



---

## **Amélioration de la sécurité de la route 185** **Cabano et Saint-Louis-du-Ha ! Ha !** **MRC Témiscouata**

Réponses aux questions  
du ministère de l'Environnement

### **ADDENDA**



◀ **Cabano**

Numéros de projet : Nord 20-3372-9808 – Sud 20-3372-9809



**Saint-Louis-du-Ha! Ha!** ➤

Numéro de projet : 20-3372-9822

**Décembre 2003**

## ÉQUIPE DE TRAVAIL

---

### **Direction générale de Québec et de l'Est**

#### **Service du soutien technique**

Yvon Villeneuve, ingénieur	Chef de service
Frédéric Beaupré, ingénieur	Étude de sécurité routière
Robert Delisle, biologiste	Études biologiques, compilation, révision et rédaction finale
Sylvie Demers, aménagiste	Chargée d'étude
Désirée-Emmanuelle Duchaine, archéologue	Volet archéologie
Carole Dumont, technicienne en géomatique	Réalisation des cartes
Carole Grenier, technicienne en génie civil	Volet sécurité routière
Fabien Lecours, architecte du paysage	Volet architecture du paysage
Pierre Lord, ingénieur	Étude de la circulation
Charles Morin, ingénieur	Conception routière, Étude niveaux sonores
Jean-Pierre Roussel, technicien en génie civil	Mise en plan, CAODAO
Denis Roy, archéologue	Responsable du volet archéologie
Gaétan Roy, agronome	Volet agronomie
Ghislaine Veilleux, infographiste	Édition et révision linguistique

### **Direction générale des infrastructures et des technologies**

#### **Direction laboratoire des chaussées, géotechnique et géologie**

Bernard Morin, ingénieur	Chef de service
André Drolet, géologue	Étude de puits

#### **Direction des structures - Service de conception**

Gilles Giasson, ingénieur	Chef de service
André Gagnon, ingénieur	Étude hydrologique et hydrolique

### **Direction territoriale Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Iles-de-la-Madeleine**

#### **Service des projets**

Pierre Gendron, ingénieur	Chef de service
Renald Sirois, ingénieur	Chargé de projet

#### **Service des inventaires et du plan**

Victor Bérubé, ingénieur	Chef de service
Serge Rhéaume, technicien de la faune	Étude ornithologique

#### **Centre de services de Cabano**

Gilles Michaud	Chef du Centre de services
Yves Berger	Contremaître

# TABLE DES MATIÈRES

ÉQUIPE DE TRAVAIL .....	I
TABLE DES MATIÈRES .....	III
LISTE DES TABLEAUX.....	VI
LISTE DES ANNEXES .....	VII
<b>SECTION 1 : QUESTIONS ET COMMENTAIRES .....</b>	<b>1</b>
<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>1</b>
<b>A : Solutions de rechange au projet / variantes .....</b>	<b>1</b>
<i>Question 1</i> .....	1
RÉPONSE 1.....	1
<i>Question 2</i> .....	2
RÉPONSE 2.....	3
<b>B : Contexte actuel et futur (circulation).....</b>	<b>8</b>
<i>Question 3</i> .....	8
RÉPONSE 3.....	8
<i>Question 4</i> .....	8
RÉPONSE 4.....	8
<i>Question 5</i> .....	9
RÉPONSE 5.....	9
<i>Question 6</i> .....	10
RÉPONSE 6.....	10
<i>Question 7</i> .....	10
RÉPONSE 7.....	10
<b>C : Milieu naturel.....</b>	<b>12</b>
<b>C – 1. Milieu naturel : végétation .....</b>	<b>12</b>
<i>Question 8</i> .....	12
RÉPONSE 8.....	12
<i>Question 9</i> .....	12
RÉPONSE 9.....	12
<i>Question 10</i> .....	13
RÉPONSE 10.....	13
<i>Question 11</i> .....	13
RÉPONSE 11.....	13
<i>Question 12</i> .....	13
RÉPONSE 12.....	13
<i>Question 13</i> .....	14
RÉPONSE 13.....	14
<i>Question 14</i> .....	14
RÉPONSE 14.....	14
<i>Question 15</i> .....	14
RÉPONSE 15.....	14
<b>C - 2 : Milieu naturel : faune .....</b>	<b>14</b>
<i>Question 16</i> .....	14
RÉPONSE 16.....	15

Question 17.....	15
RÉPONSE 17 .....	15
Question 18.....	16
RÉPONSE 18 .....	17
Question 19.....	17
RÉPONSE 19 .....	17
Question 20.....	18
RÉPONSE 20 .....	18
Question 21.....	18
RÉPONSE 21 .....	19
Question 22.....	19
RÉPONSE 22 .....	19
Question 23.....	19
RÉPONSE 23 .....	19
<b>C – 3. Milieu naturel : cours d'eau .....</b>	<b>20</b>
Question 24.....	20
RÉPONSE 24 .....	20
Question 25.....	20
RÉPONSE 25 .....	20
Question 26.....	20
RÉPONSE 26 .....	21
Question 27.....	22
RÉPONSE 27 .....	22
<b>D : Milieu humain .....</b>	<b>23</b>
Question 28.....	23
RÉPONSE 28 .....	23
Question 29.....	23
RÉPONSE 29 .....	23
Question 30.....	24
RÉPONSE 30 .....	24
Question 31.....	24
RÉPONSE 31 .....	25
Question 32.....	26
RÉPONSE 32 .....	26
Question 33.....	26
RÉPONSE 33 .....	26
Question 34.....	27
RÉPONSE 34 .....	27
Question 35.....	28
RÉPONSE 35 .....	28
Question 36.....	28
RÉPONSE 36 .....	28
Question 37.....	28
RÉPONSE 37 .....	29
Question 38.....	29
RÉPONSE 38 .....	29
Question 39.....	29
RÉPONSE 39 .....	29
Question 40.....	29
RÉPONSE 40 .....	29
Question 41.....	30
RÉPONSE 41 .....	30
Question 42.....	30
RÉPONSE 42 .....	30
Question 43.....	31
RÉPONSE 43 .....	31
Question 44.....	32
RÉPONSE 44 .....	32

<i>Question 45</i> .....	33
RÉPONSE 45.....	33
<i>Question 46</i> .....	33
RÉPONSE 46.....	33
<b>E : Méthode</b> .....	<b>34</b>
<i>Question 47</i> .....	34
RÉPONSE 47.....	34
<i>Question 48</i> .....	34
RÉPONSE 48.....	35
<b>F : Divers</b> .....	<b>37</b>
<i>Question 49</i> .....	37
RÉPONSE 49.....	37
<b>QUESTIONS / CORRECTIONS</b> .....	<b>41</b>
<i>Question 50</i> .....	41
RÉPONSE 50.....	41
<i>Question 51</i> .....	41
RÉPONSE 51.....	42
<i>Question 52</i> .....	42
RÉPONSE 52.....	42
<b>RAPPEL</b> .....	<b>42</b>
<b>SECTION 2 : QUESTIONS ET COMMENTAIRES COMPLÉMENTAIRES</b> ....	<b>43</b>
<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>45</b>
<i>Question 53</i> .....	45
RÉPONSE 53.....	45
<i>Question 54</i> .....	45
RÉPONSE 54.....	46
<i>Question 55</i> .....	46
RÉPONSE 55.....	46
<i>Question 56</i> .....	47
RÉPONSE 56.....	47

## LISTE DES TABLEAUX

---

Tableau 1-	Description des quatre variantes de tracé en fonction des composantes techniques, sociales, environnementales et économiques .....	4
Tableau 2-	Analyse comparative des variantes .....	6
Tableau 3-	Corrélation entre les sections d'inventaire et les chaînages routiers ...	9
Tableau 4-	Résultat de la pêche électrique dans la Petite rivière Savane réalisée en août 2001 .....	17
Tableau 5-	Espèces (poissons) présentes dans le lac Témiscouata (source FAPAQ) .....	21

## LISTE DES ANNEXES

Annexe 1	Analyse avantage-coût des avenues de solution
Annexe 2	Figure 6 de l'annexe 1 de la Partie de l'Étude d'opportunité
Annexe 3	Rapport de visite de terrain; Recherche de la valériane des tourbières dans l'emprise de l'autoroute dans la tourbière à Saint-Louis-du-Ha! Ha!
Annexe 4	Rapport ornithologique : Recensement de la faune aviaire, été 2003
Annexe 5	Complément au rapport ornithologique : Estimation du nombre de couples nicheurs touchés par le projet dans les secteurs d'intérêt pour les oiseaux
Annexe 6	Rapport ichtyologique : surfaces d'empiétement dans l'habitat du poisson
Annexe 7	Étude de puits détaillée en date du 6 octobre 2003
Annexe 8	Programme type de suivi environnemental de l'eau potable
Annexe 9	Corrections à la carte 4 de l'étude d'impact : <i>Localisation des sites et inventaires archéologiques</i>
Annexe 10	Contrat 20-3372-9822 : Chemins de déviation de la circulation de transit et arrimage avec les chemins de déviation d'urgence
Annexe 11	Contrat 20-3372-9809 : Chemins de déviation de la circulation de transit et arrimage avec les chemins de déviation d'urgence
Annexe 12	Contrat 20-3372-9808 : Chemins de déviation de la circulation de transit et arrimage avec les chemins de déviation d'urgence
Annexe 13	Chemins de déviation d'urgence pour les 3 contrats
Annexe 14	Programme général de surveillance environnemental du bruit en phase de construction; devis spécial « Gestion du bruit »

**Section** **1**

---

**QUESTIONS ET COMMENTAIRES**

---

*Le présent document résulte de la consultation intra et interministérielle. Cet exercice a permis de vérifier si les éléments de la directive et du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9) ont été traités d'une façon satisfaisante dans la version provisoire de l'étude d'impact « Amélioration de la sécurité de la route 185 - Cabano et Saint-Louis-du-Ha ! Ha ! MRC de Témiscouata », déposée le 11 mars 2003 par le ministère des Transports.*

*Les informations requises pour compléter l'étude sont présentées sous forme de questions et commentaires suivant certaines grandes thématiques soit : A : Solutions de rechange au projet / Variantes ; B : Contexte actuel et futur (circulation) ; C : Milieu naturel ; D : Milieu humain ; E : Méthode ; et F : Divers*

*Les réponses aux questions et commentaires peuvent être présentées dans un document complémentaire à la version provisoire ou incluses dans une version révisée de l'étude d'impact.*

## **A : SOLUTIONS DE RECHANGE AU PROJET / VARIANTES**

### **Section 2.3.3 : Solutions privilégiées (pages 32-33, carte 8 et plus loin en page 79)**

#### **Question 1**

*Il est mentionné que le ministère des Transports a considéré deux autres solutions (variantes situées au nord) qui ont été rejetées parce que les bénéfices avantage-coût n'étaient pas concluants. Les résultats de cette analyse devraient être présentés.*

***Pouvez-vous fournir le rapport de cette étude ?***

#### **Réponse 1**

Oui, une copie de ce rapport d'analyse<sup>1</sup> est fournie avec cet addenda de l'étude d'impact à l'annexe 1.

Mentionnons que l'analyse avantages-coûts a été réalisée lors de l'évaluation des avenues de solutions présentées dans la Partie II de l'étude d'opportunité relative à l'ensemble de la route 185<sup>2</sup> et non quant au choix d'une variante de tracé, pour le projet Cabano-Saint-Louis-du-Ha! Ha!.

L'étude d'opportunité réalisée par le ministère des Transports entre 1997 et 1998, a fait l'analyse des 100 km de la route 185. Dans la Partie II de cette étude, le MTQ propose

<sup>1</sup> Ministère des Transports du Québec. Route 185 : Rivière-du-Loup-Nouveau-Brunswick. Analyse avantage-coût des avenues de solution. Anne-Marie Ferland, Direction de la planification stratégique en transport, Service de l'économie et du plan directeur en transport, 1998, 11 p. plus annexes.

<sup>2</sup> Ministère des Transports du Québec. Route 185 : Rivière-du-Loup-Nouveau-Brunswick. Étude d'opportunité. Partie II : Évaluation des avenues de solution, Direction territoriale du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, Service du support technique, 1998, 29 p. plus annexes.

différentes solutions aux problèmes de sécurité : l'amélioration de la route actuelle, l'élargissement de la route à quatre voies et la construction d'une autoroute dans un autre corridor (Partie II, p. 2). Les résultats de l'analyse avantage-coût pour ces trois avenues de solution « démontrent que la seule solution qui génère des avantages économiques supérieurs au coût économique est celle qui consiste à intervenir sur la route par une série d'interventions ponctuelles ».

En ce qui concerne le projet concerné par cette étude d'impact, le MTQ vise le même objectif de sécurité en intervenant dans la mesure du possible à l'intérieur de l'axe actuel de la route 185. Cependant, la présence d'un développement résidentiel linéaire en bordure de cette route, soit entre la sortie nord de Cabano et de la Petite rivière Savane à Saint-Louis-du-Ha! Ha!, oblige le MTQ à étudier plusieurs variantes de tracé. Deux de ces variantes sont rejetées après une analyse comparative détaillée (carte 8 et chapitre 5.1 du rapport principal de l'étude d'impact), car les impacts sur le milieu humain et agricole sont trop importants.

