Le projet aurait un impact positif important sur les niveaux de bruit pour une majorité des 277 résidences de la zone d'étude. En effet, à l'ouverture de l'autoroute, le niveau sonore y serait réduit pour 184 résidences, sans compter la quarantaine de résidences qui seraient déplacées.

Bien que le projet aurait pour avantage d'améliorer de façon notable le climat sonore dans la plupart des secteurs habités, il reste que par endroit le bruit constituerait une nuisance plus importante qu'actuellement. À cet égard, nous recommandons qu'un programme de surveillance du climat sonore durant la période de construction soit élaboré par le MTQ. De plus, nous recommandons qu'un programme de suivi du climat sonore soit réalisé par le MTQ afin de valider les prévisions obtenues à l'aide de modélisations et, en cas de dépassement, d'évaluer la mise en place de mesures d'atténuation. Ce programme doit être réalisé pour la partie Nouveau-Brunswick–Dégelis, pour le secteur du kilomètre 14, pour la partie Dégelis–Notre-Dame-du-Lac, pour le secteur des kilomètres 15, 16, 20, 28 et 29 et pour la partie Notre-Dame-du-Lac–Cabano, pour le secteur des kilomètres 30 à 32 et 36,5.

Afin de déterminer si les modifications apportées au projet pourraient nécessiter la mise en place de mesures d'atténuation supplémentaires, nous recommandons que le MTQ :

- *évalue l'effet de l'augmentation de la circulation locale prévue sur le climat sonore aux immeubles n^{os} 61 à 68 (en se référant à l'annexe 2 de l'étude sur le climat sonore) entre les kilomètres 24 et 25, à l'ouverture de l'autoroute et dix ans après sa mise en service;*
- *réalise une étude d'impact acoustique afin d'établir pour les immeubles situés sur les rues Bélanger, Dumont et de l'Hôtel-de-Ville ainsi que pour les autres lieux sensibles dans le secteur de la borne 29, les niveaux sonores actuels ainsi que ceux anticipés à l'ouverture de l'autoroute et dix ans après sa mise en service.*

En cas d'empiètement sur l'habitat de la tortue des bois, nous recommandons que toute perte de superficie soit compensée par une superficie au moins équivalente à la superficie affectée par les travaux. Le cas échéant, un programme de compensation incluant un suivi de la qualité de l'habitat de la tortue des bois doit être réalisé par le MTQ.

Le projet pourrait avoir des impacts sur des milieux humides. Le MTQ doit identifier, délimiter et estimer les empiètements sur les milieux humides qui seraient touchés par le projet. Il doit élaborer et appliquer un programme de compensation pour les pertes résiduelles de milieux humides, en collaboration avec le MDDEP et le MRNF ainsi qu'un programme de suivi environnemental des aménagements afin d'évaluer les mesures de compensation et de s'assurer de la pérennité du milieu ou des milieux humides protégés.

Au terme de l'analyse environnementale du projet de construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185 entre la Ville de Cabano et la frontière du Nouveau-Brunswick, l'équipe d'analyse conclut que le projet est justifié et que le tracé retenu 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.



Marie-Eve Fortin, biologiste, M. Environnement.
Chargée de projet
Service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales

RÉFÉRENCES

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185 entre Rivière-du-Loup et la frontière du Nouveau-Brunswick, tronçon Cabano–Nouveau-Brunswick – Étude d'impact sur l'environnement – Rapport complémentaire, réponses aux questions et commentaires du MDDEP*, par le consortium Tecsalt-Genivar, décembre 2005, 9 pages et 2 annexes;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185 entre Rivière-du-Loup et la frontière du Nouveau-Brunswick, tronçon Cabano–Nouveau-Brunswick – Étude d'impact sur l'environnement – Rapport final (version révisée)*, préparé par le consortium Tecsalt-Genivar, mars 2006, 297 pages et 7 annexes;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Analyses et recommandations du ministère des Transports du Québec (MTQ) sur le rapport d'enquête et d'audiences publiques du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) – Projet de construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185 entre Rivière-du-Loup et la frontière du Nouveau-Brunswick – Tronçon Cabano – Nouveau-Brunswick*, 23 février 2009, 34 pages et 7 annexes;
- Lettre de M. Victor Bérubé, du ministère des Transports, à M^{me} Marie-Eve Fortin, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 18 septembre 2009, concernant la construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185 entre Rivière-du-Loup et la frontière du Nouveau-Brunswick, tronçon Cabano–Nouveau-Brunswick, 3 pages;
- Lettre de M. Victor Bérubé, du ministère des Transports, à M^{me} Marie-Eve Fortin, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 6 octobre 2009, concernant la construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185 entre Rivière-du-Loup et la frontière du Nouveau-Brunswick, tronçon Cabano–Nouveau-Brunswick, 3 pages;
- Courriel de M. Louis Belzile, du ministère des Transports, à M^{me} Marie-Eve Fortin, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 16 octobre 2009, concernant le climat sonore en période d'exploitation, 2 pages.

