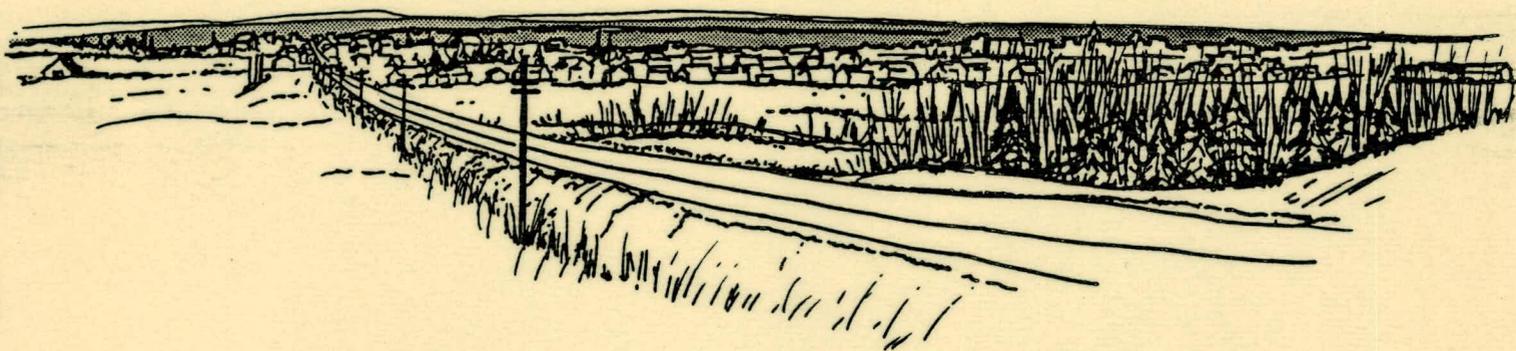




Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement



Étude environnementale
Liaison routière Bic/Mont-Joli
impacts et mesures de mitigation

Urbatique inc.
61 D'Auteuil
Québec, Qué.
G1R 4C2

Tome II

Août
1987

CANQ
TRJ
GE-PR
PR
115
V22

344519

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

CANQ
TR
GE
PR
115
V.2

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

NOTE AUX LECTEURS:

Ce présent document est le deuxième tome d'un nombre total de trois (3) sur l'étude environnementale de la liaison routière Bic/Mont-Joli.

Les trois (3) tomes sont les suivants:

TOME I: Problématique, inventaire et analyse des solutions.

TOME II: Impacts et mitigations.

TOME III: Annexe cartographique.

Les trois tomes sont une analyse globale (inventaire et impact) de la liaison routière de Bic à Mont-Joli.

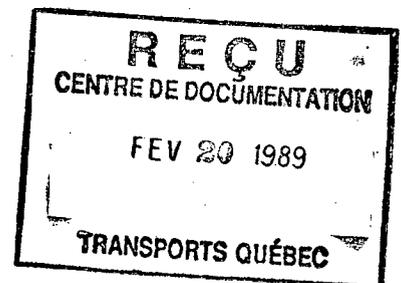


TABLE DES MATIERES

	Page
TOME I: Problématique, inventaire et analyse des solutions	
TOME II: Impacts et mitigations	
<u>CHAPITRE 5 - DESCRIPTION TECHNIQUE DU PROJET</u>	320
5.1 CARACTERISTIQUES GEOMETRIQUES	320
5.2 PHASES DU PROJET ET COÛTS	324
<u>CHAPITRE 6 - IMPACTS ET MESURES DE MITIGATIONS</u>	326
INTRODUCTION	326
6.1 IMPACTS PONCTUELS	326
6.2 IMPACTS GENERAUX ET SYNTHESE DES IMPACTS PONCTUELS	328
<u>6.2.1 Milieu bâti</u>	329
<u>6.2.2 Milieu sonore</u>	334
6.2.2.1 Méthodologie	334
6.2.2.2 Climat sonore projeté et impact prévisible	334
A) Climat sonore projeté lors de l'ouverture	334

TABLE DES MATIERES (suite)

	Page
B) Climat sonore projeté en 2,004	342
<u>6.2.3 Milieu agricole</u>	344
<u>6.2.4 Milieu biophysique</u>	354
6.2.4.1 Topographie et géomorphologie	354
6.2.4.2 Hydrologie	356
6.2.4.3 Végétation	357
6.2.4.4 Faune	360
A) Faune terrestre et avienne	360
B) Faune aquatique	362
<u>6.2.5 Le milieu visuel</u>	363
6.2.5.1 Bic à la rivière Rimouski	363
6.2.5.2 Rivière Rimouski à Sainte-Luce	364
6.2.5.3 Les impacts moyens pour l'ensemble du tracé	364
a) L'échangeur Lausanne	364
b) La traversée de la rivière Rimouski	367
c) L'échangeur Sainte-Odile	367
d) L'intersection de l'autoroute 20 avec le chemin du deuxième rang (boul. du Sommet)	369
e) Intersection de l'avenue de la Cathédrale et l'échangeur Léonidas	372
6.2.5.4 Les impacts mineurs pour l'ensemble du tracé	372
6.3 SYNTHÈSE DES IMPACTS RESIDUELS	377
CONCLUSION	379
BIBLIOGRAPHIE	382

TABLE DES MATIERES (suite)

Page

TOME III: ANNEXE CARTOGRAPHIQUE

LISTE DES TABLEAUX

		Page
TABLEAU LIIII:	Caractéristiques géométriques de l'autoroute	321
TABLEAU LIV:	Climat sonore projeté - Autoroute 20	336
TABLEAU LV:	Climat sonore actuel et projeté Raccordement entre l'Autoroute 20 et la rue Arthur-Buies (emprise de 20 mètres)	337
TABLEAU LV':	Climat sonore projeté - Route 232 (vitesse de croisière de 50 km/h)	339
TABLEAU LVI:	Tableau synoptique des éléments du milieu agricole touchés (Bic/Luceville)	345
TABLEAU LVI':	Tableau synthèse des superficies agricoles affectées par le projet autoroutier (de Bic - Sainte-Luce)	349
TABLEAU LVII:	Superficie des terres en culture affectées par exploitation	353
TABLEAU LVIII:	Superficie des différents boisés affectés et leur importance relative	359

LISTE DES FIGURES

	Page
FIGURE X: Section-type de la plate-forme projetée (13,3 m)	322
FIGURE XI: Section-type de la plate-forme projetée (18,3 m)	323
FIGURE XII: Route 132 et échangeur Brillant	365
FIGURE XII: Chemin du troisième rang	366
FIGURE XIV: Echangeur Lausanne	368
FIGURE XV: Echangeur Sainte-Odile	370
FIGURE XVI: Boul. du Sommet (Ch. du rang)	371
FIGURE XVII: Boul. du Sommet et av. de la Cathédrale	373
FIGURE XVIII: Echangeur Léonidas	374
FIGURE XIX: Echangeur Saint-Anaclet	375
FIGURE XX: Echangeur Luceville	376

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE I: Grille d'évaluation des impacts ponctuels

ANNEXE II: Résumé des impacts ponctuels pour le milieu agricole

ANNEXE III: Fiches d'impacts et mitigation ponctuels

ANNEXE IV: Mesures de mitigation relatives à la protection des cours
d'eau

ANNEXE V: Règlements sur les conditions de disposition des
immeubles excédentaires

ANNEXE VI: Directive préliminaire du ministre indiquant la nature, la
portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement

EQUIPE DE TRAVAIL

Cette étude a été réalisée sous la direction de

M. Daniel Waltz, écologiste
Chef du Service de l'environnement
Ministère des Transports du Québec

Ministère des Transports du Québec

Bernard Letarte, agronome, chargé de projet

Philippe Poulin, géomorphologue

Jean-Pierre Panet, ingénieur

Robert Montplaisir, biologiste

Denis Roy, archéologue

Fabien Lecours, architecte-paysagiste

URBATIQUE INC.

Jean-Luc Allard, acousticien, SNC Inc.

Jean-Claude Bergeron, géographe-urbaniste

Francine Picard-Brunet, agronome

Jacques Deschênes, biologiste

Claude Guérin, technicien en cartographie

Yvon Jobin, ingénieur civil

Christine Lajoie, architecte-paysagiste

André Proulx, archéologue, Ethnoscope

Sylvain Robin, technicien en cartographie

André Robitaille, géographe-géomorphologue

Gaétan Roy, agronome

Hélène Touzel, archéologue

Jean Tremblay, biologiste

Guy Verreault, agronome

France Verret, MBA

Chargés de projet: Jean-Paul Gravel, économiste-urbaniste
Gaétan Robert, ingénieur-urbaniste

CHAPITRE 5 - DESCRIPTION TECHNIQUE DU PROJET

Le présent chapitre présente les caractéristiques techniques du projet routier qu'entend réaliser le ministère des Transports, de même que les phases de construction et les coûts de construction des deux premières phases.

5.1 CARACTERISTIQUES GEOMETRIQUES

Le projet routier actuellement à l'étude prévoit, dans un premier temps, la réalisation d'une chaussée bidirectionnelle sur une distance de 31.0 km, entre Bic et Sainte-Luce. Ultérieurement, une seconde chaussée pourrait être ajoutée à la première. Les principales caractéristiques géométriques de l'autoroute projetée sont résumées au tableau LIII, alors que les figures X et XI présentent les sections-types (phase initiale). La route projetée sera conçue pour assurer en tout temps une vitesse de croisière de 100 km/h.

La chaussée (2 voies) proprement dite aura une largeur minimale de 13,30 m; elle se composera de deux voies de circulation de 3,65 m chacune et d'un accotement non pavé de 3 m de chaque côté. La construction de la chaussée à 2 voies se fera généralement du côté sud de l'emprise, à l'exception des échangeurs Brillant et Lausanne où la chaussée nord sera construite de même que pour le tronçon de l'autoroute situé entre l'avenue de la Cathédrale jusqu'aux environs de l'intersection avec le chemin de fer.

La construction d'une voie lente en direction est est prévue de la rue Tessier à la route 232 et de la route Brillant à la route Mitoyenne. En direction ouest, une voie lente sera construite à l'est de la route Mitoyenne sur environ 700 mètres et du pont de la rivière Rimouski à la rue Lausanne.

TABLEAU LIII: Caractéristiques géométriques de l'autoroute

Longueur du projet:	33,3 km (Bic à Sainte-Luce) 8,5 km (Sainte-Luce à Mont-Joli)
Nombre de voies:	Projet initial: 1 chaussée à 2 voies Projet final (à long terme): 2 chaussées à 2 voies
Largeur de la bande centrale:	33 m
Vitesse de design:	110 km/heure
Vitesse affichée:	100 km/heure
Largeur d'emprise:	Variable (90 m) (a)
Largeur des voies:	3,65 m 3,5 m (voies lentes)
Largeur des accotements:	Variable (2,0 m à 3 m)
Nombre d'échangeurs:	6 (Bic à Sainte-Luce) 1 (Sainte-Luce à Mont-Joli)
Nombre de ponts sur rivière:	1 (rivière Rimouski)

(a) Le ministère des Transports acquiert immédiatement l'emprise nécessaire pour construire les 4 voies de l'autoroute.

FIGURE X: Section-type de la plate-forme projetée (13,3 m)