La variante « autre corridor », située au nord de l'agglomération de Saint-Louis-du-Ha! Ha! dans la zone agricole protégée, nécessitait l'expropriation de 36 ha (90 m X 4 km) de terre en culture et le sectionnement de la plupart des lots agricoles.

La variante « corridor actuel » située dans la zone périurbaine des deux municipalités, nécessitait l'expropriation d'une rangée de maisons, d'un côté ou de l'autre de la route 185, ceci afin de construire à la fois l'autoroute et les chemins de desserte. L'emprise de la route 185 est actuellement de 45,7 m alors qu'une autoroute exige de 68,5 à 90 m d'emprise, cela sans tenir compte des chemins de desserte.

## **Section 5 : Description du projet**

### **Question 2**

*La comparaison des variantes dans les sections 5.1 (Analyse comparative des variantes du tracé, page 80) et 5.2 (choix de la variante, page 94) n'indique pas quelles sont les composantes du milieu naturel touchées par le projet. La variante retenue ne s'appuie donc pas sur les éléments à priori les plus favorables à la protection de l'environnement. Les paramètres utilisés pour comparer les différentes variantes sont des éléments techniques et économiques ne permettant pas de démontrer qu'il s'agit du meilleur choix environnemental (solution de moindre impact tel que le stipule la directive).*

*Ainsi, bien que le tableau 5.1 permette une certaine comparaison entre les variantes étudiées, cette section ne correspond pas à une analyse comparative complète des variantes, mais plutôt à une simple description des composantes techniques de chacune d'elles.*

*Selon la directive, l'initiateur de projet doit, à cette étape de l'étude d'impact, effectuer sa sélection « en insistant sur les éléments distinctifs susceptibles d'intervenir dans le choix de la variante optimale tant sur les plans environnemental et social que technique et économique » (section 3.2 de la directive).*

*De même, la sélection des variantes doit s'appuyer sur une méthode clairement expliquée. La démarche présentée devrait donc consister à identifier et à comparer les éléments significatifs et discriminants des variantes à l'étude, c'est-à-dire ceux qui auront une influence sur le choix de la variante qui sera finalement retenue.*

*Les éléments discriminants de nature environnementale ne se retrouvent pas dans l'étude d'impact actuelle. En effet, aucun critère environnemental n'a servi à l'analyse et à la détermination du choix de la variante optimale, permettant ainsi de démontrer qu'il s'agit de l'option du meilleur choix tant au plan environnemental que technique.*

***Effectuez une analyse comparative des variantes possibles en utilisant les éléments environnementaux, sociaux, techniques et économiques pertinents au projet.***

## Réponse 2

Le contournement du secteur résidentiel périurbain en bordure de la route 185 a exigé l'élaboration de quatre variantes de tracé, énumérées de 1 à 4. Ces variantes sont retenues pour les fins de l'analyse comparative suivante (carte 8 du rapport principal de l'étude d'impact). Elles se situent toutes du côté est de la route 185 entre la rue Raymond à Saint-Louis-du-Ha! Ha! et le carrefour de la route 232 est à Cabano. Les alternatives du côté ouest ont été rejetées à cause des impacts suivants :

- Le rabattement et la contamination des eaux souterraines;
- l'enclavement de plusieurs propriétés dû au type de lotissement;
- une géométrie routière plus sinueuse;
- le sectionnement du terrain de golf de Saint-Louis-du-Ha! Ha! de même que du terrain camping et du développement résidentiel des rues Du Domaine et Aimé-Fortin de Cabano.

La méthode utilisée afin de déterminer la variante optimale consiste, dans un premier temps, à dresser un tableau descriptif des différentes variantes en les décortiquant, élément par élément, sous l'angle des composantes techniques, sociales, environnementales et économiques (voir tableau 1). À partir de ce tableau où les variantes sont analysées sous divers aspects, il est facile de voir apparaître les éléments discriminants, ceux sous l'angle desquels les variantes se distinguent. Ces mêmes éléments sont ensuite extraits du tableau afin d'être utilisés dans le tableau de l'analyse comparative menant au choix de la variante optimale. Ces éléments sont placés selon l'ordre d'importance des objectifs et enjeux déterminés par le ministère des Transports lors de la conception du projet.

Lors de l'élaboration du tracé de contournement du secteur périurbain de Cabano, les objectifs fixés étaient la sécurité des usagers de la route, la qualité de vie des résidents, la protection du terrain de golf, des terres agricoles et du patrimoine archéologique ainsi que des habitats fauniques. Les éléments de comparaison discriminants utilisés dans l'analyse comparative apparaissent au tableau 2.

**Tableau 1- Description des quatre variantes de tracé en fonction des composantes techniques, sociales, environnementales et économiques**

Élément descriptif	Variante 1 Tracé de la ferme	Variante 2 Tracé du golf	Variante 3 Tracé mitoyen	Variante 4 Tracé New-Jersey
<b>COMPOSANTE TECHNIQUE</b>				
<b>Longueur du tracé</b>	6,4 km	6,3 km	6,2 km	6,2 km
<b>Type d'autoroute</b>	4 voies divisées par un terre-plein gazonné	4 voies divisées par un terre-plein gazonné	4 voies divisées par un terre-plein gazonné	4 voies divisées par une glissière rigide médiane de type New-Jersey avec bordures latérales en béton
<b>Largeur du terre-plein</b>	26 m sur 5,9 km et 15 m sur 0,5 km	26 m sur 5,8 km et 15 m sur 0,5 km	26 m sur 5,7 km et 15 m sur 0,5 km	15 m sur 2,6 km et 4,5 m sur 3,6 km avec glissière <i>New Jersey</i>
<b>Emprise moyenne</b>	130 m	125 m	115 m	95 m
<b>Structure et ouvrage d'art</b>	<p><b>Petite rivière Savane</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 ponts de 29 m</li> </ul> <p><b>Chemin Petite-Rivière</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 pont de 59 m enjambant l'autoroute en déblai</li> </ul> <p><b>Tunnel pour VTT et motoneige</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 ponceaux de 50 m et 60 m à Saint-Louis-du-Ha! Ha! et 2 ponceaux de 40 m et 42 m à Cabano au-dessus du «Chemin du Portage (1783)»</li> </ul>	<p><b>Petite rivière Savane</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 ponts de 28 m</li> </ul> <p><b>Chemin Petite-Rivière</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 ponts pour l'autoroute surélevée</li> </ul> <p><b>Tunnel pour VTT et motoneige</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 ponceaux en béton armé de 45 m x 8,5 m x 3,4 m à Cabano</li> </ul>	<p><b>Petite rivière Savane</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 ponceaux de 66 m et 30 m</li> </ul> <p><b>Nouveau lien est-ouest</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 ponts pour l'autoroute surélevée</li> </ul> <p><b>Tunnel pour VTT et motoneige</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 ponceaux en béton armé de 45 m x 8,5 m x 3,4 m à Cabano</li> </ul>	<p><b>Petite rivière Savane</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 ponceau de 75 m</li> </ul> <p><b>Nouveau lien est-ouest</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 pont pour l'autoroute surélevée</li> </ul> <p><b>Tunnel pour VTT et motoneige</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 ponceau en béton armé de 50 m x 8,5 m x 3,4 m à Cabano</li> </ul>
<b>Quantité de déblai</b>	1 205 620 m <sup>3</sup>	612 440 m <sup>3</sup>	1 151 370 m <sup>3</sup>	483 670 m <sup>3</sup>
<b>Quantité de remblai</b>	832 700 m <sup>3</sup>	1 280 960 m <sup>3</sup>	999 880 m <sup>3</sup>	517 030 m <sup>3</sup>
<b>Niveau de sécurité</b>	Séparation de la circulation de transit et locale Niveau de sécurité accru	Séparation de la circulation de transit et locale Niveau de sécurité accru	Séparation de la circulation de transit et locale Niveau de sécurité accru	Séparation de la circulation de transit et locale Niveau de sécurité légèrement inférieur aux autres variantes par la présence d'obstacles aux abords de la route
<b>Entretien routier et durée de vie de l'infrastructure</b>	Espace adéquat pour le déneigement et le nettoyage Durée de vie plus longue	Espace adéquat pour le déneigement et le nettoyage Durée de vie plus longue	Espace adéquat pour le déneigement et le nettoyage Durée de vie plus longue	Pas d'espace pour le déneigement et le nettoyage Corrosion du béton
<b>Coût total</b>	46 M \$	48 M \$	44 M \$	41 M \$

Élément descriptif	Variante 1 Tracé de la ferme	Variante 2 Tracé du golf	Variante 3 Tracé mitoyen	Variante 4 Tracé New-Jersey
<b>COMPOSANTE SOCIALE</b>				
<b>Expropriation de ménages</b>	8 maisons	4 maisons 1 maison de 2 logements	10 maisons 1 maison de 2 logements 1 maison mobile	11 maisons 1 maison de 2 logements
<b>Climat sonore Augmentation par le rapprochement de la route</b>	6 maisons +1 à +4 dBA	3 maisons +3 à +7 dBA	2 maisons +3 dBA	1 maison +3 dBA
<b>Climat sonore Diminution par l'éloignement de la route (route actuelle +/- 30 m)</b>	63 résidences -8 à -13 dBA 90 à 530 m	63 résidences -3 à -13 dBA 60 à 340 m	57 résidences -3 à -13 dBA 90 à 320 m	55 résidences -3 à -13 dBA 90 à 220 m
<b>Attrait visuel (golf) Point de repère (ferme)</b>	conservation perte	empiètement conservation	empiètement conservation	conservation conservation
<b>Patrimoine archéologique</b>	Traverse deux fois le «Chemin du Portage (1783)»	Empiète le «Chemin du Portage (1783)» sur 1,1 km	Empiète le «Chemin du Portage (1783)» sur 1,0 km	Évite le «Chemin du Portage (1783)»
<b>COMPOSANTE ENVIRONNEMENTALE</b>				
<b>Perte de superficie boisée<sup>3</sup> Boisé perturbé</b>	20,8 ha 23,5 ha	18,1 ha 20,2 ha	17,5 ha 17,3 ha	8,1 ha 14,3 ha
<b>Empiètement sur l'habitat du poisson à la traversée de la Petite rivière Savane</b>	Deux ponts sans pile dans la rivière	Deux ponts sans pile dans la rivière	Un ponceau de 66 m Un ponceau de 30 m	Un ponceau de 75 m
<b>COMPOSANTE ÉCONOMIQUE</b>				
<b>Expropriation de bâtiments</b>	2 bâtiments de ferme	1 <i>Club house</i> / garage – propriété du Club de golf du Témis 1 motel : Motel Idéal	1 motel	1 motel
<b>Empiètement sur le terrain de golf du Témis</b>	0,0 ha Largeur maximale : 0 m	5,4 ha Largeur maximale : 93 m	6,6 ha Largeur maximale : 87 m	1,2 ha Largeur maximale : 25 m
<b>Morcellement et résidus de terres agricoles</b>	4 lots	4 lots	aucun	aucun
<b>Sectionnement et enclavement de propriétés</b>	Longe les grandes propriétés délimitées par la piste cyclable du Petit Témis	Enclavement de grandes propriétés entre la piste cyclable du Petit Témis et la route 185	Enclavement de grandes propriétés entre la piste cyclable du Petit Témis et la route 185	Enclavement de grandes propriétés entre la piste cyclable du Petit Témis et la route 185

<sup>3</sup> Il y a eu des travaux de déboisement sur ces terrains privés depuis le dépôt de l'étude d'impact.

**Tableau 2- Analyse comparative des variantes**

Élément de comparaison discriminant	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Sécurité maximale des usagers de la route par l'absence d'obstacle	++	++	++	+
Nombre de ménages expropriés	-	-	--	--
Amélioration du climat sonore par l'éloignement de la route des résidences	++	+	+	+
Empiètement sur le terrain de golf	+	--	--	-
Morcellement de terres agricoles	-	-	+	+
Sectionnement et enclavement de grandes propriétés	+	-	-	-
Impact sur le «Chemin-du-Portage (1783)»	+	--	--	++
Entretien et durée de vie maximale de l'infrastructure	+	+	+	--
Protection de l'habitat de la Petite rivière Savane	+	+	--	-

*Note : le signe + signifie un impact positif et le signe – un impact négatif*

L'objectif premier auquel doit répondre le projet d'autoroute est d'augmenter le niveau de sécurité sur la route 185 mais il doit également minimiser les impacts sur le milieu humain, en évitant dans la mesure du possible le déplacement des ménages et le rapprochement de la route des résidences, le morcellement de terres agricoles ainsi que l'empiètement sur le terrain de golf et sur le « Chemin du Portage » ayant respectivement une valeur économique et archéologique.