ANNEXES

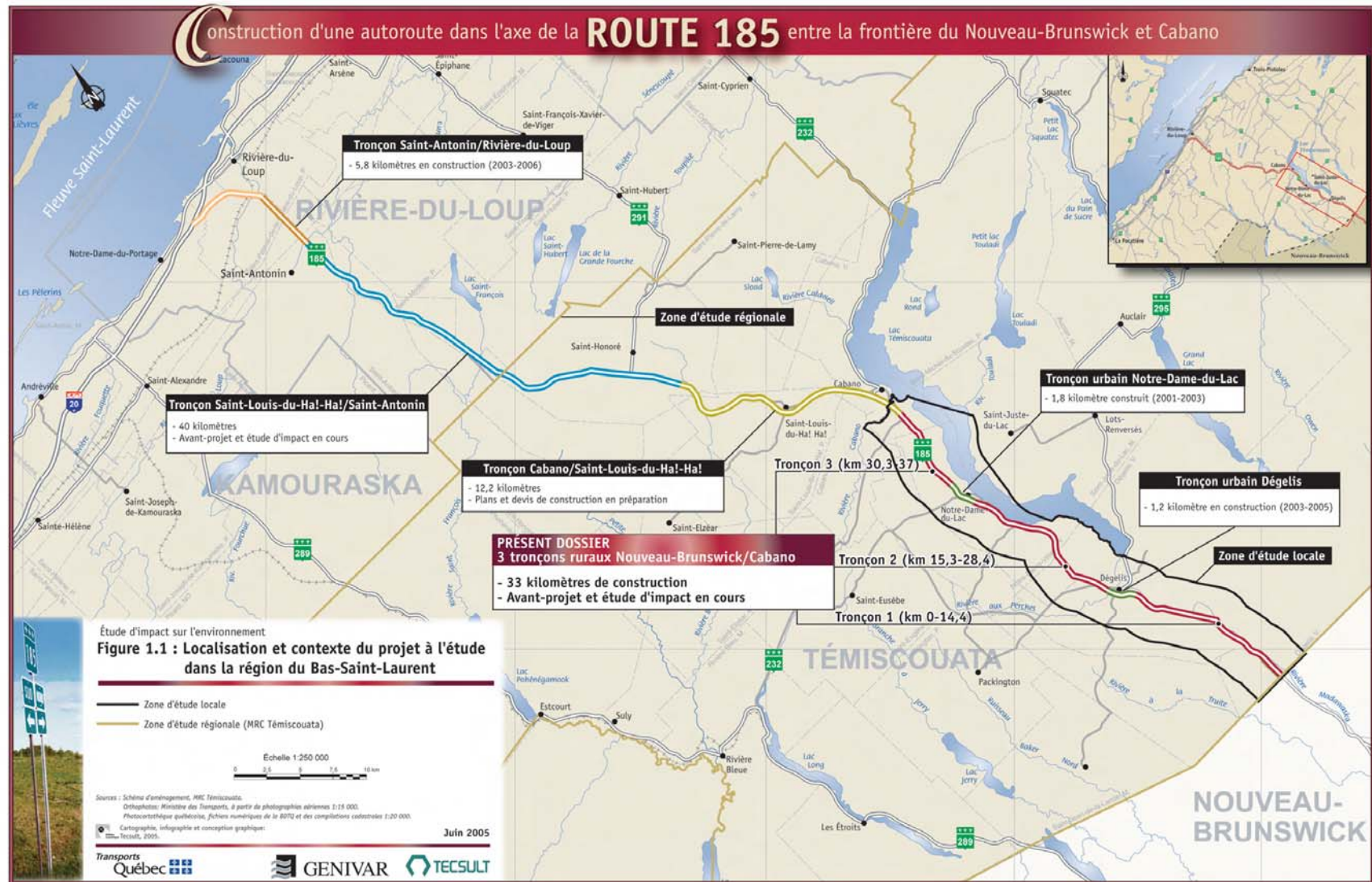
ANNEXE 1 LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS

- la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise du Bas-Saint-Laurent et Gaspésie-Iles-de-la-Madeleine;
- la Direction du patrimoine écologique et des parcs;
- la Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère;
- la Direction des politiques de l'eau;
- le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire;
- le ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine;
- le ministère de la Santé et des Services sociaux;
- 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;
- le ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation;
- le ministère du Tourisme.

ANNEXE 2 CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

Date	Événement
2003-02-19	Réception de l'avis de projet
2003-03-27	Transmission de la directive
2005-07-28	Réception de l'étude d'impact
2005-11-01	Transmission des questions et commentaires
2005-12-22	Réception des réponses aux questions et commentaires
2006-03-27	Avis de recevabilité
2006-04-18 au 2006-06-02	Période d'information et de consultation publiques
2006-10-23	Début du mandat d'audience publique
2007-02-23	Fin du mandat d'audience publique et dépôt du rapport du BAPE
2009-07-17	Réception des dernières informations du MTQ
2009-08-05	Décision de la Commission de protection du territoire agricole du Québec
2009-09-23	Réception des derniers avis d'experts

ANNEXE 3 : LA LOCALISATION DU PROJET



Source : Étude d'impact Figure 1.1 Localisation et contexte du projet à l'étude dans la région du Bas-Saint-Laurent.