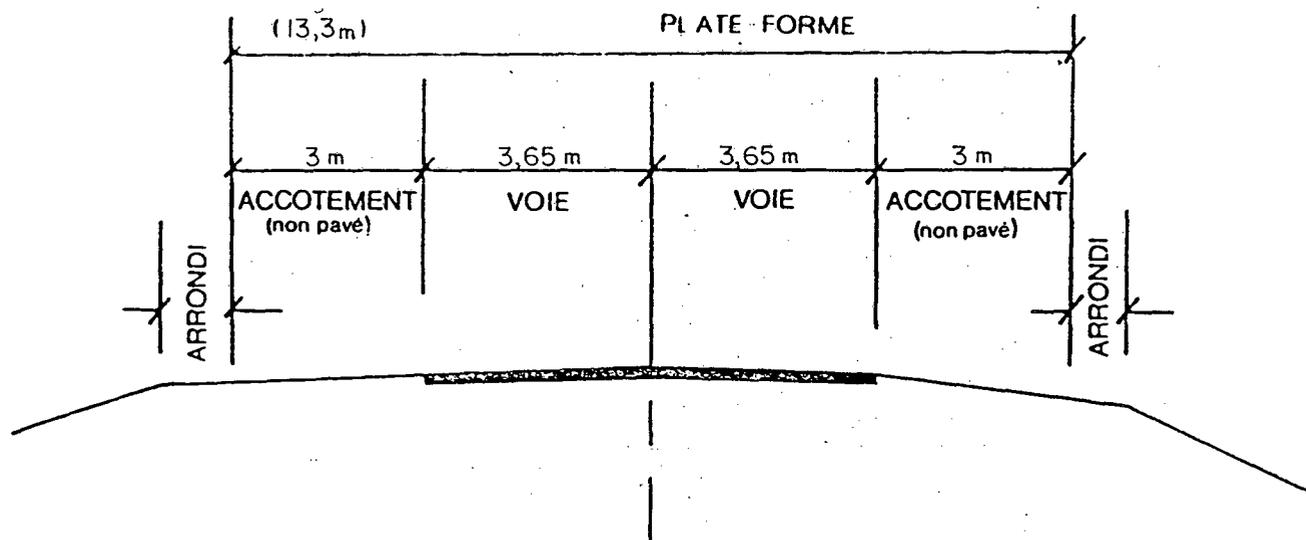
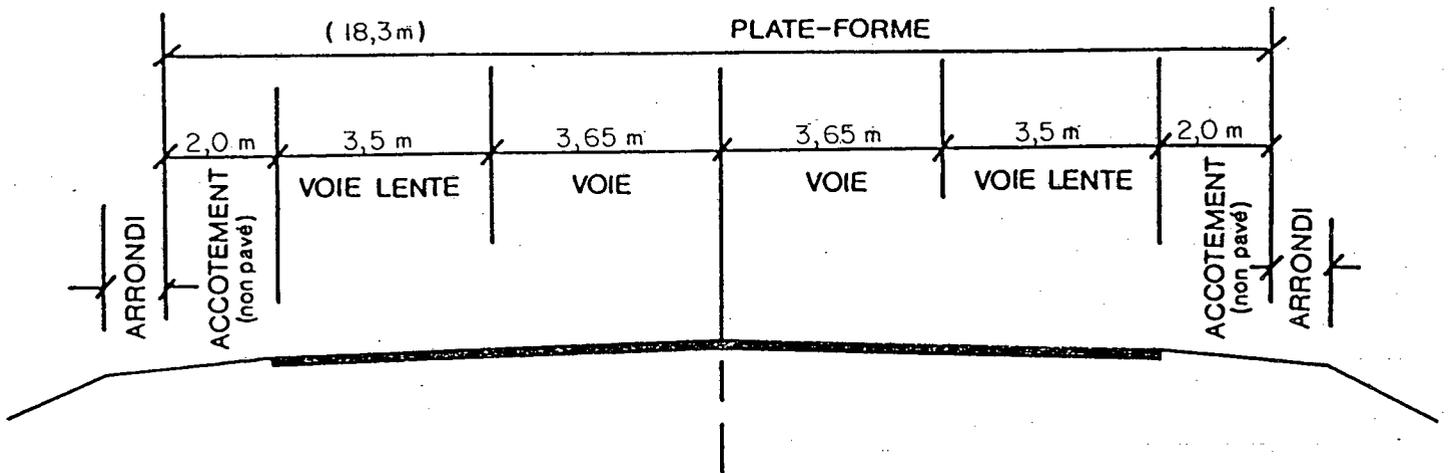


FIGURE XI: Section-type de la plate-forme projetée (18,3 m)



Au début du projet, l'aménagement d'une intersection à niveau assurera le lien entre la route 132 et l'autoroute 20. Puis, six échangeurs seront construits entre Bic et Sainte-Luce pour desservir les municipalités traversées. Ils se retrouvent au niveau des routes Brillant, Lausanne, Sainte-Odile (232), Léonidas, Père-Nouvel et 298. Ces échangeurs sont des carrefours dénivelés de type (parclo", à l'exception de l'échangeur Léonidas qui est du type "trompette". Au niveau de la route Brillant, seule la structure permettant à la route Brillant d'enjamber l'autoroute sera construite au cours de la première phase. Des voies de service seront aussi construites pour maintenir un lien routier entre la route 232 et la route Poirier par le deuxième rang. Ainsi une voie de service sera aménagée au sud de l'autoroute entre les échangeurs Sainte-Odile (232) et Léonidas et une autre voie de service au nord de l'autoroute reliera le deuxième rang et la route Poirier.

Le déboisement de l'emprise ne s'effectuera pas sur toute la largeur; la première phase du projet ne prévoit le déboisement que pour la chaussée à construire.

5.2 PHASES DU PROJET ET COUTS

L'échéancier de réalisation du projet prévoit trois phases de construction.

La première phase (Bic à la route 232) comporte la construction d'une chaussée d'autoroute à 2 voies. La deuxième phase (route 232 à la route 298) comporte aussi la construction d'une chaussée d'autoroute à 2 voies. La troisième phase englobe la construction de la deuxième chaussée à 2 voies et le prolongement de l'autoroute de Sainte-Luce à Mont-Joli.

Le prolongement de l'autoroute de Sainte-Luce à Mont-Joli sera conditionnel à la fin des travaux des deux premières phases, des besoins futurs et des priorités du ministère des Transports.

Le coût des deux premières phases s'élève à 37 100 000\$ et se répartit comme suit:

PHASE I: Bic - Des Saules (10.4 km)	10 100 000\$
Tessier - route 232 (1.1 km)	<u>3 500 000\$</u>
Sous-total:	13 500 000\$
PHASE II: Route 232 - Avenue Léonidas (4.5 km)	7 300 000\$
Avenue Léonidas - Avenue Père-Nouvel (7.4 km)	10 300 000\$
Avenue Père-Nouvel - route 298 (7.6 km)	<u>5 900 000\$</u>
Sous-total:	23 500 000\$
PHASES I ET II:	TOTAL: 37 100 000\$

CHAPITRE 6- IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION

INTRODUCTION

Le présent chapitre a pour but de décrire, pour le tracé retenu (autoroute de Bic à Sainte-Luce), les impacts appréhendés et les mesures de mitigation recommandées.

La méthodologie utilisée pour l'étude d'impact du tracé de l'autoroute sur le milieu récepteur, prend en compte les différentes phases du projet autoroutier et les effets sur les différentes composantes de l'environnement. Ainsi, pour chaque composante (milieu bâti, agricole, biophysique, visuel et sonore) des impacts généraux et ponctuels ont été identifiés. On entend par impacts généraux, ceux qui sont difficilement mesurables, qui touchent à l'ensemble du tracé étudié ou dont les effets sont ressentis, de façon diffuse, par une collectivité régionale ou sous-régionale. Les impacts ponctuels sont ceux qui sont facilement localisables, spécifiques à une phase donnée du projet et dans le cas du milieu humain dont les effets sont supportés par une composante unitaire du milieu (résidence, ferme...).

Nous traiterons dans un premier temps des impacts ponctuels en précisant la méthodologie utilisée et dans un deuxième temps des impacts généraux de même que de la synthèse des impacts ponctuels.

6.1 IMPACTS PONCTUELS

Les impacts ponctuels sont identifiés sur une carte topo-cadastre au 1:20,000 (cf. Tome III, cartes no 16 A et 16 B). Ils sont également décrits sur des fiches incluses à l'annexe III. Sur chacune des fiches, on trouve un numéro séquentiel, une description du milieu concerné, l'inten-

sité de l'impact, la localisation (chaînage), la durée, les mesures de mitigation à être apportées et l'impact résiduel s'il y a lieu.

A noter que pour le milieu visuel des croquis indiquant les impacts et les mesures de mitigation appropriées accompagnent la majeure partie des fiches.

L'importance globale ou intensité des impacts, pour un objet donné, résulte de la prise en considération du niveau de perturbation subi par l'objet et de sa valeur. Le niveau de perturbation s'apprécie à partir de considérations techniques sur les caractéristiques de l'action s'exerçant sur l'objet (durée, intensité, étendue)⁽¹⁾. La valeur de l'objet dépend de sa contribution aux besoins directs ou indirects des hommes. En fait, il s'agit, d'une part de la sensibilité de l'objet face à la présence de l'autoroute et, d'autre part, de la valeur comme telle accordée à l'objet.

L'intensité d'un impact est donc fonction du degré de perturbation de l'objet touché et de l'importance relative de cet objet pour le ou les utilisateurs actuels ou potentiels. La notion d'intensité de l'impact fait référence à une hiérarchisation en trois classes soit majeur, moyen et mineur. L'impact est majeur lorsque les effets du projet sur l'environnement sont presque inévitables et qu'ils ont de très fortes chances de s'étendre à de larges superficies impliquant une ressource de grande valeur. De tels effets risquent de réduire considérablement la valeur de la ressource concernée. Un impact est mineur lorsque les impacts du projet ont peu de chance de se produire et de s'étendre, malgré qu'ils aient des effets négatifs ou, alors, les effets sont peu importants et se font sentir sur une ressource de faible valeur. Enfin, l'impact est moyen lorsque ses caractéristiques le placent entre les deux extrêmes (majeur et mineur) (cf. Annexe I: Grille d'évaluation des impacts ponctuels).

(1) Voir Annexe 1 pour détails sur la méthodologie d'évaluation des impacts (Grille d'évaluation des impacts ponctuels).

La durée de l'impact est fonction des différentes phases ou étapes que franchit la réalisation du projet autoroutier (impacts dus à la construction, à la présence et à l'entretien de la route). La durée est soit permanente ou temporaire. Un impact est permanent lorsque l'objet touché est détruit de façon définitive ou que les effets se prolongent durant la période d'utilisation du lien routier. L'impact est temporaire lorsque les effets sur l'objet concerné ne durent que pendant un certain temps (ex: lors de la construction). La majeure partie des impacts ponctuels du projet autoroutier sont permanents.

Un projet autoroutier doit être complété de façon à perturber le moins possible l'environnement. Parce qu'inévitablement l'implantation d'une autoroute ne va pas sans effets sur les milieux biophysique, bâti, agricole, visuel et sonore, des mesures de mitigation ont été prévues pour chacun des impacts identifiés le long du tracé retenu. Ces mesures de mitigation ont pour but de proposer des correctifs, afin de prévenir ou d'amoindrir les impacts négatifs sur l'environnement.

6.2 IMPACTS GENERAUX ET SYNTHESE DES IMPACTS PONCTUELS

Nous donnons, pour chacun des milieux inventoriés, une image complète des impacts généraux et ponctuels. Le lecteur pourra ainsi se former une opinion claire de toutes les implications du projet de tracé autoroutier sur chacune des grandes dimensions environnementales susceptibles d'être affectées.

Quoique diffus et difficilement mesurable, un impact général doit obéir aux règles d'évaluation définies pour les impacts ponctuels, dans la section précédente.

6.2.1 Milieu bâti

Dans la majeure partie de son parcours, l'autoroute traverse des zones boisées ou agricoles. Sauf pour l'agglomération de Rimouski où une situation critique est créée par le projet de tracé autoroutier, aucune autre agglomération urbaine n'est directement affectée, aucune maison ne reste à déplacer (les expropriations sont déjà faites). Dans la région immédiate de Rimouski, de nombreux impacts généraux et ponctuels, dont certains sont majeurs, résulteront du projet si l'emplacement du tracé et des échangeurs restent inchangés.

L'impact le plus important se situe au niveau de l'échangeur Sainte-Odile (impact majeur). C'est par le biais des effets reliés au boulevard Arthur-Buies que cet échangeur exerce une pression sur le milieu urbain. Le design de l'échangeur privilégie l'entrée dans l'agglomération dans l'axe du prolongement du boulevard Arthur-Buies provoquant ainsi une déstructuration du milieu bâti (résidentiel et commercial) et des problèmes de circulation locale et de sécurité piétonnière.

L'accès nécessaire à Arthur-Buies et l'intersection avec Sainte-Odile favorisent le développement du territoire des quartiers Sacré-Coeur et Nazareth. D'ailleurs, ces quartiers présentent une bonne capacité d'accueil (2,915 logements constructibles). Une accentuation des forces de développement résidentiel à l'ouest risque d'entraîner des perturbations importantes sur l'organisation urbaine de l'agglomération de Rimouski. Ceci créera une séparation, de part et d'autre de la ville, des sites d'emplois et de résidence des travailleurs et, aussi, une pression qui sera considérable sur un déplacement de la structure commerciale du centre-ville vers le sud des quartiers Sacré-Coeur et Nazareth.

Un des effets significatifs du projet de raccordement à Arthur-Buies est celui engendré par la création potentielle d'un espace commercial d'importance dans le voisinage de l'échangeur de la rue Lauzanne. La mise en

valeur de l'espace de compétition se traduirait par un affaiblissement important de l'assiette fiscale urbaine au centre-ville et une mésallocation des espaces commerciaux, actuellement en équilibre entre l'offre et la demande (cf. analyse des solutions p. 276 pour plus de détails).

Cependant du côté du développement résidentiel, les quartiers Sacré-Coeur et Nazareth offrant d'importants espaces appelés éventuellement à se développer pourraient voir encourager leur expansion par la venue d'un centre commercial important près de leurs limites.

En conséquence, nous proposons de limiter l'accès direct sur le boulevard Arthur-Buies en favorisant un axe nord-sud de pénétration dans Rimouski, via la route 232, au niveau de l'échangeur Sainte-Odile et en ne reliant pas le boulevard Arthur-Buies à cet échangeur. En plus de limiter les effets négatifs ci-haut mentionnés, l'abandon de l'extension du boulevard Arthur-Buies sauvegarde une aire résidentielle ayant un potentiel intéressant de croissance. La sauvegarde de ce secteur, en plus d'éviter la déstructuration du tissu urbain, favorise cette croissance.

Du point de vue de la circulation là aussi les effets prévisibles sont multiples. L'utilisation intensive du boulevard Arthur-Buies entre en conflit avec la circulation locale nord-sud et la circulation d'autobus scolaire ayant comme point de destination et d'origine le boulevard Arthur-Buies à l'ouest de la rue de la Cathédrale.