Dans le tableau 2, la variante 1 se démarque parce qu'elle obtient un bilan positif sur sept des dix éléments de comparaison, alors que les autres variantes n'en obtiennent que quatre. En plus d'atteindre l'objectif de la sécurité maximale recherchée, l'éloignement de la variante 1 vers la piste cyclable offre la meilleure performance en ce qui a trait à l'amélioration du climat sonore, à l'évitement du terrain de golf et au non-sectionnement des grandes propriétés. Bien que la variante 1 doive traverser le « Chemin du Portage », elle n'empiète pas sur celui-ci comme le font les variantes 2 et 3. De plus, contrairement aux variantes 3 et 4, la variante 1 traverse la Petite rivière Savane à l'aide d'un pont et non d'un ponceau ce qui aurait pour effet de causer une perte d'habitat additionnelle pour le poisson.

Bien que la variante 1 crée un impact en expropriant huit ménages, en sectionnant des terres agricoles et en augmentant le climat sonore pour six résidences, elle est retenue parce qu'elle est la plus performante des quatre variantes de tracés proposées.

À titre informatif l'encadré suivant constitue un exemple de démarche analytique et de critères environnementaux qui pourraient faire l'objet de cette section.

## DESCRIPTION ET ANALYSE COMPARATIVE DES VARIANTES

**Démarche analytique** (cette démarche comporte deux volets d'évaluation distincts : 1) déterminer l'option la plus acceptable des points de vue environnemental et technique; 2) identifier et analyser les impacts détaillés du tracé retenu).

### Premier volet :

- **Détermination et description des variantes possibles** pouvant répondre aux objectifs du projet, dont celle qui apparaît *a priori* la plus favorable à la protection de l'environnement (1, 2, 3, 4, etc. ) et incluant celles qui seront rejetées par la suite (cf. : Section 3.1 de la directive).
- **Sélection de la variante ou des variantes.** Le choix de la variante ou des variantes optimales doit être effectué à partir des éléments négatifs et positifs de chacune des variantes, ceux-ci étant déterminés sur la base des critères environnementaux et techniques ainsi que des objectifs à atteindre (cf. : Section 3.2 de la directive).
- **Analyse comparative des variantes.** Deux niveaux d'analyse sont à considérer : 1) atteinte des objectifs du projet pour chacune des options ; 2) les critères environnementaux et sociaux pour chacune des options (par exemple : superficie requise en couvert végétal, superficie requise en terres agricoles, les habitats fauniques et aquatiques touchés, berges affectées par la traversée des cours d'eau, remblais/déblais nécessaires, atteinte au paysage, superficie totale requise pour l'immobilisation de l'emprise, effets sur le climat sonore, expropriations).
- **Description technique détaillée du projet** (cf. : Section 3.3 de la directive).

### Deuxième volet :

**Identification et analyse des impacts de la variante sélectionnée.**

## **B : CONTEXTE ACTUEL ET FUTUR (CIRCULATION)**

### **Section 2.1 : Caractéristiques de la circulation actuelle et future (page 5)**

#### **Question 3**

*Les données présentées de DJMA, DJME, etc. concernent beaucoup la station de comptage permanente située à Dégelis. Bien que ces données représentent un certain intérêt pour le projet en cours et la planification des futurs travaux sur la route 185, elles ne devraient pas être quantitativement plus importantes dans l'étude d'impact que celles concernant directement le projet en cours.*

#### **Réponse 3**

Les données de circulation provenant de la station permanente de Dégelis sont nécessaires pour décrire la situation de Cabano et de Saint-Louis-du-Ha! Ha!, où seuls des comptages ponctuels ont été réalisés. L'enquête origine-destination qui démontre que plus de 50 % du trafic est en transit dans la zone à l'étude, permet de faire des extrapolations. L'évolution annuelle de la circulation des deux municipalités concernées peut ainsi être analysée sur une plus longue période pour en déterminer la tendance, à l'aide d'hypothèses de projection pour les prochaines années. Les variations mensuelles obtenues à cette station de comptage permanente permettent également de décrire un portrait plus complet des fluctuations de l'ensemble des véhicules de la zone d'étude.

### **Section 2.1.2 : Niveau de service (pages 12 et 15)**

#### **Question 4**

*Les graphiques 6 et 8 ne permettent pas de localiser les endroits où se situent les niveaux de service.*

*À quels secteurs du parcours à l'étude correspondent les numéros de section d'inventaire que l'on retrouve sur ces graphiques?*

#### **Réponse 4**

Les numéros de section d'inventaire apparaissant sur les graphiques correspondent aux secteurs du parcours présentés au tableau 3.

**Tableau 3- Corrélation entre les sections d'inventaire et les chaînages routiers**

Section d'inventaire	Longueur (km)	Kilomètre de début*	Kilomètre de fin	Municipalité	Localisation des segments pour l'analyse de sécurité (référence, Figure 1)
51	1.635	35.710	37.345	Cabano	S-1
53	0.138	37.345	37.483	Cabano	S-1
65	0.958	37.483	38.441	Cabano	S-2
67	1.278	38.441	39.719	Cabano	S-3
69	1.207	39.719	40.926	Cabano	S-4
71	0.143	40.926	41.069	Cabano	S-5
73	1.048	41.069	42.117	Cabano	S-5
81	2.938	42.117	45.055	Saint-Louis-du-Ha!Ha!	S-6, S-7,S-8
82	0.512	45.055	45.567	Saint-Louis-du-Ha! Ha!	Jonction S-8 et S-9
83	1.267	45.567	46.834	Saint-Louis-du-Ha Ha!	Jonction S-9 et S-10
84	0.476	46.834	47.310	Saint-Louis-du Ha! Ha!	S-10
85	0.911	47.310	48.221	Saint-Louis-du-Ha! Ha!	Jonction S-10 et S-11
86	0.472	48.221	48.693	Saint-Louis-du-Ha! Ha!	Jonction S-11 et S-12
87	5.907	48.693	54.600	Saint-Louis-du-Ha Ha!	S-12

\* Le kilomètre 0 est celui du début de la route 185 à la frontière du Nouveau-Brunswick et du Québec. Il correspond à la section d'inventaire numéro 10.

### **Section 2.1.3 : Prévision des volumes de circulation (pages 13-14)**

#### **Question 5**

*Le tableau 2.3 et les explications liées manquent de clarté en raison de la différence appréciable entre les diverses périodes concernées et le chevauchement entre elles (ex. Colonne 1 : 1975-2000 ; colonne 2 : 1990-2000 ; Note 1 : 1993-2000 ; Note 2 : 1981-2000).*

*Ces données devraient être décrites et présentées de façon différente afin d'être plus significatives. À tout le moins, compte tenu de la période concernée, la colonne 1 devrait avoir en titre 1975-1990 plutôt de 1975-2000.*

#### **Réponse 5**

L'évaluation est présentée tout d'abord pour la période de référence la plus longue possible, soit celle de 1975 à 2000, dont les données sont disponibles seulement pour la station permanente de Dégelis. À Saint-Louis-du-Ha! Ha!, avec les données

disponibles, nous évaluons une période située le plus près de la précédente, soit de 1981 à 2000. Pour évaluer la tendance des dix dernières années, une évaluation est faite à la dernière colonne pour la période 1990 à 2000, pour Dégelis et Saint-Louis-du-Ha Ha!. Alors que pour Cabano, les données ne sont disponibles que pour la période 1993 à 2000. La plus longue période de référence, soit celle de 1975 à 2000 à Dégelis, est celle qui est retenue pour la projection des vingt prochaines années. Les taux présentés, sont arrondis à l'unité de pourcentage le plus près.

### **Section 2.2.1 : Répartition des accidents (pages 16-18)**

#### **Question 6**

*Le quatrième paragraphe (en page 18) mentionne qu'« on dénombre 97 accès directs à la route 185 sur le tronçon à l'étude dont 19 accès commerciaux dans le secteur de Cabano ...». « Quant au secteur de Saint-Louis-du-Ha! -Ha! , 52 accès y sont répertoriés ...».*

***Le total de 97 accès pour le tronçon à l'étude mentionné dans la phrase précédente concerne-t-il le secteur de Cabano uniquement ou l'ensemble du projet ?***

#### **Réponse 6**

Dans le secteur de Cabano, on dénombre 97 accès directs à la route 185, dont 19 commerciaux, ce qui représente en moyenne un accès au 65 m. Quant au secteur de Saint-Louis-du-Ha! Ha!, 52 accès sont répertoriés, dont 4 commerciaux, ce qui représente en moyenne un accès au 125 m.

### **Section 2.3.3 : Solutions privilégiées (page 31)**

#### **Question 7**

*Cette section présente certaines actions ponctuelles mises en place ou planifiées pour améliorer la sécurité de la route 185. Il est mentionné que : « Bien que l'installation de ces panneaux puissent éviter les accidents liés à la mauvaise interprétation de la direction à prendre, ils ne règlent pas les conflits entre la circulation locale et celle de transit ».*

***Quelle est la proportion de circulation locale et de transit circulant sur la route 185 dans le secteur à l'étude ? Détaillez cette problématique.***

#### **Réponse 7**

Une caractérisation des usagers de l'ensemble de la route 185 a été faite dans le cadre de l'étude d'opportunité. Elle démontre l'importance du trafic de transit qui représentait plus de 50 % des débits observés à Saint-Louis-du-Ha! Ha! et Cabano.

L'autre portion du débit se partageait entre la circulation intramunicipale et intermunicipale (voir annexe 2, figure 6, partie I, de l'Étude d'opportunité<sup>4</sup>).

---

<sup>4</sup> MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Route 185 : Rivière-du-Loup-Nouveau-Brunswick. Étude d'opportunité. Partie I : Étude des besoins, Direction territoriale du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, Service du support technique, 1997, 114 p. plus annexes.

## **C : MILIEU NATUREL**

*Les questions et commentaires relatifs à ce thème ont été subdivisés en sous-thèmes représentant les divers éléments traités dans l'étude d'impact soit : 1) la végétation, 2) la faune et 3) les cours d'eau.*

### **C – 1. MILIEU NATUREL : VÉGÉTATION**

#### **Section 4.3.2 : Description du couvert végétal (page 66)**

##### **Question 8**

*Quelle est la superficie totale de la tourbière, en spécifiant la superficie de la zone arbustive et de la zone résineuse ?*

##### **Réponse 8**

La superficie totale de l'écosystème « tourbière » qui se développe le long de la Petite rivière Savane de chaque côté de la route 185 à Saint-Louis-du-Ha Ha! est de 83,4 ha. De ce total, la partie arbustive couvre 21 ha, alors que la partie boisée résineuse couvre 62,3 ha.

#### **Section 8.3 : Un impact faible sur la végétation (page 137)**

##### **Question 9**

###### ***Modification du milieu***

*L'étude d'impact mentionne que les travaux de terrassement nécessiteront l'enlèvement de la végétation arbustive et arborescente sur 54,4 ha. De ces 54,4 ha, 19,2 ha sont boisés, 7,1 ha sont boisés avec coupe partielle, 1,6 ha sont des plantations et 26,5 ha sont des friches forestières ou agricoles.*

*Les paragraphes suivants mentionnent 17,2 ha de groupements mélangés dans le secteur du contournement et 4,0 ha dans la tourbière. Ces superficies s'ajoutent-elles aux 54,4 ha mentionnés précédemment (pour un total de 75,6 ha) ou y sont-elles incluses ? Si tel est le cas veuillez spécifier dans quelle catégorie végétale elles sont classées ?*

##### **Réponse 9**

Les superficies des groupements mélangés (17,2 ha) et les superficies de la tourbière (4,0 ha) sont incluses dans le calcul du total des superficies à déboiser (54,4 ha). Les groupements mélangés que l'on trouve dans le secteur du contournement, font partie des catégories « arborescent » et « arbustif » de la

rubrique « couvert végétal » de la carte 7 « Milieu naturel ». En effet, les groupements dans le contournement correspondent à des boisés, à des boisés avec coupe partielle et à des boisés avec coupe totale, ces derniers groupements ayant été insérés dans le type de couvert « arbustif ».

### **Question 10**

*Est-il nécessaire de prolonger la voie de desserte ouest au nord de la zone d'étude jusque dans la tourbière, y a-t-il des résidences à desservir ?*

### **Réponse 10**

Dans le projet actuel, il n'est pas nécessaire de traverser la Petite rivière Savane, toutefois il sera nécessaire de prolonger la voie de desserte au nord de la zone à l'étude lorsque l'autoroute sera prolongée, afin de permettre l'accès à la propriété sise sur le lot 59 situé de part et d'autre de la Petite rivière Savane. Actuellement, le propriétaire du lot 59 accède à sa propriété par un chemin d'accès qui donne sur la route 185 du côté nord de la Petite rivière Savane. Dans le cadre de ce projet, la situation demeurera inchangée; il accèdera toujours à sa propriété via son chemin d'accès. Quand cette partie de la route 185 sera transformée en autoroute, l'accès se fera via la voie de desserte qui devra être allongée, traversant ainsi la tourbière et la Petite rivière Savane.

### **Question 11**

*Il est indiqué au troisième paragraphe que « lorsque l'autoroute sera complétée, le chemin de desserte sera prolongé pour traverser la Petite rivière ».*

*Pourquoi cette voie de desserte doit-elle être prolongée vers le nord et pourquoi le sera-t-elle lorsque l'autoroute sera complétée ?*

### **Réponse 11**

La route 185 actuelle longe plusieurs propriétés auxquelles il sera possible d'accéder via la voie de desserte au moment de l'ouverture de l'autoroute. Les accès non contrôlés ne sont pas permis sur une autoroute.

### **Question 12**

*Est-ce que la desserte doit passer dans la zone arbustive ou résineuse de la tourbière ?*

### **Réponse 12**

Oui, la voie de desserte sera construite parallèlement à la future autoroute et traversera perpendiculairement l'écosystème « tourbière » passant dans la bande résineuse boisée et dans la bande arbustive basse d'éricacées.

### **Question 13**

*L'évaluation de l'impact ne tient compte que de la construction de l'autoroute et non de la voie de desserte, veuillez clarifier ?*

### **Réponse 13**

Lors de l'évaluation des impacts, toutes les superficies incluses dans l'emprise ont été additionnées, et comprennent aussi bien les voies de roulement de l'autoroute que les voies de desserte, les terre-pleins, les accès et les raccordements.

### **Question 14**

*À quel moment précis prévoyez-vous réaliser l'inventaire dans la tourbière ?*

### **Réponse 14**

Les inventaires dans la tourbière ont été réalisés le 1<sup>er</sup> juillet 2003 et le rapport qui a été produit à la suite de cet inventaire est présenté à l'annexe 3.

### **Question 15**

*Advenant la découverte de la valériane des tourbières ou d'autres espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables spécifiez les mesures qui seront mises en place afin de conserver l'intégrité de cette espèce ?*

### **Réponse 15**

La visite a permis de confirmer l'absence de la valériane des tourbières dans l'emprise de la future autoroute 185. Elle a également permis de constater l'absence du cyripède royal et de l'orchis à feuilles rondes et, l'absence probable du calypso bulbeux. La future emprise telle qu'elle se présente actuellement ne correspond pas à l'habitat de ces orchidées.

## **C - 2 : MILIEU NATUREL : FAUNE**

### **Section 4.4.2 : Faune avienne (page 72)**

### **Question 16**

*Pourquoi l'inventaire de la faune avienne n'a-t-il pas été réalisé dans les deux zones qui seront touchées par des modifications d'habitat, soit la zone de contournement et la tourbière ?*

## Réponse 16

Des circonstances hors de notre contrôle ont empêché la tenue d'inventaires des espèces aviaires selon la méthode des points d'écoute. Pour pallier à ce manque, un inventaire a été mené au cours de l'été 2003. Les données recueillies sont présentées en annexe 4 dans un rapport ornithologique.

L'analyse subséquente de ces données d'inventaire, en vue d'estimer le nombre de couples nicheurs touchés par le projet dans les secteurs d'intérêt pour l'avifaune est présentée dans un rapport à l'annexe 5.

## Question 17

*La méthodologie utilisée pour faire l'inventaire de la faune avienne n'a pas été expliquée (nombre de station d'échantillonnage, temps d'observation aux stations, etc.) ni la raison pour laquelle l'inventaire a été effectué aussi tard en saison (le début de juillet correspondant au moment où les oiseaux sont généralement en période de nidification et sont plus difficiles à voir et à entendre étant donné qu'ils chantent plus rarement), ni pourquoi l'inventaire a été réalisé en fin d'après-midi (les inventaires de faune avienne sont généralement réalisés le matin, alors que les oiseaux sont les plus actifs).*

*Veillez exposer la méthodologie utilisée.*

## Réponse 17

La période du 7 juillet n'est pas une date tardive pour réaliser les inventaires des espèces aviaires, principalement dans le bas Saint-Laurent car cette région présente un décalage dans les dates de reproduction et de nidification des oiseaux par rapport à la région de Montréal qui varie de 10 à 15 jours.

L'ornithologue expert chargé de faire les inventaires a jugé que les observations réalisées dans l'après-midi étaient suffisantes pour dénombrer les oiseaux et vérifier la présence d'espèces aviaires menacées et vulnérables, dans le corridor de la route 185, milieu urbanisé et ouvert. En 2001, le projet se limitait à la municipalité de Cabano et le corridor proposé se superposait au corridor de la route 185 présentant un léger élargissement de chaque côté de l'emprise actuelle. Le projet a été rallongé ultérieurement jusqu'à Saint-Louis-du-Ha! Ha!. Voici la description qu'il faisait du milieu inventorié :

*« Le secteur touché par les travaux se trouve entièrement en milieu urbain. Les zones naturelles qui seront affectées consistent essentiellement en des zones gazonnées, à quelques arbres isolés ou en bosquets, à quelques massifs d'arbustes ou de buissons et à de petites parties de fragments boisés dont les plus vastes couvrent environ 0,15 ha. La perte totale de zones boisées atteindra moins de 1 ha. Elles sont constituées de jeunes arbres, de faible hauteur (< 6 m), surtout du Peuplier faux-tremble (*Populus tremuloides*), de l'Aulne rugueux (*Alnus rugosa*), de saules (*Salix sp.*) et de quelques Épinettes blanches (*Picea glauca*). Tous les massifs d'arbustes, les bosquets d'arbres et ces petits bois ont été examinés pour leur avifaune. ».*

Voici la méthodologie utilisée telle que décrite dans son rapport :

## 2. MÉTHODES

### 2.1 Recensement de l'avifaune

*Une visite de terrain a eu lieu le 7 juillet 2000, en fin d'après-midi, pour dénombrer les oiseaux et vérifier la présence d'espèces aviaires menacées ou vulnérables (Robert 1989, Beaulieu 1992, COSEPAC 1999). Le décompte a été réalisé en notant les espèces et le nombre d'individus observés dans les petits îlots de végétation localisés dans l'emprise de la route.*

*La banque de données sur les oiseaux menacés du Québec (BDMQ), opérée conjointement par le SCF et l'Association québécoise des groupes d'ornithologues (AQGO), a été consultée afin de vérifier si des sites connus d'espèces menacées ne se trouvaient pas dans l'emprise ou le voisinage (M. Pierre Fradette comm. pers.).*

*Le tableau 1 présente la liste des espèces d'oiseaux observées dans le secteur du tracé de la route avec leurs noms français et latin. Le nom latin des autres espèces citées apparaît après la première mention de celles-ci dans le texte.*

### 2.2 Évaluation des impacts

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

*Le nombre de couples nicheurs touchés par le projet d'amélioration de la route a été estimé à l'aide des résultats en supposant un couple pour chaque mâle chanteur dénombré. L'importance des impacts est évaluée selon la procédure du MTQ.*

## **Question 18**

*Une liste des espèces potentiellement présentes (tirée de l'Atlas des oiseaux nicheurs du Québec, par exemple) devra également être fournie.*

## Réponse 18

De nouveaux inventaires ornithologiques ont été réalisés dans la partie nord, partie qui n'avait pas fait l'objet d'un inventaire systématique. Nous joignons le rapport ornithologique à l'annexe 4 et le rapport d'analyse des données ornithologiques estimant le nombre de couples nicheurs touchés par le projet dans les secteurs d'intérêt pour l'avifaune à l'annexe 5.

### Section 4.4.3 : Faune ichthyenne (page 73)

## Question 19

*L'étude d'impact ne fait pas mention des techniques d'inventaires et des résultats quantitatifs obtenus (techniques utilisées pour inventorier la faune ichthyenne, nombre de captures, abondance relative de chaque espèce).*

*Veuillez exposer la méthodologie utilisée*

## Réponse 19

Deux études ichthyologiques ont été menées pour couvrir le projet initial et son extension ultérieure vers Saint-Louis-du-Ha! Ha!. Les inventaires de ces études ont été réalisés le 13 juillet 2000 dans le secteur Cabano et du 6 au 10 août 2001 dans le secteur de Saint-Louis-du-Ha! Ha!. Les milieux ont été décrits selon les méthodes de l'observation visuelle et de la pêche électrique. Cette dernière méthode n'était pas utilisée lorsque les conditions étaient inadéquates (niveaux d'eau trop bas, présence d'obstacles infranchissables ou inaccessibilité des cours d'eau).

Les résultats quantitatifs obtenus sur les espèces et le nombre de poissons dans la Petite rivière Savane sont présentés au tableau 4. La Petite rivière Savane est le seul cours d'eau pour lequel une pêche électrique a été possible en août 2001. Les stations apparaissant sur la carte 7 de l'étude d'impact ont été réalisées de l'amont vers l'aval et sont numérotées de 1 à 10.

**Tableau 4- Résultat de la pêche électrique dans la Petite rivière Savane réalisée en août 2001**

Espèces	Stations (numéros croissant d'amont vers l'aval)									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Mulet perlé <i>Semotilus margarita</i>	2	1	-	-	10	30	-	10	-	-
Quitouche <i>Semotilus corporalis</i>	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-

Espèces	Stations (numéros croissant d'amont vers l'aval)									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Naseux des rapides <i>Rhinichthys cataractae</i>	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
Naseux noir <i>Rhinichthys atratulus</i>	-	-	-	-	-	-	1	3	-	-
Chabot visqueux <i>Cottus cognatus</i>	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-
Omble de fontaine <i>Salvelinus fontinalis</i>	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>11</b>	<b>30</b>	<b>5</b>	<b>14</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### Question 20

*Est-ce que l'initiateur possède des données quantitatives (superficie, longueur des tronçons, pourcentage de recouvrement des différentes classes de substrat, etc.) concernant l'habitat du poisson ?*

### Réponse 20

Les données quantitatives telles que superficie, longueur des tronçons, pourcentage de recouvrement des différentes classes de substrat concernant l'habitat du poisson, sont présentées à l'annexe 6.

### Section 8.5 : Des impacts faibles pour la faune aviaire (page 140)

### Question 21

*L'étude mentionne que l'inventaire systématique de l'avifaune s'est limité au sud du ruisseau à Bernard jusqu'à l'extrémité de la zone d'étude sur le territoire de la ville de Cabano.*

*Le premier paragraphe de cette section mentionne que la modification du milieu se produira dans les habitats de meilleure qualité pour cette faune. Ces habitats seront détruits entre les chaînages 0 + 170 à 2 + 150 et 4 + 500 à 9 + 500.*

*Toutefois, tel que mentionné ci-haut, l'évaluation des impacts pour cette faune se base sur un inventaire effectué dans un secteur restreint au sud du ruisseau Bernard (chaînages 9 + 800 à 13 + 000) où une visite de terrain a été effectuée.*

***Si tel que mentionné dans l'étude d'impact « l'estimation des impacts se base sur les résultats obtenus en supposant un couple pour chaque mâle chanteur dénombré » faut-il conclure que l'évaluation que fait le MTQ des impacts pour la faune aviaire est la suivante : 14 espèces : 23 mâles chanteurs dénombrés, donc = 23 couples touchés (selon tableau 8.1 de la page 141) ?***

## **Réponse 21**

Le rapport ornithologique de 2003 présenté aux annexes 4 et 5 vient compléter l'estimation du nombre de couples nicheurs de l'étude d'impact. Les résultats apparaissent dans ce rapport.

## **Question 22**

*Cela semble une simplification abusive compte tenu de l'aire restreinte où s'est effectué le dénombrement ainsi que de la période concernée par l'inventaire (début juillet en fin d'après-midi), sans oublier que ce secteur est situé majoritairement à l'extérieur de la zone où sont localisés les habitats de meilleure qualité pour cette faune, habitats qui seront justement détruits.*

*Cette évaluation devra être reprise sur la base du territoire à l'étude de l'ensemble du projet, incluant la zone boisée et la tourbière, en tenant compte des périodes actives des oiseaux et selon une méthode d'inventaire clairement expliquée.*

## **Réponse 22**

Un inventaire ornithologique a été complété à l'été 2003 et le rapport est présenté aux annexes 4 et 5.

## **Section 8.6 : Des impacts faibles pour la faune ichthyenne (page 143)**

## **Question 23**

*Il faudrait pouvoir quantifier les impacts sur la faune aquatique. Ainsi, pour chaque cours d'eau affecté, l'initiateur devrait présenter les surfaces en cause et leurs fonctions biologiques (reproduction, alimentation, alevinage, etc.) selon les différentes espèces de poisson, tout en faisant le lien avec les mesures d'atténuation proposées.*

## **Réponse 23**

Les superficies ont été calculées pour tous les cours d'eau et sont présentées à l'annexe 6.

Le biologiste qui a réalisé les travaux d'inventaire a estimé que les impacts sur les habitats aquatiques étaient nuls sur tous les cours d'eau et faibles sur la Petite rivière Savane. Malgré ce fait, le ministère a décidé de procéder à la création

d'habitats refuges et d'alimentation à l'entrée et à la sortie des ponceaux. Il y aura révégétalisation des rives de la Petite rivière Savane (chaînage 6+600) et de la rivière Cabano par l'implantation d'une bande herbacée et arbustive d'espèces indigènes. De plus, il y aura nettoyage du ruisseau à Bernard sur 500 m en aval du point de franchissement, sous la supervision d'un biologiste.