Le transport scolaire serait perturbé et la sécurité des enfants compromise si le boulevard Arthur-Buies devient la voie de pénétration principale de Rimouski. L'inventaire a révélé que le quartier de la terrasse, au sud du boulevard Arthur-Buies, est un des quartiers les plus peuplés et les plus jeunes de Rimouski. On y trouve 4,386 personnes soit 15,3% de la population totale de Rimouski, c'est un quartier jeune puisqu'il contient la plus forte concentration de moins de 20 ans. Tous les jours, il y a 350 enfants qui traversent Arthur-Buies pour aller à l'école primaire auxquels s'ajoutent 250 jeunes qui vont à la polyvalente. En plus, s'ajoute une intense

circulation d'autobus scolaire, 10 d'entre eux transportent des élèves habitant le quartier. A ce flux local vient s'ajouter celui alimentant l'ensemble de la polyvalente sise au nord d'Arthur-Buies. Il s'agit dans ce cas de plus de 47 autobus par jour qui empruntent le boulevard Arthur-Buies. Non seulement l'utilisation du boulevard Arthur-Buies via l'échangeur Sainte-Odile entre-t-il en conflit avec le transport scolaire, mais en plus, il représente un risque accru élevé pour la sécurité de nombreux enfants qui doivent le franchir pour se rendre à l'école.

En plus des perturbations au niveau du transport scolaire, c'est tout le réseau routier interne et le réseau piétonnier local (en excluant les étudiants) qui seront perturbés et ce au détriment des voyageurs locaux et régionaux. En effet, le mélange de circulation du quartier et de circulation en provenance et à destination du centre urbain avec celle de transit accroît les points de conflit et contribue à un ralentissement d'autant plus grand que dans le cas présent, un flux local nord-sud doit venir couper et/ou emprunter en partie un flux de transit est-ouest.

En résumé, les effets d'une voie de pénétration empruntant le boulevard Arthur-Buies sur le milieu bâti (résidentiel et commercial) et la circulation locale de même que la sécurité des piétons sont majeurs. En conséquence, nous proposons, tel que mentionné auparavant, de limiter l'accès direct sur le boulevard Arthur-Buies via l'échangeur Sainte-Odile de façon à éviter une utilisation intensive de ce boulevard. On doit également compléter le lien entre la zone industrielle et l'échangeur Léonidas comme prévu. Ces modifications contribueront à la diffusion de la circulation dans Rimouski.

Les autres impacts ponctuels (2) observés sont mineurs et se situent au niveau de l'échangeur Lausanne et à l'intersection du boulevard du Sommet et de l'autoroute. Certains commerces (2) et des habitations (7) seront entourés de routes dans le secteur de l'échangeur Lausanne. Les résidents touchés subiront des pertes de terrain et des modifications au patron de déplacement local.

La construction de l'autoroute modifiera les temps-distance à deux (2) endroits, soit à l'échangeur Lausanne et à l'intersection du boulevard du Sommet et de l'autoroute. Au niveau de l'échangeur Lausanne, par exemple, la distance à parcourir pour se rendre au site d'enfouissement sanitaire de la ville à partir de l'intersection des rues des saules et Lausanne sera plus que doublée. L'impact est mineur et ne se fera sentir que pour l'accès au site d'enfouissement sanitaire. Par ailleurs l'intersection du boulevard du Sommet et de l'autoroute aura pour effet de dévier la circulation du boulevard du Sommet par la voie de desserte et l'avenue de la Cathédrale et, par conséquent, de modifier les patrons de circulation utilisés habituellement par ce boulevard. Seulement quelques usagers de ce boulevard seront affectés par ce changement et encore ici l'impact prévu est mineur.

Au niveau de la structure commerciale régionale, théoriquement, le fait de relier par un lien autoroutier Bic à Sainte-Luce et ensuite d'emprunter la route 132 jusqu'à Sainte-Flavie aura très peu d'effet voir même aucun sur le rôle commercial de Rimouski tel que mis en évidence par la loi de Reilly⁽¹⁾ et dû à la très forte concentration de la demande dans Rimouski et sa continuité urbaine. Cependant les commerces routiers situés le long de la route 132 entre Bic et Sainte-Luce peuvent subir des effets plus ou moins importants à cause d'une diminution du flux véhiculaire causé par la construction de l'autoroute.

Les commerces routiers susceptibles d'être touchés sont au nombre de trente-neuf (39) et se répartissent comme suit: huit (8) stations-

(1) La loi de Reilly sur la gravitation commerciale émet l'hypothèse que deux villes attirent commercialement les clients de tout point intermédiaire en proportion directe avec la surface commerciale respective de chaque ville et en proportion inverse de la distance au carré des points intermédiaires par rapport à chaque ville.

services, huit (8) restaurants, quatre (4) bars laitiers, trois (3) casse-croûte, huit (8) motels, quatre (4) dépanneurs et quatre (4) dépanneurs station-service. Il faut toutefois préciser que parmi ceux-ci, les commerces situés dans l'agglomération de Rimouski (au nombre de treize (13) soit: trois (3) stations-services, cinq (5) restaurants, deux (2) motels, deux (2) dépanneurs et un (1) dépanneur station-service) devraient être peu touchés par le projet autoroutier. En effet, beaucoup d'usagers de l'autoroute auront comme point de destination ou d'arrêt, la ville de Rimouski ce qui pourrait contribuer à maintenir la clientèle locale déjà importante pour la subsistance de ces commerces.

La plupart des commerces du type de ceux ci-haut mentionnés dépendent étroitement de la relation qu'ils ont avec le réseau routier. Dans la mesure où un commerce routier voit le flux véhiculaire auquel il est rattaché fortement perturbé, il risque de subir un dommage considérable. Cet impact n'est cependant ni absolu, ni automatique. Tout dépend de la part de la clientèle représentée par le flux de passage par rapport à une clientèle résidente. Seule une analyse détaillée cas par cas, permettrait d'établir rigoureusement l'impact environnemental subi par chaque commerce.

La construction de l'autoroute entre Bic et Sainte-Luce n'aura pas seulement des impacts négatifs. En effet, ce nouvel axe routier, en plus d'offrir des conditions de déplacements plus adéquates à la circulation de transit permet de donner à la route 132 une vocation d'axe de déplacements locaux plus conforme à son aménagement actuel. La construction de l'autoroute aura donc un impact positif pour les nombreux résidents situés le long de la route 132 (discuté en détail à 6.2.2).

6.2.2 Milieu sonore

6.2.2.1 Méthodologie

L'impact sonore produit par ce projet a été évalué suivant les critères décrits dans le document "Méthodologie pour l'évaluation de l'impact sonore des transports", rédigé par le Service de l'environnement du ministère des Transports. Ainsi, le climat sonore projeté est d'abord analysé en absolu (i.e. niveau de bruit projeté comparé uniquement aux normes ou critères d'acceptabilité qui y correspondent) puis, en considérant le climat sonore actuel (analyse en "relatif"). Pour plus de détails sur la méthodologie utilisée, voir Tome I: Problématique, inventaire et analyse des solutions, p. 196.

6.2.2.2 Climat sonore projeté et impact prévisible

A) Climat sonore projeté lors de l'ouverture

La construction de l'autoroute 20 entre Bic et Saint-Anaclet en zone agricole occasionne presque essentiellement des impacts mineurs pour quelques résidences isolées dans le secteur de Bic et au croisement entre l'autoroute 20 et le deuxième rang (au sud de Rimouski). Le prolongement de la chaussée autoroutier entre Saint-Anaclet et Sainte-Luce n'occasionne aucun impact dans ce secteur.

Dans le cas de Bic à Saint-Anaclet, deux résidences dans le secteur de Bic (intersection de l'autoroute 20 et de la route 132) et une douzaine de résidences au sud de Rimouski (au croisement de l'autoroute 20 avec le deuxième rang) subiront des niveaux sonores variant de 56 à 59dBA si l'on ne considère que l'autoroute 20. Comme les données de circulation du 2^e rang ne sont pas disponibles, il est impossible d'évaluer précisément

l'impact associé à l'implantation de l'autoroute. Cependant, l'impact relatif devrait varier de négligeable à faible compte tenu de la distance séparant le deuxième rang de l'autoroute. Dans tous les cas, l'impact absolu devrait être faible.

Si on se réfère au tableau LIV, on constate que pour les données JME 1984, la zone d'influence L_{eq} 24 heures 55dBA s'étend respectivement à 120 (côté sud) et à 85 mètres (côté nord) le long du tracé de l'autoroute de Bic à Sainte-Luce. Ainsi, les niveaux sonores L_{eq} 24 heures à la limite de l'emprise sont respectivement de 65dBA (côté sud) et 59dBA (côté nord). Bref, dans aucun cas les résidences ne sont soumises à un niveau sonore nécessitant des mesures de mitigation à court terme.

Ces niveaux sonores projetés prennent comme hypothèse que le volume de circulation empruntant l'autoroute 20, sera relativement constante entre Bic et Sainte-Luce. Dans le cas où seul le raccordement avec le boulevard Arthur-Buies est construit (échangeur Sainte-Odile), on constate au tableau LV que l'augmentation à court terme du climat sonore actuel sera d'environ 5dBA. Dans le cas des résidences situées le long d'Arthur-Buies (distance d'environ 20 mètres), l'impact sonore est moyen à court terme (compte tenu des données de 1984) et fort à long terme en autant que le pourcentage de camions estimé et la vitesse affichée sont valides.

C'est pour cette raison, entre autres, qu'il est proposé comme mesure de mitigation, l'aménagement d'un échangeur à Sainte-Odile favorisant la pénétration dans Rimouski, via la route 232, et qui ne relierait pas le boulevard Arthur-Buies à cet échangeur et l'assurance d'un lien entre l'échangeur Léonidas et le secteur industriel. De cette façon, les raccordements de l'autoroute 20 avec la route 232 et la rue Léonidas empêcheront une augmentation du débit de la circulation sur Arthur-Buies, et ainsi le niveau de bruit généré.

Si nous supposons que toute la circulation de l'autoroute 20 se destinant à Rimouski utilise la route 232 et s'ajuste à la circulation actuelle sur

TABLEAU LIV:

CLIMAT SONORE PROJETE - AUTOROUTE 20

Tronçon considéré	Débits de circulation (1) JME 2004 en véhicules/jour	Camions en %	Vitesse affichée en km/h	Distance C/C en mètres entre la voie et un observateur soumis au niveau L _{eq} 24 heures suivants (en dBA):			
				55	60	65	70
Autoroute 20 entre Bic et Sainte-Luce	JME 1984: 8300 - deux voies	6	100	120 et 85 (3)	66 et (2) (3)	(2)	(2)
	JME 2004 (1): 12350 - deux voies	6	100	147 et 112 (3)	82 et 46 (3)	48 et (2) (3)	(2)
	- quatre voies	6	100	132	68	(2)	(2)

(1) Taux de croissance moyen annuel de 2%, basé sur les données JME 1984.

(2) Observateur situé à l'intérieur de l'emprise.

(3) Les distances affichées indiquent la zone d'impact de part et d'autre de l'emprise.

TABLEAU LV: Climat sonore actuel et projeté
Raccordement entre l'autoroute 20 et la rue Arthur-Buies
(emprise de 20 mètres)

Scénario considéré	Distance C/C source-récepteur en mètres				
	10	15	20	30	40
Climat sonore actuel en dBA JME 1984: 5162 Camions: 6%	58.3	55.7	53.8	51.2	49.3
Climat sonore projeté en dBA JME 1984: 10536 Camions: 4.3%	63.5	60.9	59.0	56.4	54.5
Climat sonore projeté JME 2004: 15650 Camions: 4.3%	65.9	63.3	61.4	58.7	56.8

cette dernière. En se référant au tableau LV', on constate, pour un pourcentage de 3,6 % de camions, une augmentation du climat sonore de l'ordre de 3dBA pour les résidents situés de part et d'autre de la route en considérant l'élargissement de la 232. Le climat sonore absolu sera de l'ordre de 61dBA pour un résident situé à 13 mètres du centre de la chaussée et 59dBA pour celui situé à 17 mètres.⁽¹⁾ L'impact relatif est faible en autant que la vitesse de croisière n'excède pas 50 km/h et que le pourcentage de camions se maintienne à 3,6 %. Si, par contre, un accroissement du pourcentage de camions à 6 % était constaté, l'augmentation du niveau sonore serait de l'ordre de 4,4dBA environ, occasionnant un impact relatif moyen. Toutefois, sur une section de la route 232 on retrouve une pente assez prononcée où deux résidences situées à cet endroit ont une marge de recul inférieure à 15 mètres (soit 13 mètres). En raison de cette pente, une augmentation additionnelle de 2dBA est prévue, ce qui occasionne un impact relatif fort pour ces deux résidences, qu'il y ait 3,6 % ou 6 % de camions.

Ces niveaux sonores projetés pour la route 232 prennent pour hypothèse que la vitesse de croisière des véhicules n'excède pas 50 km/h. Or, en supposant un accroissement à 70 km/h de la vitesse de croisière, on observerait une augmentation additionnelle du niveau sonore de l'ordre de 3dBA, occasionnant ainsi un impact relatif fort pour la majeure partie des résidences. Le niveau sonore absolu dépasserait 64dBA pour les résidences situées à moins de 15 mètres du centre de la chaussée, ce qui entraînerait l'expropriation de ces résidences (soit 6 maisons). Compte tenu de l'impact prévu, il est important que la vitesse de croisière des véhicules n'excède pas 50 km/h. Ces deux résidences subiront, dans le cas du scénario de moindre impact (soit 3,6 % de camions), un niveau sonore de 62 à 63dBA à court terme (JME 1984 projeté) et de 63 dBA à 65 dBA à long terme (JME 2004

(1) La plupart des résidences de la route 232 sont situées à 13 mètres ou à 17 mètres de la chaussée.