### **C – 3. MILIEU NATUREL : COURS D'EAU**

#### **Section 4.4.3.1 : Petite rivière Savane (pages 73-74)**

##### **Question 24**

*À quoi correspondent les stations de pêche apparaissant sur la carte 7 pour cette rivière ?*

##### **Réponse 24**

Les stations de pêche apparaissant sur la carte 7 proviennent de l'inventaire ichtyologique réalisé sur la Petite rivière Savane selon la méthode de la pêche à l'électricité. Au total, dix stations ouvertes de type exploratoire ont été échantillonnées. Les résultats de cette pêche sont présentés dans le tableau 4 de la réponse 19.

#### **Section 4.4.3.4 : Ruisseau des Ha! Ha! (page 75)**

##### **Question 25**

*Il faudrait utiliser le terme « lac artificiel » au lieu de petit lac aménagé qui fait référence à un territoire structuré en vertu de la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune.*

##### **Réponse 25**

Nous n'avons pas d'objection à utiliser le terme « lac artificiel » dans ce contexte.

#### **Section 4.4.3.7 : Rivière Cabano (pages 76-77)**

##### **Question 26**

*L'initiateur mentionne avoir observé le fondule barré lors de l'inventaire alors qu'il n'y a pas de station de pêche qui a été localisée sur la carte 7. Comment l'avez-vous observé ?*

## Réponse 26

Le terme « station de pêche » a été employé dans le texte exclusivement pour désigner les endroits où la pêche électrique a été pratiquée, mais cette méthode n'est pas la seule méthode d'inventaire disponible. La pêche électrique ne peut pas être réalisée sur tous les cours d'eau; certaines conditions inadéquates comme des niveaux d'eau trop bas, la présence d'obstacles infranchissables ou leur inaccessibilité peuvent empêcher l'utilisation de cette technique. Dans le cadre de cette étude, tous les cours d'eau ont été minutieusement inventoriés et les observations compilées. Lors de la visite effectuée le 13 juillet 2000 dans la rivière Cabano, le biologiste a identifié le fondule barré à vue, comme il est possible de le faire pour d'autres espèces, ce qui requiert évidemment un minimum d'expérience. Cette espèce est également présente dans le lac Témiscouata comme en font foi les données de la FAPAQ.

**Tableau 5- Espèces (poissons) présentes dans le lac Témiscouata (source FAPAQ)**

Espèces	
Chabot visqueux	<i>Cottus cognatus</i>
Épinoche à neuf épines	<i>Pungitius pungitius</i>
Épinoche à trois épines	<i>Gasterosteus aculeatus</i>
Fondule barré	<i>Fundulus diaphanus</i>
Grand corégone	<i>Coregonus clupeaformis</i>
Lotte	<i>Lota lota</i>
Méné à nageoires rouges	<i>Notropis cornutus</i>
Méné de lac	<i>Couesius plumbeus</i>
Ménomini rond	<i>Prosopium cylindraceum</i>
Meunier noir	<i>Catostomus commersoni</i>
Meunier rouge	<i>Catostomus catostomus</i>
Mulet perlé	<i>Semotilus margarita</i>
Museau noir	<i>Notropis heterolepis</i>
Ombre de fontaine	<i>Salvelinus fontinalis</i>
Perchaude	<i>Perca flavescens</i>
Touladi	<i>Salvelinus namaycush</i>
<b>Total : 16 espèces</b>	

## **Question 27**

*L'inventaire dont il est question au dernier paragraphe a-t-il été effectué par le MTQ ?*

## **Réponse 27**

Tous les inventaires ichtyologiques incluant celui dont il est question au dernier paragraphe ont été réalisés par la firme Pesca Environnement inc.

## D : MILIEU HUMAIN

### Section 3.2.2 : Activités économiques (pages 39-40)

#### Question 28

*Pourquoi la description de la répartition de l'emploi de la population de Saint-Louis-du-Ha! Ha! est-elle tirée d'une référence datant de 1981 ? N'y a-t-il pas de statistiques plus récentes?*

#### Réponse 28

Les données de Statistique Canada du recensement de 2001 révèlent qu'il y a à Saint-Louis-du-Ha! Ha!, 625 personnes dans le groupe de la population active de 15 ans et plus, incluant également les chômeurs à la recherche active d'un emploi. La répartition de l'emploi quant à cette population est de 13,6 % pour le secteur primaire (agriculture, foresterie, pêche, chasse, extraction), de 21,6 % pour le secteur secondaire (construction, fabrication) et de 68,8 % pour le secteur tertiaire (transport, commerce, services).

### Section 3.3.1.3 : Principaux équipements d'utilité publique (pages 43-44)

#### Question 29

*Il est mentionné que 3 puits artésiens et 3 puits de surface ont fait l'objet d'une analyse d'eau potable afin de mesurer les impacts lors du suivi. Cependant, les puits situés près de la nouvelle localisation de la route 185 ne sont ni dénombrés, ni localisés. Le chiffre 12 est spécifié à la page 119, sans qu'il soit précisé s'il s'agit du nombre total.*

*Indiquez le nombre, la localisation et le type de puits de même que la profondeur des captages susceptibles d'être affectés par la nouvelle localisation de la route, la nature géologique de la couche captée et l'évaluation de l'eau dans l'ouvrage.*

#### Réponse 29

Des prélèvements ont effectivement été réalisés dans le cadre des deux inventaires hydrogéologiques dans douze puits, six à Cabano et six à Saint-Louis-du-Ha! Ha!, mais contrairement à ce qui avait été dit dans l'étude d'impact, l'analyse de l'eau potable de ces puits ne sert pas à mesurer les impacts lors du suivi mais bien à décrire la qualité physico-chimique des aquifères en présence, dans la zone à l'étude. Le choix des puits est aléatoire et ne vise pas les puits à risque, même s'il est possible qu'un de ces puits se retrouve dans cette liste ultérieurement. C'est à

l'étape de l'analyse détaillée des puits que les analyses de la qualité et de la quantité de l'eau des puits servent au suivi. Cette étude détaillée vise principalement les puits à risque et ce ne sont que les résultats des dernières analyses qui servent dans le suivi environnemental de l'eau potable.

Depuis le dépôt de l'étude d'impact en février 2003, des plans et profils plus détaillés ont été produits (toutefois l'étude pédologique n'est pas encore faite) de sorte qu'une étude détaillée des puits desservant des secteurs problématiques a pu être réalisée. Les propriétés présentes dans ces secteurs se trouvent soit à proximité des zones de déblais ou très proches du nouveau tracé. Il est à noter que les puits desservant des propriétés dont les bâtiments devront être expropriés, n'ont pas été relevés à l'exception de deux. Le texte du rapport est présenté à l'annexe 7.

Ont été échantillonnés 43 des 47 puits relevés ainsi que l'eau du lac utilisé pour l'arrosage au club de golf Témis Inc. pour fins d'analyses bactériologique et physico-chimique. De plus, le puits desservant le Club de Golf Témis Inc. et le puits desservant le Motel Idéal ont fait l'objet d'analyses supplémentaires. En effet, pour ces deux puits, tous les paramètres apparaissant dans le règlement sur la qualité de l'eau potable au Québec pour un puits desservant plus de 20 personnes, y ont été analysés. Comme mesure d'atténuation, les puits des propriétés devant être acquis pour le projet seront obturés en conformité avec les directives du MENVQ afin d'empêcher la contamination de la nappe phréatique.

### **Question 30**

*Expliquez également le choix des puits suivis pour fins d'analyse.*

### **Réponse 30**

Les 43 puits échantillonnés ont été ciblés dans les secteurs problématiques soit à proximité des zones de déblais ou très proches du nouveau tracé.

### **Section 7.5 : Peu d'impacts sur l'eau potable et les réseaux d'utilité publique (pages 118-119)**

### **Question 31**

*L'étude d'impact aborde les aspects qualitatifs (pollution éventuelle) de l'eau captée, mais pas les aspects quantitatifs. En effet, l'étude ne précise pas quel pourrait être l'effet à long terme des travaux sur les puits d'eau potable dans les secteurs de déblais importants (exemple : pont de la rue Raymond) lorsqu'il n'y a pas de réseau d'aqueduc. Ce type de coupes importantes peut engendrer un rabattement majeur de la nappe.*

***Le rabattement éventuellement généré pourrait-il affecter le débit d'exploitation dans certains puits ? Décrivez brièvement l'hydrologie locale et effectuez une analyse des risques qualitatifs et quantitatifs pour les eaux captées.***

## Réponse 31

Par rapport au tracé de la route 185, l'écoulement général des eaux de ruissellement et des eaux souterraines supérieures se fait vers la Petite rivière Savane, vers le sud du début du projet jusqu'au Ruisseau des Ha! Ha! et vers le nord à partir de ce point en allant vers Cabano.

La zone soumise à l'étude est caractérisée par la présence de roc en surface, ou encore recouvert d'un till. Aux rares endroits où ce till est suffisamment perméable pour constituer une formation aquifère acceptable, on y retrouve des puits de surface. Toutefois, la très grande majorité des gens s'alimentent à partir de puits forés dans le roc (dits « artésiens »).

L'étude de puits détaillée réalisée à l'été 2003 (voir annexe 7) aborde les volets quantitatifs de l'eau captée et précise quels pourraient être les effets à long terme des travaux sur les puits. Parmi les 11 puits identifiés à risque, 9 d'entre eux sont situés dans le même secteur, soit dans la zone localisée au sud-est de l'intersection de la Route à Michel (rue Raymond secteur ouest) et du tracé de la route 185 projetée à St-Louis-du-Ha! Ha!. Les puits no. 6, 8, 9, 11 et 12 sont localisés le long de l'emprise sud de la route 185 (avec adresses civiques sur la rue Madgin), alors que les puits no. 38, 39, 40 et 41 sont situés le long de l'emprise est de la Route à Michel.

Dans ce secteur, les excavations prévues au fossé ouest de la voie nord de la route 185 projetée pourraient atteindre une douzaine de mètres de hauteur, ce qui explique les impacts appréhendés, à savoir que les 3 puits de surface pourraient voir leur débit diminuer alors que pour les 6 puits artésiens c'est l'aspect qualitatif de l'eau qui pourrait être affecté. Pour compenser une baisse de débit significative dans un puits de surface, il est facile de corriger la situation en remplaçant ce puits par un nouveau puits tubulaire (dit « artésien ») foré dans le roc. Par contre, en ce qui a trait aux teneurs élevées en sel présentes dans les puits artésiens, nous recommandons d'adopter des mesures de correction qui se traduiraient par des aménagements spéciaux au niveau du drainage de la route 185 prévue afin de canaliser les eaux de fonte en dehors de la zone d'alimentation des puits localisés au sud-est de l'intersection décrite précédemment. La solution retenue consisterait à mettre au point, à l'étape des plans et devis, un design de drainage pluvial combiné à l'utilisation de géomembranes dans le but d'imperméabiliser complètement les fossés (latéraux et central) de la route 185, de récupérer toutes les eaux de fonte et de les canaliser dans des zones de décharge non sensibles. Cette solution devrait être appliquée entre les chaînages approximatifs 2+400 et 2+900 (~ 500 m) de la route 185, mais la localisation exacte sera déterminée lorsque les plans de drainage définitifs auront été réalisés. Il est à noter que le lac du Club de golf Témis Inc. reçoit l'eau de petits ruisseaux croisés par le nouveau tracé de la route 185. Il faut donc prévoir l'installation de ponceaux sous la route afin de permettre l'écoulement des petits ruisseaux de recharge jusqu'au lac.

## Question 32

*Il n'est pas précisé si des dédommagements sont prévus en cas d'impacts négatifs permanents de la qualité ou de la quantité d'eau disponible à un captage. Veuillez préciser.*

## Réponse 32

Le MTQ s'assure que les propriétaires retrouvent les mêmes conditions de qualité et de quantité d'eau potable qu'avant les travaux. Dans le processus de réclamation du MTQ, les dédommagements peuvent autant comprendre le creusage d'un nouveau puits que le raccordement à un réseau d'aqueduc existant.

## Question 33

*Expliquez la nature du suivi dont il est question à la page 119.*

## Réponse 33

Le dernier paragraphe de la page 119 doit être rayé de l'étude d'impact. Le suivi ne sera pas réalisé sur les 12 puits échantillonnés lors des inventaires hydrogéologiques parce que ces analyses servaient à des fins de description de la nappe aquifère seulement et parce que ces puits ne sont pas des puits à risque. Ce sont plutôt les puits à risque (un certain nombre de puits jugés non à risque seront également inclus dans le suivi afin d'avoir un échantillonnage représentatif, réparti sur toute la longueur du projet en bordure de la nouvelle infrastructure) qui feront l'objet du programme de suivi sur la qualité de l'eau potable. Ce programme comprend une analyse de l'eau effectuée avant les travaux (voir les résultats à l'annexe 8 dans l'étude de puits détaillée réalisée à l'été 2003), puis au premier printemps suivant la réalisation des travaux et ce, sur une période minimale de deux ans. Les résultats obtenus seront comparés à ceux des échantillons effectués avant la construction de la route, à condition que les travaux se fassent dans un délai de deux ans après leur échantillonnage, à défaut de quoi, de nouvelles mesures avant les travaux seront prises.

Si la qualité et la quantité de l'eau demeurent inchangées, le suivi prend fin au terme de ces deux ans. Par contre, si la qualité dépasse le critère de potabilité par rapport aux chlorures (250 milligramme par litre de chlorures) et que cette détérioration est causée par la réalisation de la nouvelle route, le programme de suivi est prolongé d'au moins une année. Ensuite, si le rapport du service de géotechnique et de géologie du ministère des Transports indique que la qualité ne respecte pas les critères recommandés pour l'eau de consommation domestique, des mesures sont prises pour redonner de l'eau potable aux propriétaires concernés, en quantité suffisante et en qualité acceptable.

*NOTE : Nous joignons au présent document le guide sur « Le suivi environnemental » élaboré par la Direction des évaluations environnementales du MENV à l'intention de l'initiateur de projet. Ce guide devrait vous fournir des renseignements utiles à l'élaboration de ces deux programmes requis, soit l'un en*

*version préliminaire pour l'analyse de recevabilité de votre étude d'impact et l'autre en version définitive pour l'obtention de votre certificat d'autorisation.*

*Notez que ce guide peut s'appliquer pour tout programme de suivi (ex. climat sonore, eau potable, flore, etc.) relatif à un projet.*

*Veillez également prendre note que les informations suivantes nous ont été transmises :*

- la Paroisse de Saint-Louis-du-Ha! Ha! est actuellement en processus de se doter d'un système de traitement des eaux usées. La Paroisse prévoit faire traverser un égout sanitaire sous la future autoroute dans le secteur de la rue Raymond (autoroute en déblais). Le MTQ devra s'assurer que la prévision demeure la même ;
- la ville de Cabano est actuellement dans un processus de mise à niveau de ses installations d'approvisionnement d'eau potable. La ville prévoit faire traverser avec l'égout sanitaire et l'aqueduc sous la route 185. Le MTQ devra s'assurer, avant la construction de ce tronçon de route, des intentions de la ville de Cabano ;
- l'accès au lieu d'enfouissement sanitaire (LES) se fait par le chemin forestier en face de la rue des Bois-Francis. Comme il est prévu actuellement, l'accès à la future autoroute se fera via les chemins de desserte. Cependant, le LES de Cabano arrive à la fin de sa vie utile et le plan de gestion des matières résiduelles de la MRC de Témiscouata prévoit sa fermeture sauf pour l'entreposage des boues industrielles. Le MTQ devra s'assurer des intentions de la MRC quant à la localisation de son nouveau site avant la construction de l'autoroute.

### **Question 34**

*La paroisse de Saint-Louis-du-Ha! Ha! est actuellement en processus de se doter d'un système de traitement des eaux usées. La paroisse prévoit faire traverser un égout sanitaire sous la future autoroute dans le secteur de la rue Raymond (autoroute en déblai). Le MTQ devra s'assurer que la prévision demeure la même.*

### **Réponse 34**

Le projet de la municipalité de Saint-Louis-du-Ha! Ha! ne prévoit pas installer une nouvelle conduite d'égout sanitaire sous la route 185. La conduite existante longeant la route des Raymond et traversant la route 185 est suffisante et en bon état. Toutefois, le projet de la municipalité prévoit une conduite d'égout sanitaire localisée dans le secteur de l'échangeur (côté est). Cette conduite interfère avec la construction de l'échangeur et la voie de desserte. La conduite sera déplacée lors des travaux du projet autoroutier. Également, la conduite d'égout sanitaire traversant la route 185 à la hauteur de la rue Raymond et de la route à Michel sera déplacée lors des travaux du projet autoroutier. Dans ce cas, le déplacement peut se faire sans l'ajout d'une station de pompage (l'abaissement de la conduite ou le déplacement de celle-ci sur le pont d'étagement est envisageable).

### **Question 35**

*La ville de Cabano est actuellement dans un processus de mise à niveau de ses installations d'approvisionnement d'eau potable. La ville prévoit faire traverser avec l'égout sanitaire et l'aqueduc sous la route 185. Le MTQ devra s'assurer, avant la construction de ce tronçon de route, des intentions de la ville de Cabano.*

### **Réponse 35**

Le MTQ prend note que la municipalité de Cabano prévoit profiter des travaux de construction de l'autoroute pour ajouter des services d'aqueduc et d'égout sanitaire pour desservir le Parc industriel de la route des Érables, situé du côté ouest de la route 185, ainsi que pour desservir le futur chemin de desserte afin de développer ce secteur.

### **Question 36**

*L'accès au lieu d'enfouissement sanitaire (LES) se fait par le chemin forestier en face de la rue des Bois-Francis. Comme il est prévu actuellement, l'accès à la future autoroute se fera via les chemins de desserte. Cependant, le LES de Cabano arrive à la fin de sa vie utile et le plan de gestion des matières résiduelles de la MRC de Témiscouata prévoit sa fermeture sauf pour l'entreposage des boues industrielles. Le MTQ devra s'assurer des intentions de la MRC quant à la localisation de son nouveau site avant la construction de l'autoroute.*

### **Réponse 36**

Le MTQ prend note que la municipalité de Cabano préconise l'utilisation des matériaux de déblais excédentaires de la construction de l'autoroute pour réhabiliter son site d'enfouissement sanitaire qui n'est plus en opération depuis 2001. Les déchets et rebuts sont présentement transportés au site d'enfouissement sanitaire intramunicipal de Dégelis. Lors du processus de préparation des plans et devis, le MTQ prévoit des rencontres avec le Conseil des municipalités impliquées pour leur faire part de l'avancement du projet et des travaux municipaux pouvant s'y intégrer.

### **Section 3.3.1.4 : Réseau de sentiers récréatifs (pages 44-45)**

### **Question 37**

*Le club de VTT projette l'aménagement d'une piste qui longerait le côté ouest de la route 185. Si ce projet se réalise, une passerelle devrait être construite au-dessus de la rivière Cabano.*

***Est-ce que cette passerelle serait construite par le club de VTT ou par le MTQ ?***

## Réponse 37

Il s'agit ici d'un projet du club de VTT donc cette passerelle serait construite par ce club.

## Question 38

*Est-il possible de construire une surlargeur sur le pont de la voie de desserte afin de réduire le nombre d'infrastructures enjambant la rivière Cabano ?*

## Réponse 38

Le MTQ n'a pas l'intention de construire ou de financer une passerelle pour le club de VTT. Cependant, le MTQ peut autoriser le passage des véhicules tout-terrain, à même les accotements du pont du futur chemin de desserte, en respectant certaines conditions de sécurité.

## Section 3.3.1.5 : Sites potentiellement contaminés (page 45)

## Question 39

*Le MENV tient à vous rappeler que la caractérisation des sites potentiellement contaminés devra se faire en conformité avec « Le Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains », adopté par le Conseil des ministres le 26 février 2003.*

## Réponse 39

Le MTQ prend note que la caractérisation des sites potentiellement contaminés se fera en conformité avec ce règlement.

## Section 3.6.2.1 : Archéologie et occupation humaine (page 57)

## Question 40

*Le site historique de la gare de chemin de fer de Cabano se situe-t-il à l'intérieur de la zone d'étude ?*

## Réponse 40

Il est précisé dans le premier paragraphe de la section 3.6.2.1, que la zone d'étude pour l'archéologie possède 10 km de rayon et que deux emplacements y sont protégés en vertu de la *Loi sur les biens culturels*, dont, le site de la Gare de chemin

de fer de Cabano. Toutefois, bien que ce site se trouve dans cette zone d'étude, il n'est pas dans l'emprise retenue pour ce projet et ne subira donc aucun impact par sa réalisation.

## **Question 41**

*Situez les sites mentionnés dans le texte (CjEe-1; CkEe-29; CkEe-2, 3, 4 et 21, CkEe-1 et 5, CjEg-3) puisqu'ils n'apparaissent pas sur la carte 4.*

## **Réponse 41**

La carte numéro 4 a été modifiée afin d'inclure les sites CkEe-1, 2 et 29 qui auraient dû y paraître (voir annexe 9). Cependant les sites CjEe-1, CkEe-21 et CjEg-3 sont en dehors de la zone d'étude archéologique de 10 km de rayon et n'y sont donc pas représentés.

Le 2<sup>e</sup> paragraphe de la section 3.6.2.1 devrait donc se lire dorénavant comme suit:

« Par ailleurs, la consultation des cartes de localisation des sites archéologiques de l'ISAQ du MCCQ indique que plusieurs sites sont actuellement connus à l'intérieur de cette zone de 10 km. Les sites CkEe-29, CkEf-1, 3, 6 et 7 témoignent d'une occupation amérindienne préhistorique alors que le site CkEe-2 est identifié comme un site amérindien préhistorique associé plus précisément à la période archaïque. Quant au site CkEe-1, il correspond à un site amérindien préhistorique de la période du Sylvicole moyen. Enfin, les sites CkEf-4 et 5 sont d'origine euro-québécoise, dont la période d'occupation s'étend de 1800 à 1899 ».

## **Section 3.7 : Portrait de l'environnement sonore actuel (page 60)**

## **Question 42**

*Compte tenu des impacts potentiels de ce projet sur le climat sonore, et conformément à la directive, le MENV demande qu'un  $N_{eq10}$  (nocturne de 22 à 6 heures) soit réalisé.*

## **Réponse 42**

Le ministère des Transports utilise le  $L_{eq,24h}$  lors de la réalisation d'études d'impact sonore. Le  $L_{eq}$  peut être considéré comme l'indicateur de base de l'exposition de la population au bruit de la circulation routière. L'Organisation mondiale de la santé (OMS) recommande d'ailleurs son utilisation pour évaluer les bruits environnementaux plus ou moins continus.

L'impact sonore ainsi que les mesures d'atténuation sont établis à partir du critère,  $L_{eq,24h}$  et non  $L_{eq,22h-6h}$ . Le niveau nocturne n'apportera pas une plus grande précision à l'évaluation de l'impact sonore général. De toute façon, c'est la variation entre la

situation actuelle et la situation projetée qui importe et elle peut très bien se faire sur la base d'un 24 heures.

## **Section 7.9 : Des impacts sonores positifs malgré l'augmentation de la circulation (pages 127 et suivantes)**

### **Question 43**

*Les critères utilisés pour évaluer le climat sonore à l'ouverture et dix ans après sont :*

- *le DJME ;*
- *une augmentation de 3% du débit annuellement ;*
- *la vitesse affichée de 100 km/h ; et 50 km/h pour les chemins de desserte ;*

***Commentaire :** la vitesse réelle des véhicules circulant sur une autoroute est beaucoup plus élevée et la vitesse pratiquée actuellement sur la route 185 est déjà supérieure à 100 km/h ;*

- *le pourcentage des véhicules lourds qui est de 21 à 23 % (sauf rue Marquis considérée comme un cas particulier) ;*

***Commentaire :** l'étude d'impact indique pourtant que la proportion de ce type de véhicule atteint près de 30 % sur cette route : « le **pourcentage** de camions observés (près de 30 % sur le tronçon à l'étude ... » (page 5) et « en 2000, pour le tronçon à l'étude, le pourcentage de camions des derniers relevés ponctuels se situe à près de 30 % de l'ensemble du volume de la circulation, ce qui représente environ 2 400 camions par jour ouvrable » p. 9.*

***Comme il n'existe pas d'alternative régionale au transport par voie routière et qu'il n'est pas prévisible de voir une diminution de la part des véhicules lourds empruntant la 185 : pourquoi avoir utilisé des critères moins élevés que la situation actuelle ?***

### **Réponse 43**

Le pourcentage utilisé de 21 % correspond à la proportion de camions observés durant la période estivale à la station de comptage permanente de Dégelis. Le pourcentage de 30 % représente une moyenne sur le débit journalier moyen annuel (DJMA). Tout au long de l'année, le volume de camions est beaucoup plus constant que celui des véhicules automobiles, qui est beaucoup plus élevé en période estivale en raison de l'affluence touristique. Compte tenu que le pourcentage de camion fluctue en fonction du volume total de véhicules, ce pourcentage diminue durant cette période. Ce pourcentage appliquée à un débit journalier moyen estival (DJME), plus important que le débit journalier annuel (DJMA), permet d'obtenir le volume de camions reflétant la situation observée et vécue par les résidents à proximité de la route 185.