TABLEAU LV': Climat sonore projeté - Route 232 (vitesse de croisière de 50 km/h)

Scénario considéré	Distance C/C (en m) entre la voie et un observateur soumis aux niveaux à L_{eq} 24 h (en dBA) suivant			Climat sonore L_{eq} (en dBA) selon les distances C/C (en mètre) suivant	
	55	60	65	13 m	17 m
JME 1984: 8 390					
Camions: 3,6 %	33	15	--	61,1	59,4
Camions: 6,0 %	40	19	--	62,5	60,7
JME 2004: 12 470					
Camions: 3,6 %	42	20	--	62,8	61,1
Camions: 6,0 %	52	25	11	64,2	62,4

projeté), tandis que dans le cas de 6 % de camions, le niveau sonore est de 63 à 65dBA à court terme et de 64 à 66dBA à long terme. Mais cet impact sonore n'est pas occasionné par une diminution de la marge de recul de ces deux maisons situées en bordure de la route 232 ou par l'empiètement de la route sur leur terrain riverain, de sorte que le ministère des Transports du Québec n'est pas justifié d'exproprier ces maisons.

Ainsi, à l'exception de ces deux résidences, le climat sonore sera très acceptable (59 à 61 dBA) pour les riverains si le pourcentage de camions demeure à 3,6 %. Mais si le pourcentage de 6 % de camions était constaté, l'ouverture de l'avenue Léonidas serait alors indispensable.

L'utilisation de l'avenue Léonidas comme accès à l'autoroute 20 ne représente aucun problème compte tenu du zonage des terrains en bordure. En effet, l'utilisation du sol est presque exclusivement industriel avec un secteur restreint zoné résidentiel et commercial. Il permettrait de libérer la route 232 et de canaliser les véhicules lourds dans ce secteur. Aussi, en raison de sa vocation industrielle, un accès direct à l'autoroute 20 sera très profitable à son développement économique. En se référant au tableau suivant, on observe que le climat sonore est très acceptable compte tenu de la vocation première de cette avenue. L'impact sonore (relatif et absolu) est faible en autant que la vitesse de croisière n'excède pas 50 km/h.

Climat sonore projeté de l'avenue Léonidas
(vitesse de 50 km/h)

Circulation projetée	L _{eq} ou dBA		
	55	60	65
JME 1984: 5345			
Camions: 3,6 %	25	12	--
Camions: 6,0 %	29	14	--
JME 2004: 7940			
Camions: 3,6 %	32	15	--
Camions: 6,0 %	40	19	--

De Bic à Sainte-Luce, l'aménagement de l'autoroute réduira les débits de circulation sur la route 132 et entraînera un impact sonore positif. En effet, à l'ouest de Sacré-Coeur, le débit de circulation passera de 8310 (JME 1984 actuel) à 2443 (JME 1984 projeté) à court terme, puis augmentera légèrement à 3630 (JME 2004 projeté) à long terme, tandis qu'entre Rimouski-Est et Sainte-Luce, le débit passera de 9152 (JME 1984 actuel) à 2160 (JME, 2004 projeté) à long terme. Dans toute la zone de 90 km/h, une diminution de l'ordre de 2 à 4 dBA pour les résidences les plus rapprochées (20 mètres environ) est à prévoir, ce qui représente un impact positif moyen. Toutes les résidences situées à plus de 20 mètres du centre de la chaussée ont un niveau sonore inférieur à 60 - 62 dBA, ce qui est très acceptable (cf. tableau suivant).

Climat sonore projeté de Bic à Sainte-Luce

Tronçon considéré	Débit de circulation JME en véhicules/jour	L _{eq} 24 heures (dBA)			
Bic à Sacré-Coeur	JME 1984 actuel: 8310	88	42	20	--
	JME 1984 projeté: 2443	53	26	12	--
	JME 2004 projeté: 3630	68	32	15	--
Rimouski-Est à Sainte-Luce	JME 1984 actuel: 9152	113	55	26	12
	JME 1984 projeté: 216	21	10	--	--
	JME 2004 projeté: 3210	62	30	14	--

B) Climat sonore projeté en 2004

Le climat sonore projeté en 2004 est représenté sur les cartes 13A et 13B à l'aide de la ligne isosonique L_{eq} 24 heures = 55 dBA (cf. Tome III, Annexe cartographique).

Même en l'an 2004, les impacts sonores le long de l'autoroute 20 seraient faibles, les résidences les plus rapprochées de l'emprise subissent un niveau sonore de l'ordre de 60dBA. Pour les résidences situées près de Bic, aucune n'est soumise à un niveau sonore supérieur à L_{eq} 24 heures de 65dBA, les impacts pour les quelques résidences affectées varient de faible à moyen, étant donné que le climat sonore actuel est déjà élevé.

Cependant, il faudra porter une attention particulière à certains secteurs le long de l'autoroute au niveau de Sacré-Coeur et de Rimouski (ch. 310+00 à 370+00, 392+00 à 452+00, 503+00 à 531+00) où, du côté nord de la future autoroute, le territoire est zoné public ou agricole (municipal) mais pourrait éventuellement être sujet à des pressions pour fin de développement résidentiel. Si tel était le cas, l'impact produit serait important car les niveaux de bruit prévus en 2004 peuvent atteindre 66dBA en bordure de l'emprise, comparativement à des valeurs se situant entre 59dBA et

62,5dBA lors de l'ouverture (calculée selon les débits de circulation de 1984).

Cette augmentation du niveau sonore provoquerait des dérangements pour les résidents pouvant entraîner des plaintes par la suite et nécessitant certaines mesures de mitigation (ex: aucune construction à une distance d'au moins 30 m de l'emprise, possibilité d'aménagement de barrières acoustiques, cf. fiche S-2, Annexe III pour détails).

Egalement, sur la rue Sainte-Odile (route 132), en supposant un taux d'accroissement annuel moyen de 2 %, le débit de circulation journalier estival augmentera de 8390 véhicules/jour (1984 projeté, phase 2) à 12 470 véhicules/jour (en 2004). Cette augmentation du DJME se traduit en une augmentation du climat sonore de 1,7dBA environ pour les riverains de la route 232.

En se référant au tableau LV', on observe que l'impact sonore absolu est moyen pour la majorité des résidents en supposant que le pourcentage de camions et la vitesses de croisière demeurent constants (3,6 % de camions et 50 km/h). Les résidences les plus rapprochées (13 mètres du centre de la chaussée) subiront un niveau sonore inférieur à 63dBA,⁽¹⁾ occasionnant ainsi un impact absolu moyen. Mais si le pourcentage de camions augmente à 6 %, le niveau sonore passera à 64dBA pour ces mêmes résidences. Un climat sonore de l'ordre de 64 à 65dBA est le maximum acceptable selon les critères de la Division environnement du ministère des Transports du Québec. Ce niveau représente un impact absolu et relatif fort.

(1) A l'exception des deux résidences situées dans la pente de la route 232 qui subiraient un niveau sonore supérieur à 64dBA si elles n'étaient pas expropriées.

Donc, en autant que le pourcentage de camions demeure à 3,6 % et que la vitesse de croisière n'excède pas 50 km/h, le climat sonore est très acceptable pour les riverains. Par contre, si le pourcentage de camions s'accroît à 6 %, le climat sonore risque de dépasser les normes acceptables pour les résidents situés à moins de 15 mètres du centre de la chaussée.

Comme mentionné auparavant, il est essentiel, pour minimiser l'impact, que la limite de vitesse sur la route 232 soit maintenue à 50 km/h. De même, il est souhaitable que l'avenue Léonidas soit ouverte afin de canaliser les véhicules lourds dans une zone industrielle. La zone d'influence L_{eq} 24 heures 60 dBA s'étendra à 15 mètres (3,6 % de camions) et à 19 mètres (6 % de camions) en 2004 (cf. tableau suivant). Bref, dans aucun cas les résidences ne sont soumises à un niveau sonore nécessitant des mesures de mitigation.

Climat sonore projeté (vitesse de 50 km/h)

Circulation projetée	Camions (%)	L_{eq} 24 heures (en dBA)		
		55	60	65
JME 1984: 5345	3,6	32	15	--
	6,0	40	19	--

6.2.3 Milieu agricole

Dans cette partie, nous évaluerons les répercussions du projet sur le milieu agricole. Pour atteindre cet objectif, nous avons procédé à un inventaire de tous les éléments du milieu agricole qui peuvent être sensibles à un projet d'infrastructures routières. Deux tableaux synoptiques (tableaux LVI et LVI') ont été élaborés et font le bilan des éléments affectés lors du passage de l'autoroute 20 (Bic/Luceville).

TABLEAU LVI: Tableau synoptique des éléments du milieu agricole touchés
(Bic/Luceville)

Superficie des terres agricoles touchées par l'emprise⁽¹⁾ totale de l'autoroute.

TOTAL:	334 ha	. Nombre d'exploitations:	65
		. Nombre de lots touchés:	263

Utilisation du sol:

- Culture 180 ha (54%)

. Foin/Grain potentiel agricole	A	97.9	ha
	B	12.3	ha
	C	39.4	ha
. Foin et pâturage amélioré	A	11.1	ha
	B	---	
	C	---	
. Pâturage permanent	A	0.8	ha
	B	---	
	C	6.4	ha
. Pâturage naturel	A	---	
	B	---	
	C	---	
. Culture maraîchère	A	12.0	ha
	B	---	
	C	---	

- Boisé 148 ha (44%)

- Autres 6 ha (2%)

(1) Emprise à quatre voies plus les échangeurs.

TABLEAU LVI: (suite)

Superficie des résidus de terres agricoles créés par l'autoroute et non accessible. (*)

TOTAL: 277 ha . Nombre d'exploitations: 17
 . Nombre de lots touchés: 43

Utilisation du sol:

- Culture 146 ha (53%)

. Foin/Grain potentiel agricole	A	41.5	ha
	B	25.8	ha
	C	34.2	ha
. Foin et pâturage amélioré	A	24.7	ha
	B	---	
	C	---	
. Pâturage permanent	A	3.5	ha
	B	---	
	C	3.2	ha
. Pâturage naturel	A	13.1	ha
	B	---	
	C	---	
. Culture maraîchère	A	---	
	B	---	
	C	---	

- Boisé 125 ha (45%)

- Autres 6 ha (2%)

(*) Résidus non accessibles: résidus isolés, touchés par la servitude du non accès imputée par le projet autoroutier.

TABLEAU LVI: (suite)

Superficie des résidus de terres agricoles créés par l'autoroute et accessible. (*)

TOTAL:	740 ha	. Nombre d'exploitations:	32
		. Nombre de lots touchés:	91

Utilisation du sol:

- Culture 189 ha (26%)

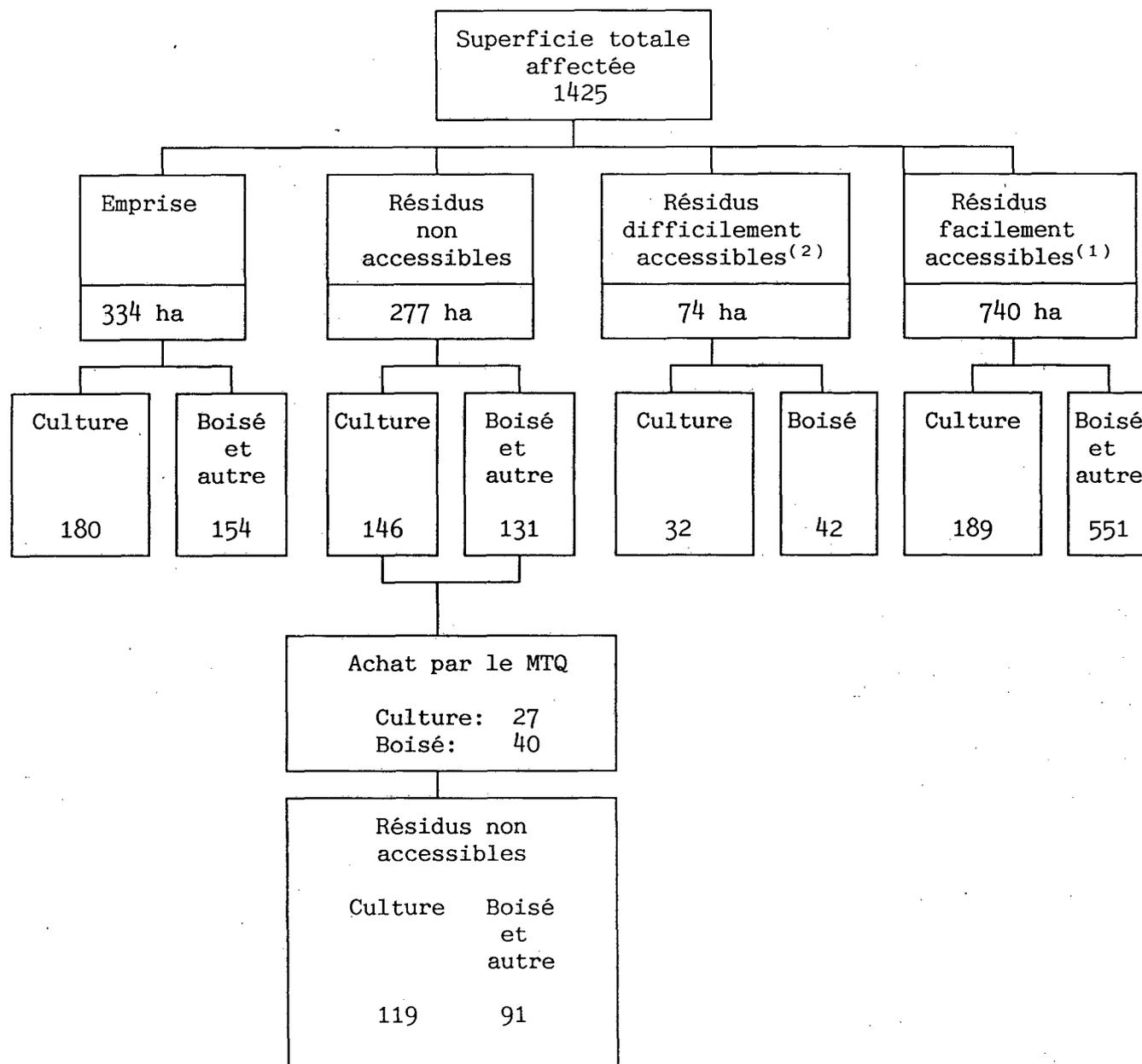
. Foin/Grain potentiel agricole	A	90.0 ha
	B	51.1 ha
	C	11.6 ha
. Foin et pâturage amélioré	A	3.2 ha
	B	---
	C	10.1 ha
. Pâturage permanent	A	6.7 ha
	B	---
	C	---
. Pâturage naturel	A	---
	B	---
	C	---
. Culture maraîchère	A	16.0 ha
	B	---
	C	---

- Boisé 484 ha (65%)

- Autres 67 ha (9%)

(*) Résidus accessibles: résidus dont l'accès par les axes routiers existants et/ou les lots adjacents n'occasionnent que peu d'inconvénients à leurs utilisateurs actuels.

TABLEAU LVI': Tableau synthèse des superficies agricoles affectées par le projet autoroutier (de Bic - Sainte-Luce)



- (1) Inclus la superficie des terres désenclavées par la construction du chemin d'accès partant de l'avenue de la Cathédrale jusqu'au lot 392, prévu par le MTQ.
- (2) Représente la superficie des terres enclavées par la fermeture de la route Mitoyenne.

L'autoroute 20 sera construite presque exclusivement en milieu agricole. Cependant, dans les municipalités de Sacré-Coeur et de Rimouski le tracé de l'autoroute passe à proximité des limites de la zone blanche en demeurant toutefois dans le milieu agricole (ref. Annexe cartographique, Tome III, cartes no. 5A - 5B: Affectation du sol). Environ 1,425 ha de terres agricoles, 65 exploitations agricoles, 263 lots seront touchés directement ou indirectement par le projet autoroutier. La majorité des fermes touchées sont des exploitations laitières ayant des sols de potentiel agricole A (Classe 1, 2, 3: bon). Le tracé actuel du projet autoroutier passe en majorité sur des terres zonées agricoles (C.P.T.A.Q.) pour lesquelles le ministère des Transports a des droits acquis en vertu de la loi. Le déplacement du tracé nécessiterait de nouvelles expropriations et des démarches auprès de la C.P.T.A.Q. pour acquérir ces terres tel que discuté dans l'analyse des solutions (section 4.3.2.2).

La superficie totale des terres agricoles directement affectées par l'emprise de la route est de l'ordre de 334 ha. Elle se distribue de la façon suivante; terres en culture: 180 ha (54%), terres en boisé: 148 ha (44%) et autres terres (friche, carrière - sablière, etc.): 6 ha (2%). De cette superficie en culture, environ 68% appartiennent en terme de potentiel agricole, à la catégorie A (Classe 1, 2, 3: bon), alors que 7% sont de catégorie B (Classe 4, 5: moyen) et 25% sont de catégorie C (Classe 6, 7: faible). Ces superficies en culture peuvent être réduites de près de la moitié, étant donné que le projet initial comporte la construction d'une seule chaussée. Il est recommandé que la portion de l'emprise acquise par le ministère des Transports mais non utilisée, puisse continuer d'être exploitée par les producteurs agricoles de la région. On peut ainsi récupérer près de 72 ha de terres productives.

Le passage de l'autoroute créera des résidus de terres agricoles qui sont actuellement en culture et/ou en boisé. Ces résidus se retrouvent tout le long du tracé prévu (voir cartes des impacts no. 16A et 16B). Ainsi, les pertes indirectes de terres agricoles, rendues non accessibles par le projet autoroutier, totalisent 277 ha dont 146 ha (53%) sont des terres en

culture, 125 ha (45%) sont des terres en boisé et 6 ha (2%) sont des terres utilisées à d'autres fins qu'agricoles (cf. tableau LVI').

De ces 146 hectares en culture, environ 27 hectares ont été achetés par le ministère des Transports. Pour les 119 hectares restant, aucune mesure de mitigation n'apparaît justifiée puisque tous les propriétaires concernés ont été compensés pour les dommages subis permettant une réorganisation des exploitations en fonction des futures conditions. Parmi ces 119 hectares, 79 hectares appartiennent à trois (3) producteurs, le reste des terres isolées se répartit entre huit (8) producteurs. L'aménagement d'un accès à la route Brillant a été étudié, car il aurait permis de rendre accessible 58 de ces 79 hectares de terres en culture, mais cette mesure n'a pas été retenue puisque les deux propriétaires concernés avaient déjà été compensés pour la perte de ces terres au cours de l'expropriation.

On retrouve également 32 ha de résidus qui sont difficilement accessibles à cause de la fermeture de la route Mitoyenne entre les municipalités de Bic et Sacré-Coeur tel que prévu au plan de construction. Ces résidus difficilement accessibles sont répartis entre trois (3) producteurs dont l'un a été dédommagé par le M.T.Q., le deuxième a acquis le résidu d'un producteur qui lui a été dédommagé tandis que le troisième producteur propriétaire d'un lot du côté sud du projet autoroutier a acquis des terres suite à l'expropriation du côté nord. Cette route est actuellement utilisée à différentes fins, telles que: les déplacements entre les parcelles de terre, chemin de service pour le déplacement des machineries agricoles (surtout lorsque ces dernières sont chargées, car la route Brillant est à déconseiller), échanges multiples entre producteurs. Outre l'utilisation actuelle, à long terme, cette route aurait pu contribuer au maintien du dynamisme du secteur qui sera enclavé par l'autoroute. En plus de l'utilisation à des fins agricoles, la route Mitoyenne sert au transport scolaire et comme voie d'accès aux usagers de la rue Lausanne et du pont de la rivière Rimouski.

La possibilité de maintenir le lien entre le premier et le deuxième rang, en construisant une structure au-dessous de l'autoroute a été étudiée. Cette mesure a été rejetée en raison des coûts jugés trop importants (800 000.00\$). Par ailleurs, les producteurs impliqués ont été justement compensés lors de l'expropriation, la construction d'une structure constituerait en quelque sorte une double compensation pour ces producteurs.

A ces superficies résiduelles non accessibles et difficilement accessibles s'ajoutent les résidus de terres agricoles qui demeurent facilement accessibles, malgré le passage de l'autoroute. Ces résidus accessibles situés tout au long du projet autoroutier (voir cartes des impacts no. 16A et 16B) représentent une superficie totale d'environ 740 ha dont 189 ha (26%) sont des terres en culture, 484 ha (66%) sont des terres en boisé et 67 ha (8%) sont des terres utilisées à d'autres fins qu'agricoles. Au niveau de ces résidus accessibles, on retrouve 93 ha en culture et 163 ha en boisé dans le secteur entre la route Cathédrale et l'échangeur Léonidas pour lesquels l'accès est rendu possible par le chemin de service déjà prévu au plan de construction.

Au niveau des exploitations agricoles, les pertes de superficies en culture varient beaucoup (cf. Tableau LVII). Ainsi, les superficies en culture affectées directement par l'emprise varie de 0.06 à 16.71 ha. Les résidus agricoles non accessibles se situent entre 0.60 et 34.58 ha, les résidus agricoles difficilement accessibles se situent entre 4.65 et 16.70 ha et touche trois exploitations, alors que les résidus agricoles accessibles se situent entre 0.46 et 41.56 ha. Cette variation s'explique par le fait qu'une exploitation peut avoir un ou plusieurs lots touchés par l'autoroute et/ou les échangeurs à différents niveaux.

En moyenne par exploitation, les superficies en culture affectées par l'emprise sont de l'ordre de 3.34 ha, les résidus agricoles non accessibles de 9.76 ha, les résidus agricoles difficilement accessibles de 10.58 ha, les résidus agricoles accessibles de 8.58 ha, enfin les superficies englobant celles affectées par l'emprise et les résidus non accessibles sont de

TABLEAU LVII: Superficie des terres en culture (incluant les pâturages)
affectées par exploitation

	Nombre d'exploitations	Min (ha)	Max (ha)	Moyenne (ha)
-Superficies agricoles directement touchées par l'emprise	54 (64)*	0.06 (0.12)	16.71 (19.48)	3.34 (4.98)
-Superficies des résidus agricoles non accessibles	15 (17)	0.60 (0.70)	34.58 (53.33)	9.76 (16.01)
-Superficies des résidus agricoles difficilement accessibles	3 (3)	4.65 (13.00)	16.70 (42.00)	10.58 (24.72)
-Superficies des résidus agricoles accessibles	22 (30)	0.46 (1.21)	41.56 (127.93)	8.58 (22.44)
-Superficies agricoles englobant celles affectées par l'emprise et les résidus agricoles non accessibles	15 (17)	2.04 (1.26)	32.48 (76.08)	14.28 (22.01)

* Superficie des terres agricoles (inclut culture, boisé et pâturage)
affectées par exploitation.

l'ordre de 14.28 ha.

La perte de terres au niveau de chaque exploitation est quand même assez importante. Notons cependant qu'aucune exploitation n'est mise en péril par le projet autoroutier. Plusieurs agriculteurs ont déjà compensé ces pertes en s'appropriant des terres plus au sud.

Dans l'ensemble de la zone d'étude, les impacts majeurs au niveau agricole ont déjà eu lieu. Quatre fermes ont été démantelées suite à l'expropriation (voir fiches d'impact A-3, A-5, A-6 et A-32) et une autre ferme a été relocalisée plus au sud (voir fiche A-24). Plusieurs producteurs ont déjà compensé la perte de terres productives en achetant ou en louant des terres. Certaines ententes ont eues lieu entre producteurs pour l'accès aux résidus, d'autres résidus sont loués à des producteurs adjacents.

En fait, lorsque l'autoroute sera construite, environ 6% (4/65) des producteurs auront à compenser la perte de terres en culture (location de superficie équivalente à celle imputée par le projet autoroutier et/ou achat de moulée ou foin pour compenser la perte de fourrage ou autre culture) ou à parcourir une certaine distance pour rejoindre leurs résidus de terre. Pour ces producteurs, aucune mesure de mitigation n'est apparue justifiée ou possible.

6.2.4 Milieu biophysique

6.2.4.1 Topographie et géomorphologie

La topographie et le type de dépôts du milieu affecté par l'emprise ne présente pas de problème majeur face à l'implantation d'une autoroute. En effet, le sol y est généralement plat, bien drainé et composé de sable et de gravier. Cependant, mentionnons la présence de certaines zones de

fortes pentes et ravinement et d'autres de faible capacité portante dû à la présence de dépôts argileux saturés d'eau.

Après consultation avec le ministère de l'Environnement (service des eaux de surface), aucune zone inondable n'a été identifiée dans notre secteur d'étude.

La construction de l'infrastructure routière dans les zones à fortes pentes, souvent colonisées par de petits boisés, nécessitera un aménagement avec des déblais et des remblais importants par endroits. Un tel aménagement peut entraîner des problèmes tels que l'érosion du sol, la sédimentation dans les cours d'eau et la dégradation des boisés ou du paysage en général.

En ce sens il faudra porter une attention particulière aux rives de la rivière Rimouski où il y a des risques de coulées argileuses et où l'impact prévisible est majeur. D'ailleurs, les travaux déjà effectués lors de la construction du pont ont laissé des traces importantes. On note des problèmes d'érosion, il faudrait absolument ensemercer des plantes herbacées et des arbustes typiques de ces milieux (saule, aulnes...) pour stabiliser les berges de la rivière et leur redonner une allure plus naturelle.

Le tracé retenu traverse également des portions de territoire à faible capacité portante, i.e. tourbières et dépôts argileux saturés d'eau, où les impacts prévus sont considérés comme mineurs ou moyens (cf. Annexe V, cartes no. 16A et 16B). Une zone de faible capacité portante de forte dimension, adjacente à la tourbière exploitée de Pointe-au-Père mérite d'être citée. Dans toutes ces zones les conditions de drainage seront perturbées. En général dans les secteurs où la végétation arborescente est présente, on doit favoriser un bon drainage pour augmenter la croissance des arbres. Il en est de même également au niveau des terres agricoles. Dans les zones humides plus fortement utilisées par la faune (marécage et tourbière, Ex: ch. 37+50 à 42+00), il faut s'assurer de modifier le moins possible le drainage actuel. Pour ce faire, la dimension et la disposition

des ponceaux devront être faites en fonction des caractéristiques hydrologiques du milieu naturel perturbé.