## Question 44

*En ce qui concerne les impacts sur le climat sonore, les critères d'acceptabilité retenus des niveaux de bruit résultant de la circulation routière sont ceux du MTQ. D'autres organisations, telle l'Organisation mondiale pour la santé (OMS) précisent des recommandations quant au bruit communautaire. Ces critères considèrent les divers problèmes pouvant être liés au bruit tel que les nuisances, les troubles du sommeil etc. Des critères différents de ceux du MTQ pourraient donc être présentés afin de limiter ces impacts.*

*Ainsi, même en utilisant les critères que vous avez retenus après 10 ans plusieurs résidences verront leur situation changer d'une façon appréciable. Déjà, selon les estimations faites à partir des critères retenus dans l'étude, environ 35 logements se retrouveront dans une zone dont le niveau de perturbation se situera à plus de 55 dB(A) et dont 26 seraient à plus de 60 dB(A).*

*À cet effet, le MTQ ne prévoit pas de mesure d'atténuation pour les résidences non expropriées en raison de contraintes dues à la configuration des lieux, et ce, malgré sa politique sur le bruit routier prévoyant que des mesures d'atténuation doivent être mises en place lorsqu'il y a des impacts moyens ou forts.*

***Si, tel que mentionné dans l'étude d'impact, des murs ou des buttes anti-bruit sont impossibles à mettre en place, le MTQ doit proposer d'autres types d'intervention comme mesures d'atténuation tels que l'insonorisation des bâtiments pour les résidences touchées, des revêtements moins bruyants pour la chaussée, etc.***

## Réponse 44

Tout d'abord, une précision : selon le tableau 7.7, les 35 logements en question bénéficient plutôt d'une diminution de leur niveau sonore même s'ils demeurent dans un niveau supérieur à 55 dB(A). Notez que, sans le projet, le même tableau indique qu'il y aurait 194 logements à plus de 55 dB(A), dont 144 seraient à plus de 60 dB(A).

Par souci d'équité envers tous les citoyens qui vivent aux abords des routes achalandées du Québec, le MTQ ne peut intervenir financièrement sur l'aspect insonorisation des bâtiments. Il est à noter que l'insonorisation est un domaine très complexe qui fait intervenir un ensemble d'éléments complémentaires dont la densité des parements extérieurs et l'isolation et la qualité des fenêtres. Chaque habitation est unique en termes de composition, de configuration et d'état de conservation. Les propriétaires sont responsables de la qualité de construction de leur propriété. De plus, aucun contrôle ne pourrait être assuré sur les résultats à long terme, puisqu'un propriétaire peut modifier à sa guise les composantes de son habitation. On peut aussi mentionner que la meilleure insonorisation peut être complètement anéantie simplement en entrouvrant une fenêtre.

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

## **Question 45**

*Pour une meilleure évaluation des impacts liés au bruit, notamment ceux liés à la perturbation du sommeil, le MENV demande également de réaliser de nouvelles simulations sonores à l'ouverture et 10 ans après, selon divers scénarios et avec des données plus représentatives de la situation réelle de la route (ex. 30 % de véhicules lourds, vitesse différente). Ceci dans le but de s'assurer que toutes les mesures seront prises afin d'éviter à un nombre important de résidents de subir de façon indue, en raison de l'absence de mesure d'atténuation, les impacts sonores du projet.*

## **Réponse 45**

Nous ne croyons pas que de nouvelles simulations soient pertinentes et voici pourquoi. Contrairement au débit moyen annuel dont le taux de camions est de 30 %, les simulations sonores ont été réalisées correctement avec un débit estival plus élevé, mais comportant seulement de 21 à 23% de véhicules lourds. De plus, on doit utiliser la future vitesse affichée comme vitesse uniforme, pour l'évaluation des impacts sonores. Il s'agit d'une vitesse moyenne que certains dépassent et d'autres pas. C'est aussi la vitesse maximale légale autorisée et on ne saurait quelle vitesse future choisir, ne sachant pas le nombre plus ou moins grand de futurs délinquants qui permettraient d'établir une nouvelle vitesse moyenne uniforme.

*Notez que d'autres questions et commentaires à cet effet pourraient vous être adressés lorsque l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact aura été complétée par l'analyste en bruit des projets routiers du MENV.*

## **Section 7.6 : Des impacts sur les activités agricoles (page 120)**

## **Question 46**

*Le projet doit-il faire l'objet d'une demande de modification du zonage agricole auprès de la Commission de protection du territoire agricole ? Dans l'affirmative, notez que cette autorisation doit être obtenue préalablement à l'autorisation du projet par décret gouvernemental.*

## **Réponse 46**

Le projet fera l'objet d'une demande de modification de zonage agricole auprès de la CPTAQ. Le MTQ prend note que cette autorisation doit être obtenue préalablement au décret gouvernemental.

## **E : MÉTHODE**

### **Section 6 : Analyse et évaluation des impacts du projet (page 101)**

#### **Question 47**

*Dans le cadre de cette étude d'impact, la détermination de l'importance de l'impact correspond à la conjugaison de trois paramètres, soit : l'intensité, la portée et la durée. Veuillez noter que le fait de pouvoir, ou non, mettre en place des mesures d'atténuation, ne détermine nullement la pondération de l'importance qui est accordée à un impact.*

*L'intensité, la portée, la durée et la valeur environnementale des composantes ne sont pas systématiquement indiquées dans les textes des chapitres 7 et 8.*

*De plus, la pondération des paramètres de portée et de durée varie selon les composantes sans en avertir le lecteur.*

#### **Réponse 47**

Nous prenons bonne note de vos commentaires.

### **Section 10 : Programme de surveillance et suivi (page 161)**

#### ***Programme de suivi***

*La directive requiert que l'initiateur de projet définisse un programme de suivi environnemental. Le suivi environnemental constitue une démarche scientifique pour suivre l'évolution de certaines composantes des milieux naturels et humains affectées par la réalisation du projet. Il permet de vérifier la justesse des prévisions et des évaluations de certains impacts, particulièrement ceux pour lesquels subsistent des doutes dans l'étude d'impact.*

#### **Question 48**

***Le MTQ a-t-il l'intention de procéder à un programme de suivi environnemental pour certaines composantes du milieu ?***

*On peut penser notamment à la vérification des prévisions du climat sonore suite à la réalisation du projet, aux éléments du milieu naturel susceptibles d'être affectés négativement par le projet suite à la mise en place des infrastructures pour la traversée des cours d'eau ou encore aux puits individuels d'alimentation en eau potable.*

## Réponse 48

### **Suivi des puits d'eau potable**

Les puits à risque, situés en bordure des nouvelles infrastructures, feront l'objet d'un programme de suivi sur la qualité de l'eau potable, enregistré avant les travaux de construction. Ce programme comprend une analyse de l'eau effectuée à chaque printemps suivant la réalisation des travaux et ce, sur une période minimale de deux ans. Les résultats obtenus seront comparés à ceux des échantillons effectués avant la construction de la route, à condition que les travaux se fassent dans un délai de deux ans après ces échantillonnages, à défaut de quoi, d'autres mesures devront être prises.

Si la qualité de l'eau est constante, le suivi prend fin au terme de ces deux ans. Par contre, si la qualité diminue en deçà des critères de potabilité et que cette détérioration est causée par la réalisation de la nouvelle route, le programme de suivi est prolongé d'au moins une année. Ensuite, si le rapport du service de géotechnique et de géologie du ministère de Transports indique que la qualité ne respecte pas les critères recommandés pour l'eau de consommation domestique, des mesures sont prises pour redonner de l'eau potable, en quantité suffisante et en qualité acceptable, aux propriétaires concernés.

### **Suivi acoustique**

#### Avant les travaux :

Des relevés, effectués au plus tôt un an avant le début des travaux, permettent de mesurer le climat sonore actuel.

#### À la fin des travaux :

Afin de mesurer l'impact dû à la nouvelle route et de valider ainsi les prévisions de l'étude d'impact, des relevés et un comptage seront effectués de la même façon qu'avant les travaux, en reprenant les mêmes sites de mesures. Un rapport sera produit par la suite.

#### Cinq ans après les travaux :

Des mesures seront effectuées et un rapport sera produit de la même façon qu'à l'étape précédente. Cette étape-ci permettra d'évaluer l'impact de l'augmentation du débit de circulation, qui devrait normalement être graduelle. L'augmentation correspondante des niveaux sonores devrait être très faible.

### **Suivi des plantations**

Dans le cadre des travaux de plantation, l'entrepreneur est responsable de l'entretien des aménagements paysagers et du remplacement des plantes mortes pour une période de deux ans. Durant cette période, un spécialiste du Ministère s'assure que le contrat est respecté et il effectue les inspections et avis nécessaires au contrôle de la qualité des aménagements.

### **Suivi sur le milieu naturel**

Un suivi sera effectué après les travaux de mise en place des ponceaux, afin de vérifier le degré d'utilisation des aménagements d'habitats de refuge et d'alimentation à l'entrée et à la sortie des ponceaux.

Un suivi sera également effectué sur la réussite de la revégétalisation des deux rives du segment sud de la Petite rivière Savane, à l'intérieur de l'emprise. Cette revégétalisation consiste à implanter une bande herbacée et arbustive de plantes indigènes le long de ces deux rives, afin de redonner un couvert ombragé au cours d'eau.

## F : DIVERS

### Section 11 : Plan et mesures d'urgence (page 164)

#### **Question 49**

*Lors des travaux, des plans de circulation (détours) seront établis en fonction de l'avancement des travaux. Les plans de circulation temporaires influencent le plan de mesures d'urgence prévues en cas d'accident majeur.*

**Comment se fera l'arrimage entre les plans de circulation temporaire et le plan des mesures d'urgence afin de réagir adéquatement en cas d'accident ?**

#### **Réponse 49**

##### **Les chemins de déviation de la circulation de transit**

Pendant les travaux, il est prévu de dévier la circulation de transit sur des chemins temporaires, notamment aux endroits où il est prévu de reconstruire l'autoroute dans l'axe actuel de la route 185. Les chemins de déviation de la circulation de transit, empruntent les routes existantes à proximité et les voies de desserte prévues au projet avec quelques modifications à leur tracé, afin de faciliter le transfert de la circulation de la route 185 sur ces chemins. Les chemins de déviation sont construits à l'extérieur de la route 185 afin de ne pas perturber la circulation de la route 185 pendant leur implantation (voir les plans aux annexes 10, 11 et 12).

Le trajet à suivre pour dévier la circulation de transit de façon temporaire doit respecter les orientations suivantes :

- Éliminer les conflits entre la circulation de transit et les camions transportant les matériaux en vrac relatifs au projet et, entre cette circulation et la machinerie utilisée pour les travaux (éviter que les camions de transport du vrac et la machinerie croisent le chemin temporaire de déviation).
- Assurer l'accès aux commerces et aux entrées principales des agglomérations. Ce faisant, le chantier ne doit pas agir comme barrière physique entre le chemin de déviation et les accès principaux aux agglomérations.
- Pour chacun des contrats, maintenir le même chemin de détournement pendant toute la durée des travaux, afin d'empêcher les usagers de la route de s'égarer ou d'hésiter.
- Favoriser la fluidité de la circulation.
- Minimiser les risques d'accident.
- Sécuriser les travailleurs.

Le projet de construction de l'autoroute est scindé en trois contrats. Pour chacun de ces contrats, des plans de déviation de la circulation de transit ont été préparés et sont présentés aux annexes 10, 11 et 12.

Dans l'ordre d'apparition du nord au sud, le contrat no 20-3372-9822 (voir annexe 10) comprend deux feuillets, le contrat 20-3372-9809 (voir annexe 11) comporte également deux feuillets et le dernier contrat, le 20-3372-9808 (voir annexe 12) comprend un seul feuillet. Ces plans de circulation sont préliminaires. Des modifications seront apportées au cours de la préparation des plans et devis et lors de la réalisation des travaux.

Également, lors de la préparation des plans et devis ainsi que pendant les travaux, le centre de services du ministère des Transports, ainsi que la ville de Cabano, seront informés de toute modification devant être apportée au chemin de déviation temporaire. Par conséquent, ces organismes verront à adapter leur plan d'urgence, s'il y a lieu.

Les chemins de déviation de la circulation de transit à emprunter pour chacun des trois contrats de construction délivrés pour la réalisation du projet sont présentés dans les trois tableaux suivants.

<b>Contrat 20-3372-9822</b>	<b>Chemin de déviation temporaire de circulation de transit à emprunter entre les chaînages 0+000 à 4+600</b>
0-150 à 0+250	Chemin temporaire construit à l'est de l'autoroute 85.
0+250 à 1+400	Maintien de la circulation sur la route 185.
1+400 à 3+900	Voie de desserte du côté est.
3+900 à 4+800	Rue Commerciale, secteur sud, et raccordement temporaire.

<b>Contrat 20-3372-9809</b>	<b>Chemin de déviation temporaire de la circulation de transit à emprunter entre les chaînages 4+600 à 10+620</b>
4+340 à 5+120	Par la voie de desserte du côté ouest.
5+120 à 8+980	Maintien de la circulation sur la route 185.
8+980 à 9+550	Construction d'un chemin temporaire à l'ouest de la route 185 (fossé) pour la circulation de transit jusqu'à la rue du Domaine.
9+550 à 10+700	Voie de desserte ouest
10+700 à 10+900	Raccordement temporaire avec la route 185.

Contrat 20-3372-9808	Chemin de déviation temporaire de la circulation de transit à emprunter entre les chaînages 10+620 à 13+620
9+700 à 9+900	Déviation temporaire via la rue Michaud.
9+900 à 12+000	Par la rue Michaud et son prolongement jusqu'à la rue Commerciale.
12+000 à 12+220	Par la rue Commerciale jusqu'à la rue Industrielle.
12+220 à 13+420	Prolongement de la rue Cascades, à partir de la rue Industrielle jusqu'au chemin Landry.
13+420 à 13+620	Déviation temporaire par le prolongement de la rue Cascades

### **Les chemins de déviation d'urgence**

Les cinq plans de déviation de la circulation de transit renvoient aux sept plans des chemins de déviation d'urgence de l'annexe 13. L'arrimage entre le chemin de déviation de la circulation de transit et le chemin de déviation d'urgence est fonction, notamment de la localisation de l'entrave et du chemin temporaire de détournement des travaux à emprunter. L'accès au chemin d'urgence se fait à partir d'intersections importantes.

Une signalisation adéquate à déploiement rapide, est prévue aux chemins d'accès le long de leur trajet et à quelques endroits stratégiques (aux déviations sur d'autres routes) comme prévu dans les plans des chemins de déviation d'urgence.

Les chemins de déviation d'urgence font partie du plan d'urgence du Centre de services du ministère des Transports à Cabano et sont les suivants à l'intérieur des trois contrats de construction énumérés précédemment :

**Planche 9 :** Route 185 – Route 232 Ouest – Route de la Rivière – Route de l'Église – Route 185.

**Planche 12 :** Route 185 – Rue Commerciale Nord et Sud de Cabano – Route 185.

**Planche 16 :** Route 185 – Route à Michel (rue Raymond Ouest) – Rang Beauséjour, Route de la Résurrection – Route 232 Ouest – Route 185.

**Planche 17 :** Route 185 – Rue Commerciale Nord et Sud de Saint-Louis-du-Ha! Ha! – Route 185.

**Planche 18 :** Route 185 – Route Talbot – Route de la Montagne – Route à Michel (rue Raymond Ouest)– Route 185 (Été seulement).

**Planche 19 :** Route 185 – Route 232 Est – Route 293 – Route 291 – Chemin Taché – Route 185 (Hiver seulement).

**Planche 26 :** Route 185 – Route Beauséjour – Route de la Résurrection – Route 232 Ouest – Route de la Rivière – Route de l'Église – Route 185.

Les chemins de déviation d'urgence à emprunter pour chacun des trois contrats de construction sont présentés dans les trois tableaux suivants. Les numéros entre parenthèses dans le tableau renvoient au numéro des plans des chemins de déviation d'urgence.

<b>Contrat 20-3372-9822</b>	<b>Chemin de déviation d'urgence à emprunter entre les chaînages 0+000 à 4+600</b>
0-150 à 1+400	Chemin de déviation d'urgence (18) en été et (19) en hiver.
1+400 à 3+900	Chemin de déviation d'urgence (17).
3+900 à 5+000	Voie de desserte ouest ou de 3+900 à 4+340 (16).

Remarques :

L'intersection temporaire de la rue Raymond ainsi que de la route à Michel doit être maintenue jusqu'à la finalisation du pont d'étagement.

L'intersection de la rue Commerciale sud et de la route 185 doit être reconstruite temporairement entre 3+940.

<b>Contrat 20-3372-9809</b>	<b>Chemin de déviation d'urgence à emprunter entre les chaînages 4+600 à 10+620</b>
4+340 à 8+980	Chemin d'urgence (16).
8+980 à 10+620	Route 232 est, projetée entre 8+980 et 9+620 ainsi que le chemin d'urgence (12).

Remarques :

L'intersection des routes 185 et 232 est doit être maintenue jusqu'à ce que la rue du Domaine soit terminée (incluant le pont d'étagement).

L'intersection de la rue Commerciale sud et de la route 185 à Saint-Louis-du-Ha! Ha! doit être maintenue à son emplacement existant.

La rue Michaud, de l'intersection sud à nord de la rue Commerciale, pourrait être utilisée comme chemin de déviation en remplacement de la rue Commerciale.

<b>Contrat 20-3372-9808</b>	<b>Chemin de déviation d'urgence à emprunter entre les chaînages 10+620 à 13+620</b>
9+700 à 12+000	Chemin de déviation d'urgence (12).
12+000 à 13+620	Voie de desserte du côté ouest, de l'accès ouest du centre commercial (bassin d'épuration) jusqu'à l'intersection de la route 185 et de la route 232 Ouest + chemin d'urgence (9).

Remarques :

L'accès ouest du centre commercial (bassin d'épuration) doit être maintenu jusqu'à la finalisation des travaux de la rue Industrielle et du pont d'étagement.

En cas d'évacuation pour l'usine Norampac à Cabano, le chemin de déviation d'urgence à emprunter est le numéro 26.

## Commentaires généraux sur la cartographie

De façon générale les cartes sont lourdes et rendent difficilement l'information qu'elles contiennent. Par exemple, sur les cartes concernant le climat sonore, il est très difficile de repérer les points où des relevés ont été effectués, car ils se retrouvent « noyés » sous d'autres informations comme les lignes de bordure des trottoirs, les lignes de marquage, les lignes de bord de pavage, et plusieurs autres lignes non pertinentes sur une carte relative au climat sonore. Toutes ces informations alourdissent inutilement ces cartes.

Les couleurs devraient être revues afin que les informations soient visuellement plus claires. Par exemple : les aires urbaines sont en rouge et le réseau routier en rose, ce qui fait que ce dernier se distingue très mal dans les secteurs urbains.

Certaines informations ne se retrouvent pas dans la légende (ex : les lignes de transport d'électricité) ou encore sur la carte elle-même (ex. noms de rues de référence mentionnées dans l'étude d'impact : Madgin, Cascades).

## QUESTIONS / CORRECTIONS

### Section 2.1 : Caractéristiques de la circulation actuelle et future (page 5)

#### Question 50

Il est dit dans la dernière phrase que « ...la route 185 est un axe stratégique important pour le transport des marchandises entre le Québec et les provinces de l'Atlantique, mais aussi entre le Québec et l'Ontario ».

*Ne s'agirait-il pas du Nouveau-Brunswick plutôt que de l'Ontario ?*

#### Réponse 50

La route 185 est présentement le seul segment de la route Transcanadienne au Québec à deux voies contiguës, pourtant elle constitue un axe stratégique important pour le transport des marchandises entre le Québec et les provinces de l'Atlantique, mais aussi entre ces mêmes provinces et l'Ontario.

#### Question 51

Tableau 2.5 (page 30)

DMS<sup>d</sup> l'exposant (note de renvoi) devrait être 5 et non 4.

## Réponse 51

En effet, DMS<sup>5</sup> renvoie à la note 5 : Nombre d'accidents ayant causé seulement des dommages matériels.

## Section 5.1 : Analyse comparative des variantes de tracé (page 80)

### Question 52

*Les phrases de ce paragraphe devraient être inversées afin de respecter l'ordre de présentation des points du chapitre.*

### Réponse 52

Ce chapitre présente une description des tronçons communs aux différentes variantes étudiées. Ils correspondent aux tronçons d'autoroute construits dans l'axe actuel de la route 185. Ce chapitre présente également une description des quatre variantes de tracé passant à l'extérieur du corridor actuel de la route 185 afin de contourner le secteur périurbain, situé à la sortie nord de la ville de Cabano jusqu'à la Petite rivière Savane à Saint-Louis-du-Ha! Ha!. Un sommaire de ces descriptions est présenté au tableau 5.1.

**RAPPEL**

*Nous profitons de la transmission de ce document afin de souligner l'importance de nous signaler toute modification ou correction à l'étude d'impact, au projet et aux documents transmis jusqu'ici afin que tous puissent en tenir compte pour la suite de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement de ce projet.*

Section **2**

---

**QUESTIONS ET COMMENTAIRES  
COMPLÉMENTAIRES**

---

*Le présent document résulte de la consultation intra et interministérielle. Cet exercice a permis de vérifier si les éléments de la directive et du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9) ont été traités d'une façon satisfaisante dans la version provisoire de l'étude d'impact « Amélioration de la sécurité de la route 185 - Cabano et Saint-Louis-du-Ha ! Ha ! MRC de Témiscouata », déposée le 11 mars 2003 par le ministère des Transports.*

*Des informations additionnelles sont requises pour compléter l'étude d'impact.*

*Ainsi, tel que cela avait été mentionné dans le document de questions et commentaires qui vous a été transmis le 3 juin dernier, vous trouverez ci-jointes les informations additionnelles qui sont requises afin de compléter l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact.*

## **Données requises afin de compléter l'analyse du climat sonore**

### **Question 53**

*Les données relatives au niveau sonore, en phase de construction et d'exploitation, ne nous permettent pas de connaître les niveaux exacts de bruit en termes de décibels pour les résidences riveraines du projet qui subissent une augmentation.*

*Afin de compléter l'analyse du climat sonore, pouvez-vous fournir les données sur les niveaux de bruit en dB(A), avant et après le projet routier, pour les 33 résidences mentionnées au dernier paragraphe de la page 129 de l'étude d'impact.*

### **Réponse 53**

Cette information est disponible à l'annexe 4-2 de l'étude d'impact. Il s'agit des 33 résidences subissant une augmentation entre la colonne «Route existante à l'ouverture 2006-2008» et la colonne suivante «Ouverture du projet 2006-2008».

## **Programme général de surveillance environnementale du bruit en phase de construction**

### **Question 54**

*Tel que demandé dans la directive du ministre, l'initiateur doit présenter un programme général de surveillance environnementale décrivant les moyens et les mécanismes à mettre en place pour s'assurer du respect des exigences légales et environnementales et permettre de vérifier le bon fonctionnement des travaux, des équipements et des installations et de surveiller toute perturbation de l'environnement.*

*En ce qui concerne la surveillance du bruit pendant la construction, le programme doit, notamment inclure les éléments suivants :*

- *L'établissement des seuils de bruit à respecter en période de construction en tenant compte de la période de la journée ainsi que du niveau de bruit actuel (c'est-à-dire avant les travaux) dans les zones sensibles ;*
- *l'identification des secteurs sensibles et des niveaux sonores actuels et anticipés pour ces secteurs critiques ;*
- *l'identification des phases de construction à surveiller ;*
- *la description des procédures générales, lorsque celles-ci sont prévisibles, devant être mises en place pour assurer le respect des seuils de bruit à rencontrer, notamment :*
- *l'identification des mesures d'atténuation générales et spécifiques prévues et la description du mécanisme envisagé pour en assurer la mise en place, notamment l'inscription de ces mesures d'atténuation aux plans et devis ;*
- *le programme de relevés sonores envisagé, permettant la vérification de l'émission sonore des différents équipements utilisés et la vérification des niveaux sonores aux zones sensibles ;*
- *la description de la procédure à suivre lorsque les niveaux sonores dépassent les seuils de bruit à rencontrer ;*
- *les engagements de l'initiateur quant au dépôt des rapports de surveillance environnementale (nombre, fréquence, contenu).*

## **Réponse 54**

Le programme général de surveillance environnementale du bruit en phase de construction est défini dans le devis spécial «Gestion du bruit» ajouté à l'annexe 14.

## **Question 55**

*Outre ces éléments, l'initiateur doit indiquer s'il a prévu la mise en place d'un mécanisme de consultation effectif à partir du début des travaux de construction permettant à la population, aux riverains et aux usagers concernés, d'être informés sur le déroulement et la nature des activités de construction et de faire part de leurs préoccupations, de leurs attentes et de leurs plaintes, le cas échéant.*

## **Réponse 55**

La conseillère en communication du Service des liaisons avec les partenaires et les usagers choisit les différents moyens de communication à utiliser pour rejoindre la clientèle touchée et l'informer des travaux à réaliser et des entraves ou problèmes particuliers causés par ces derniers lesquels seront intégrés dans le plan de communication. Cette étape est réalisée en collaboration avec le chargé de projet, après avoir déterminé les principaux impacts de travaux, les clientèles touchées et les divers partenaires à associer au Ministère.

Le plan de communication est un outil essentiel pour faire connaître les problèmes que posent les travaux dans le milieu, leur complexité et les moyens mis en œuvre pour réduire les impacts sur les riverains et les usagers du réseau. Toutes les unités administratives du ministère des Transports, ont la responsabilité d'assurer un traitement diligent des plaintes reçues des citoyens, tel que prévu par la politique sur la gestion des plaintes. À cette fin, le logiciel d'exploitation Registre des plaintes facilite le suivi de la plainte et son règlement.

## **Analyse du volet vibration**

### **Question 56**

*L'étude d'impact est muette sur les vibrations qui seront induites par le projet en phase de construction et d'exploitation.*

*Les travaux de construction associés à ce projet routier se feront en grande partie à l'intérieur du corridor actuel de la route 185 et nécessiteront l'élargissement de l'emprise.*

- *Quels seront les impacts pour le milieu humain en terme de vibration lors de la réalisation des travaux de construction et quels seront ces impacts en phase d'exploitation de la route ?*
- *Quelles sont les mesures d'atténuation qui seront nécessaires pour rencontrer les normes de vibration généralement recommandées par le MTQ ?*

### **Réponse 56**

Pour les travaux à l'explosif, le contrôle des vibrations, l'intensité admissible et le contrôle du taux de monoxyde de carbone sont traités à la section 11.4.4 du C.C.D.G.

Lorsque les vibrations sont induites par le trafic routier, on est habituellement en mesure de corriger la situation en éliminant les irrégularités à la surface de pavage (affaissements, fissures) qui sont des sources d'émission de vibrations.

# ANNEXES