6.2.4.2 Hydrologie

A l'intérieur du secteur d'étude un grand nombre de cours d'eau (N = 31) sont touchés par le tracé de l'autoroute et les échangeurs. En excluant la rivière Rimouski aucun de ces cours d'eau n'a fait l'objet d'un inventaire ichtyologique. Cependant, une visite sur le terrain nous a permis de déterminer le potentiel de chacun de ces cours d'eau particulièrement pour l'omble de fontaine.

Parmi ceux-ci, plusieurs sont des canaux de drainage (N = 14) ou sont fortement affectés par le drainage des terres agricoles (N = 13). Pour ces derniers, une stabilisation des berges s'avère nécessaire, afin de prévenir l'érosion (utilisation de perré ou autres). Au besoin, certaines espèces végétales pourraient être plantées (aulne, saule, plantes herbacées...).

Les autres cours d'eau touchés présentent un caractère particulier; il s'agit de la rivière Rimouski et ses affluents. Mentionnons également que le tracé traverse un marécage (Fin secteur 2 ch 37 + 50 à 42 + 00), le drainage de celui-ci sera affecté de même que son utilisation par la faune (sauvagine, ongulés, mammifères semi-aquatiques). L'impact est quand même mineur étant donné entre autres, sa faible dimension et utilisation par la faune.

Rivière Rimouski et ses affluents

Dans la perspective d'une autoroute à quatre voies, il est clair que la construction d'un second pont sera nécessaire pour traverser la rivière Rimouski. Si tel était le cas, la construction amènerait des risques accrus d'érosion, une augmentation des matières en suspension dans l'eau, somme toute une modification de la qualité de l'eau de cette rivière et une

détérioration possible des frayères à saumon. L'impact durant la période de construction est considéré comme majeur au plan physique et moyen au plan biologique, d'autant plus que la construction du premier pont a affecté passablement les berges de la rivière particulièrement sur la rive ouest. Les mesures de mitigation mentionnées à l'annexe III (fiche no. B-21) et à l'annexe V devraient permettre de réduire les impacts résiduels. Pour ce qui est des tributaires (N = 3) de la rivière Rimouski, il faudra prévenir l'apport de sédiments pour ne pas modifier la qualité de l'eau de la rivière. Notons également, qu'à l'approche du pont du côté ouest, l'affluent de la rivière a été détourné et canalisé lors de la première phase de construction. Comme il est indiqué à la section 6.2.3.1, le milieu adjacent au pont est passablement perturbé et devra être reconstitué.

Potentiel des cours d'eau pour l'omble de fontaine

Aucune rivière ou ruisseau traversé n'offre un bon potentiel pour l'omble de fontaine. Seule la rivière Levasseur offre un certain potentiel pour l'omble de fontaine car elle est tributaire de la rivière Rimouski où la présence de cette espèce a déjà été recensée (Fortin, 1983).

6.2.4.3 Végétation

La forêt qui recouvre la zone d'étude est constituée de peuplements implantés suite à une première exploitation de la forêt. Aussi, plusieurs boisés ont été rasés au profit de l'agriculture ou de l'urbanisation. Donc, dans la plupart des cas la forêt est passablement perturbée et ne présente guère de caractère d'unicité ou d'homogénéité à l'exception de la partie comprise entre Rimouski-Est et Luceville.

La récolte de bois sur les terres privées sert principalement au chauffage et une partie est orientée vers les usines de pâte et de sciage. Cependant, ceci ne représente pas un apport important pour la région donc l'impact général à ce niveau est négligeable.

Le tracé de l'autoroute 20 traverse plusieurs boisés dont la plupart sont de petits boisés de ferme de faible valeur écologique. Le tableau LVIII présente la superficie affectée pour les différents types de boisés. Compte tenu des grandes superficies affectées l'impact de la construction de l'autoroute sur la végétation arborescente est en général moyen. Notons que ces superficies ont été évaluées à partir de cartes au 1:10 000 et de vérification sur photos aériennes au 1:15 000 datant de 1980.

Peu importe la qualité de la forêt, la présence de l'autoroute modifiera les conditions écologiques de ces milieux. Les arbres situés en bordure seront plus sensibles aux chablis et aux bris de branches. Il est probable que les sols adjacents à l'emprise soient envahis par des espèces mieux adaptées à ces nouvelles conditions comme les héliophytes des milieux pionniers.

L'impact ponctuel est mineur dans la totalité des cas. A court terme, il sera important de limiter le déboisement à l'emprise nécessaire à la construction d'une chaussée i.e. environ 3 mètres après le retour du fossé.

Pour se faire les limites de déboisement doivent être indiquées clairement sur les plans de construction et il faudra clôturer de part et d'autre de l'emprise ou prendre des mesures pour limiter la coupe à blanc de ces boisés (coupe d'entretien). De plus, il faut conserver le maximum de boisés près des cours d'eau et des zones de pentes fortes afin de limiter le drainage de surface, l'érosion du sol et une sédimentation accrue dans les cours d'eau. Pour enrayer les problèmes d'érosion il faudra stabiliser les pentes et les berges déboisées en semant des plantes si les pentes sont douces et à l'aide de tourbe et piquets ou de treillis lorsque les pentes sont raides et le matériel instable. (ex.: rives de la rivière Rimouski).

Une attention particulière devra être portée à certains boisés présentant un intérêt à cause de leur qualité d'habitats pour la faune. Deux habitats potentiels pour le cerf de Virginie (Odocoileus virginianus) seraient affectés par le passage de l'autoroute (cf. fiche B-48, B-49) ceux-ci sont

TABEAU LVIII: Superficie des différents boisés affectés et leur importance relative

	Superficie (ha)	Importance relative (%)
Feuillus intolérants avec résineux	66,1	43,0
Feuillus intolérants avec résineux et sapinières	10,1	6,6
Feuillus intolérants avec résineux et pessières	28,5	18,5
Sapinières	2,2	1,4
Pessières	20,9	13,6
Habitats potentiels pour l'orignal	15,8	10,3
Habitats potentiels pour le cerf de Virginie	10,1	6,6
TOTAL	153,7	100

situés à mi-chemin entre St-Anaclet et Luceville. Mentionnons toutefois qu'une partie de ces boisés est exploitée par l'agriculteur diminuant la qualité du couvert pour le gros gibier. De plus, une zone à l'intérieur du boisé situé à proximité de la tourbière de Pointe-au-Père (cf. fiche B-42, B-43) offre un faible potentiel d'habitat d'hiver pour l'orignal et est fréquenté durant l'été particulièrement. En fait, l'impact du passage de l'autoroute dans ces zones est considéré comme mineur.

6.2.4.4 Faune

A) Faune terrestre et avienne

La quantité de gibier affecté par le projet de l'autoroute est relativement faible et se concentre davantage entre Rimouski-est et Luceville car c'est le seul boisé montrant un caractère continu tout au long du tracé. La densité d'orignaux et de cerfs de Virginie est très faible dans notre zone d'étude et le long du tracé particulièrement. Aucun ravage n'a été inventorié dans notre secteur d'étude et seulement un orignal a été tué et enregistré près de Mont-Joli. Dans le cas du cerf de Virginie, aucune bête ne fut rapportée. Ces données au niveau de la chasse ont été récoltées sur une période de cinq ans (1979 à 1983)⁽¹⁾. Même si aucun ravage d'importance n'a été localisé, quelques orignaux fréquentent le boisé adjacent à la tourbière de Pointe-au-Père surtout durant l'été. Également quelques individus formeraient de petits ravages durant l'hiver⁽²⁾. La situation est pratiquement la même pour le cerf de Virginie, i.e. certains individus auraient été aperçus durant l'hiver mais dans ce cas, près de Luceville. Cependant, lors de visites sur le terrain les signes de présence du che-

(1) M.L.C.P., S.A.E.F., Rimouski.

(2) Agents de conservation, Rimouski et employés de la tourbière de Pointe-au-Père.

vreuil étaient moins apparents que pour l'orignal. Ainsi, l'utilisation du territoire par le cerf semble être encore plus faible que pour l'orignal.

Les orignaux et les cerfs de Virginie risquent d'être attirés par les sels de déglacement qui s'accumulent près des fossés durant l'hiver. Ceci pourrait augmenter les risques d'accidents entre Rimouski-est et Luceville. De plus, l'autoroute servira de barrière pour les cervidés et les confinera à des territoires encore plus restreints qu'à l'heure actuelle ce qui entraînera à plus ou moins court terme un abandon total de fréquentation de ces milieux par les ongulés particulièrement dans le secteur de la tourbière de Pointe-au-Père où se concentrent la majorité des bêtes. Malgré tout, l'impact global du passage de l'autoroute est considéré comme mineur compte tenu de la faible utilisation de ces milieux par les ongulés, du faible potentiel de ces habitats et finalement de l'omniprésence de l'homme dans ce secteur.

D'autre part, il est évident que l'autoroute aura un effet négatif sur les populations de petit gibier, en particulier le lièvre d'Amérique (Lepus americanus) et la gélinotte huppée (Bonasa umbellus). En effet, la plupart des boisés traversés offrent un bon potentiel pour le petit gibier et ceux-ci devront se trouver de nouveaux territoires. Les premiers mois d'utilisation de l'autoroute seront marqués par un taux élevé de mortalité de petits mammifères. Cependant, la situation se corrigera rapidement entre autres parce que les populations de petit gibier possèdent un taux de reproduction très élevé et peuvent se relocaliser facilement. L'impact sera donc mineur et temporaire.

Pour ce qui est des animaux à fourrure, principalement le renard roux (Vulpes vulpes) et le rat musqué (Ondatra zibethicus); aucun inventaire et aucune récolte de données sur le trappage n'ont été fait par le ministère du Loisir de la Chasse et de la Pêche. Il semble que le rat musqué utilise beaucoup les fossés le long de la voie ferrée entre Rimouski-est et Luceville. Cependant, l'impact est mineur pour ces deux espèces car on les

retrouve dans toute la zone d'étude et elles ont la possibilité de se relocaliser facilement.

Aucun impact significatif sur la faune avienne et particulièrement la sauvagine ne sera produit par le tracé de l'autoroute 20. En effet, aucun habitat particulier n'est traversé et aucune espèce rare n'a été inventoriée.

B) Faune aquatique

Les deux espèces d'importance qui seront affectées par les travaux de construction sont le saumon de l'Atlantique (Salmo salar) et l'omble de fontaine (Salvelinus fontinalis).

Ces deux espèces se retrouvent dans la rivière Rimouski. Notons, également, que la rivière Levasseur offre un faible potentiel pour l'omble de fontaine même si la présence de cette dernière n'a pu être vérifiée.

Il est primordial de protéger les frayères à saumons de la rivière Rimouski. Celles-ci sont d'autant plus en danger que sur douze fosses répertoriées, dix se situent en aval du futur projet autoroutier donc susceptibles d'être affectées par les travaux de construction d'une deuxième chaussée. Il faudra absolument appliquer les mesures de mitigation (voir annexe IV) lors des travaux touchant directement la rivière (construction du nouveau pont) ou ses affluents. Entre autres les travaux devront s'effectuer durant les mois de mai, août ou septembre pour éviter la période de montaison, de frai, d'incubation, d'éclosion des oeufs et de développement des tacons. De plus, aucun travail ne doit être fait dans la rivière et des mesures pour diminuer l'apport de matières en suspension (bassin de sédimentation...) devront être prises pour empêcher une modification de la qualité de l'eau. Si ces mesures sont respectées l'impact sur les saumons de la rivière Rimouski sera mineur.

D'autre part, l'apport de sels de déglacage au cours de l'hiver constituera une nouvelle source de pollution qui pourrait affecter le saumon et l'omble

de fontaine. Toutefois, les répercussions devraient être faibles parce que la plus grande quantité de sels sera entraînée aux cours d'eau au printemps, lorsque le débit est plus important.

6.2.5 Le milieu visuel

Le projet autoroutier, sur la majorité de son parcours, s'intègre très bien à l'environnement visuel. Le tracé évite et protège les bassins visuels sensibles du littoral et des ensembles agricoles ainsi que la plupart des enveloppes perceptuelles des agglomérations. L'analyse des paysages régionaux et locaux n'indique aucun impact d'importance globale majeure, six (6) perturbations d'importance globale moyenne et dix (10) autres d'importance globale mineure. Dans l'ensemble, le potentiel visuel de l'autoroute est élevé, car on traverse plusieurs unités de paysage. Particulièrement, trois (3) zones d'intérêt visuel fort ponctueront les cheminements et attireront l'attention des usagers, ce sont: la traversée des paysages de Bic, la découverte de la ville de Rimouski et du village de Sainte-Luce-sur-Mer.

6.2.5.1 Bic à la rivière Rimouski

Les champs visuels perçus le long de l'autoroute seront assez variés compte tenu de la topographie ondulante et des séquences boisées de même que des pochettes agricoles. Les impacts répertoriés sur cette section de tracé correspondent à des détériorations mineures des champs de vision immédiats (Ex.: échangeur Brillant, banc d'emprunt en exploitation...) qui deviennent plus sensibles à l'approche de Bic et de l'intersection avec la route 132 (figure XII). Seule la construction de l'échangeur Lausanne créera un impact moyen en modifiant le caractère naturel dans le secteur et

en déstructurant la continuité linéaire des habitations le long du troisième rang (figure XIII).

6.2.5.2 Rivière Rimouski à Sainte-Luce

De la rivière Rimouski à Sainte-Luce, l'analyse des paysages locaux n'a décelé aucun impact d'importance majeure puisque le tracé de l'autoroute 20 au sud de Rimouski est relativement bien intégré à l'environnement. Le tracé emprunte soit des couloirs à faible dégagement visuel qui soustraient alors l'autoroute aux enveloppes perceptuelles sensibles ou, à l'inverse, il maximise le potentiel du paysage par la recherche des balayages panoramiques tout en s'intégrant face aux arrières-scènes.

Malgré tout, le projet autoroutier engendre bon nombre de perturbations dont cinq (5) d'importance globale mineure et quatre (4) d'importance globale moyenne; pour ces derniers les effets se situeront au niveau de la stabilité et de l'intégrité des paysages locaux. Le projet modifiera alors l'identité propre de ces secteurs ou encore les aspects plastiques du paysage pour les perceptions extrinsèques à l'emprise. Les principaux impacts résultent des bris de continuité des cheminements sur les voies structurant chaque secteur et de l'imposition de nouvelles fonctions à une partie de l'unité de paysage. Liés à ces effets, des modifications morphologiques viendront, à divers points, accroître le niveau de perturbation à l'égard des attraits du paysage.

6.2.5.3 Les impacts moyens pour l'ensemble du tracé

a) L'échangeur Lausanne

L'échangeur de la rue Lausanne entre les chaînages 290 + 00 à 348 + 00 déstructure une continuité linéaire d'habitations isolées sises le long de

Figure XII: ROUTE 132 & ÉCHANGEUR BRILLANT

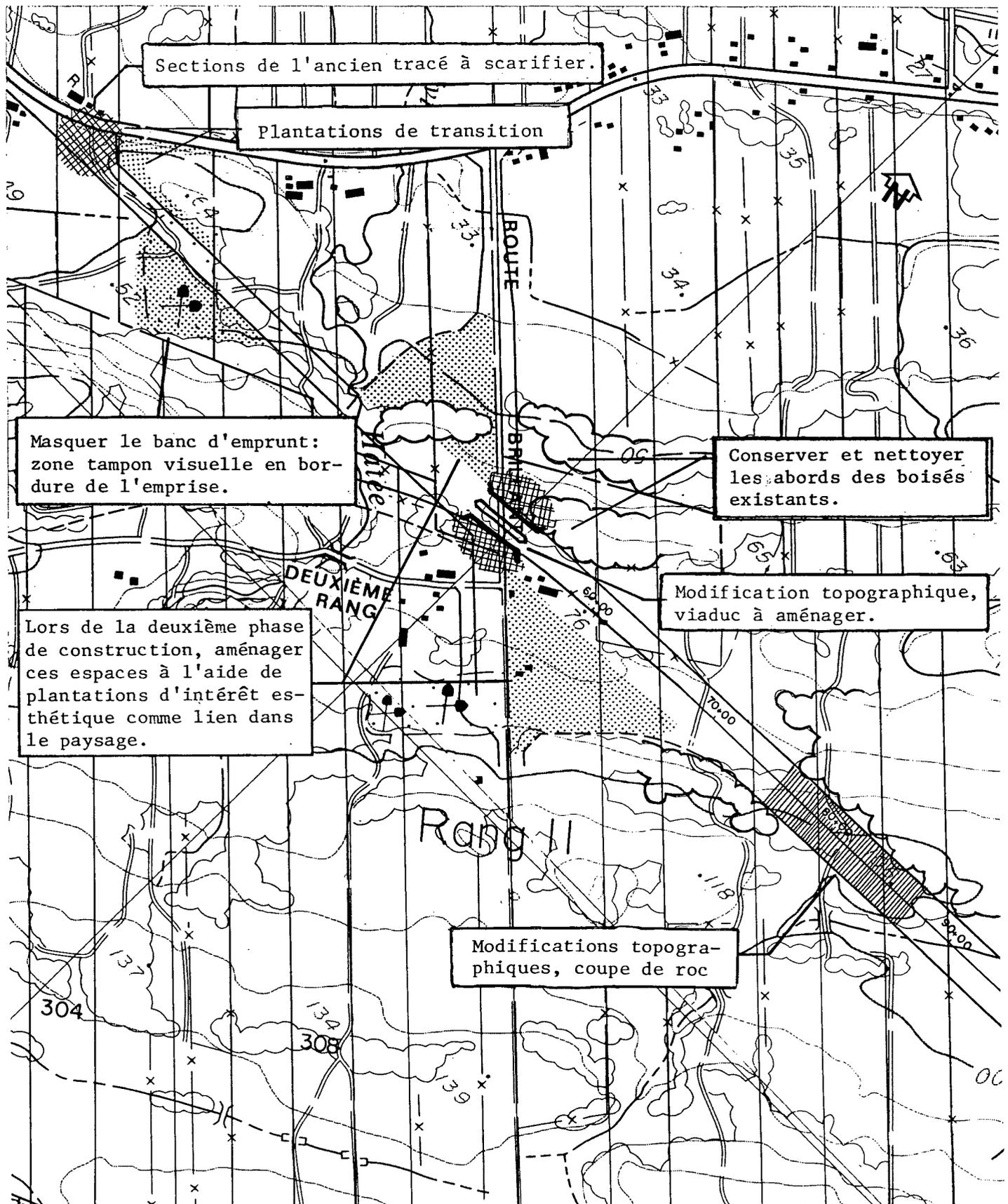
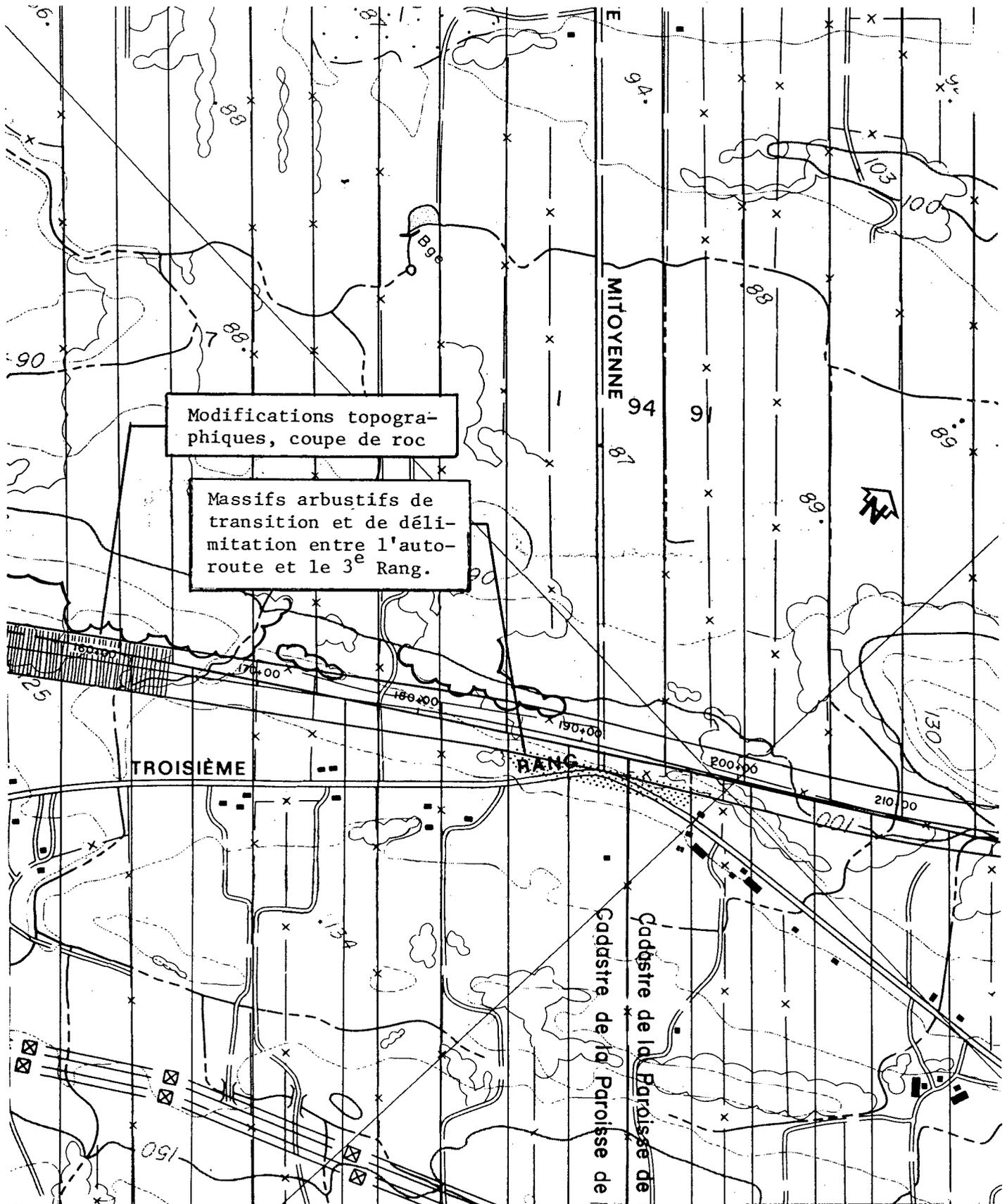


Figure XIII : CHEMIN DU TROISIÈME RANG



l'actuel chemin du troisième rang. Des sections de l'actuelle rue Lausanne seront comprimées à l'intérieur des voies de desserte et on assistera à une complication du système routier (dû au grand nombre d'intersections et à l'amplitude de l'échangeur). De plus, la présence du viaduc contrastera avec un buton rocheux boisé qui crée un accent dans le paysage local.

Des mesures d'ordre esthétiques minimiseront les perturbations et créeront des liens avec le paysage environnant (cf. figure XIV). Ainsi, on veillera à conserver toute végétation existante dans les espaces compris entre les voies de desserte. La scarification de l'ancien tracé devra être effectué et un aménagement du viaduc rendra plus souple cet élément dans l'espace (cf. fiche V-6).

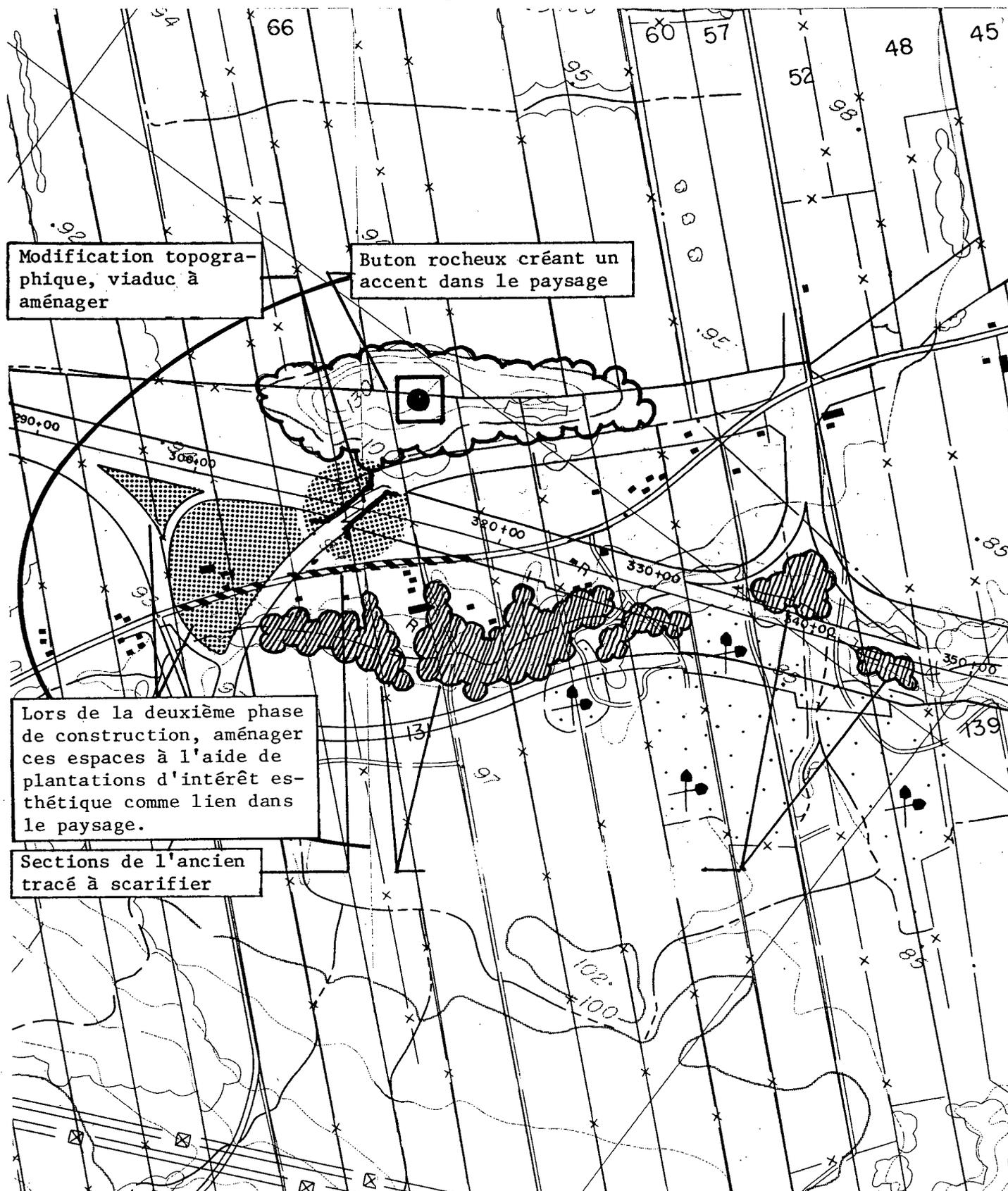
b) La traversée de la rivière Rimouski

La traversée de la rivière Rimouski (chainage 365 +00 à 380 + 00) cause une perturbation de taille dans un environnement naturel où l'on projette de faire un réseau linéaire de récréation (sentiers de randonnée pédestre...). L'impact principal se situe au niveau des remblais et déblais qui altèrent l'ensemble de l'unité de paysage en perturbant l'intégrité naturelle des lieux. Seule une renaturalisation complète des remblais et des déblais permettra une intégration des structures au paysage ce qui n'a pas été fait lors de la construction du premier pont. La construction d'un deuxième pont viendrait perturber davantage un milieu qui doit être reconstitué suite aux derniers travaux.

c) L'échangeur Sainte-Odile

L'échangeur Sainte-Odile constitue la principale voie d'accès à Rimouski venant de Québec. L'approche de ce secteur et la perception de la ville depuis cet espace structurent fortement l'image globale que le voyageur conservera de l'agglomération de Rimouski. Les approches identifient des moments privilégiés dans les déplacements. Leurs champs visuels considérés comme sensibles, dépendent grandement de la qualité des perceptions et de la lisibilité du paysage urbain observé.

Figure XIV : ÉCHANGEUR LAUSANNE



Le secteur de l'échangeur Sainte-Odile coïncide avec les premiers panoramas vers la ville qui offre une découverte subite de toute l'agglomération. Dès ce moment, les discontinuités engendrées par l'ensemble de l'échangeur deviennent très discordantes face à une approche optimale et à la lisibilité de la ville. On devra donc masquer les éléments inesthétiques tel le poste de transformation d'énergie situé à l'intérieur des voies de desserte à l'ouest de la route 232 et aménager les viaducs et leurs approches à l'aide de plantations (cf. figure XV).

D'un autre côté, il est primordial d'étudier un accès préférentiel de l'autoroute 20 à la route 232 afin de préserver le caractère du boulevard Arthur-Buies, d'éviter les conflits vocationnels de même que ceux d'orientation. Cet accès maximisera les pénétrations au centre-ville selon un axe direct nord-sud vers la rue Tessier empruntant un circuit relativement simple et plus lisible qu'une intrusion dans la trame résidentielle complexe découpée par le boulevard Arthur-Buies.

d) L'intersection de l'autoroute 20 avec le chemin du deuxième rang (boul. du Sommet)

L'intersection de l'autoroute 20 avec le chemin du deuxième rang entraîne des perturbations entre les chaînages 497 + 00 et 525 + 00. En effet, le bris des cheminements le long du boulevard du Sommet implique une destruction physique du milieu local en relation directe avec la qualité des progressions visuelles. Cette modification des cheminements et des caractéristiques intrinsèques est irrémédiable.

Compte tenu des panoramas exceptionnels, nous soulignons l'opportunité d'établir une halte-belvédère. Celle-ci pourra être aménagée entre le premier abrupt et l'autoroute, à l'ouest du futur cul-de-sac. (cf. Figure XVI)

Figure XV : ÉCHANGEUR SAINTE-ODILE

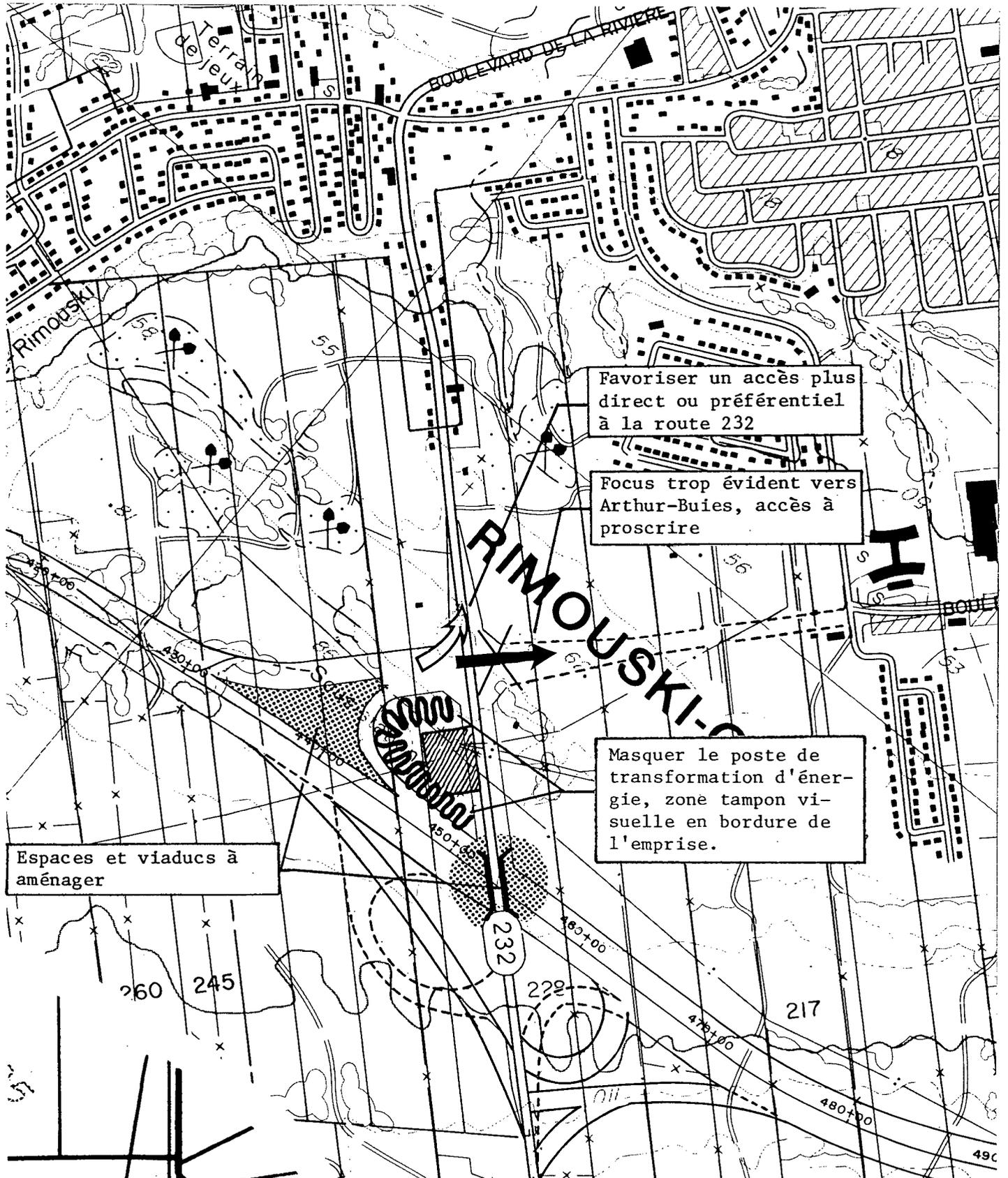
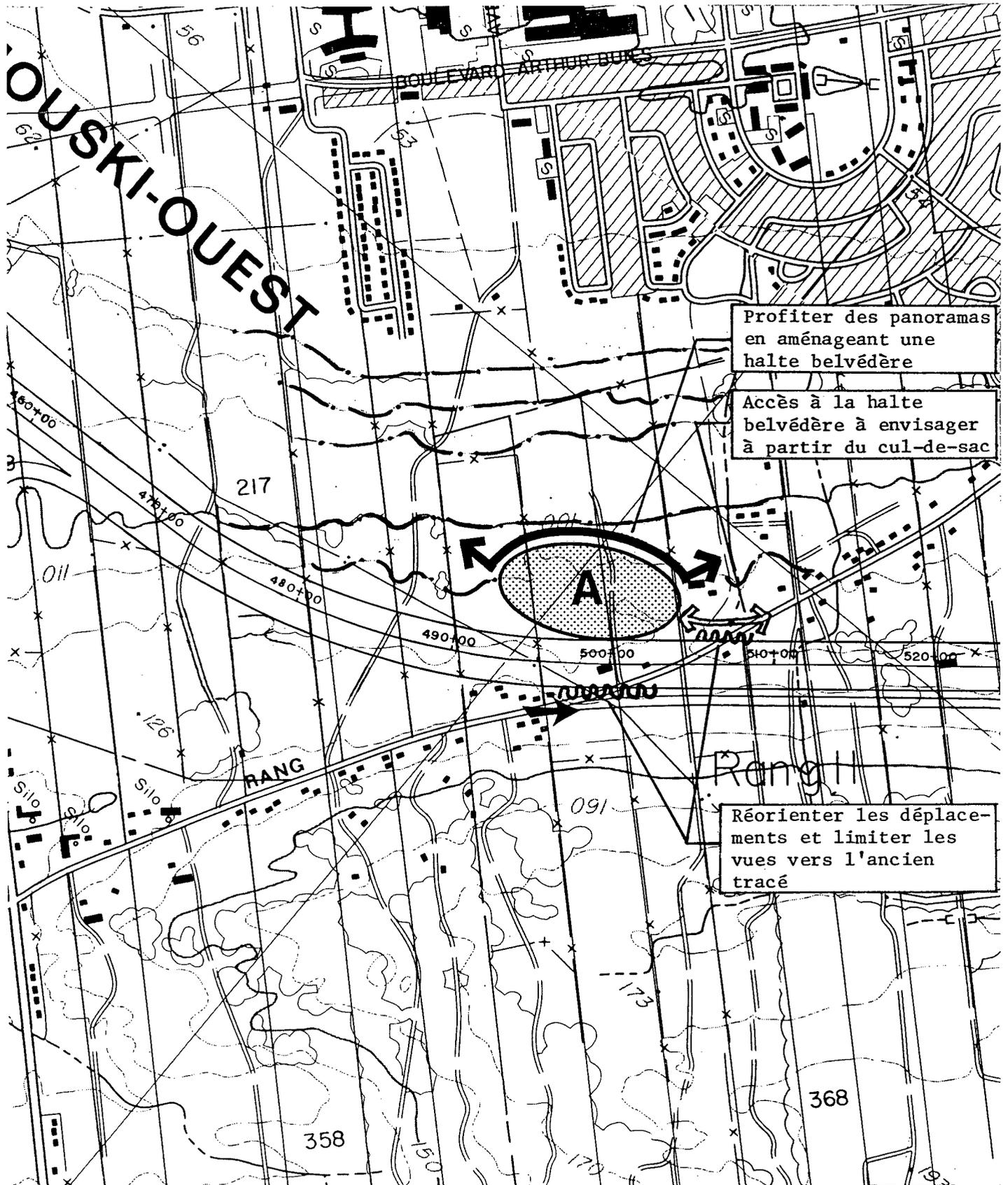


FIGURE XVI : BOUL. DU SOMMET (CH. DU 2^e RANG)



e) Intersection de l'avenue de la Cathédrale et l'échangeur Léonidas

Les deux derniers impacts d'importance globale moyenne se situent au niveau de l'intersection avec l'avenue de la Cathédrale (chainage 523 + 00 à 535 + 00) ainsi qu'à l'échangeur Léonidas (chainage 126 + 00 à 153 + 00). Les travaux causeront des modifications morphologiques en marge d'une composante sensible du paysage soit les arrières-scènes régionales. Ces perturbations topographiques ne peuvent être mitigées que par une étude de formes des remblais-déblais de façon à les intégrer aux pentes naturelles. Face aux enveloppes visuelles locales, des plantations sur les pentes viendraient adoucir le design des structures, cacher les cicatrices des remblais-déblais, et effectuer des liens avec la végétation naturelle existante. (cf. fiches V-12 et V-13 et figure XVII et XVIII).

6.2.5.4 Les impacts mineurs pour l'ensemble du tracé

Les impacts d'importance globale mineure interviennent surtout au niveau sous-local. Ils englobent toutes les discontinuités visuelles créées par des modifications topographiques tels les viaducs aux traversées de la rue Tessier (fiche V-8) et du chemin du deuxième rang (fiche V-14) ou encore lorsque le tracé traverse les collines formant les limites visuelles nord-est de la rue Tessier (fiche V-9).

Les autres impacts mineurs sont causés par la construction des échangeurs de Saint-Anaclet et de Luceville. Ceux-ci devront être intégrés le plus possible au milieu car ils seront construits dans des zones boisées. Pour ce faire, des plantations d'intérêt esthétique entre les bretelles de ces échangeurs serviront de lien dans le paysage (cf. figures XIX et XX).

FIGURE XVII : BOUL. DU SOMMET ET AV. DE LA CATHÉDRALE

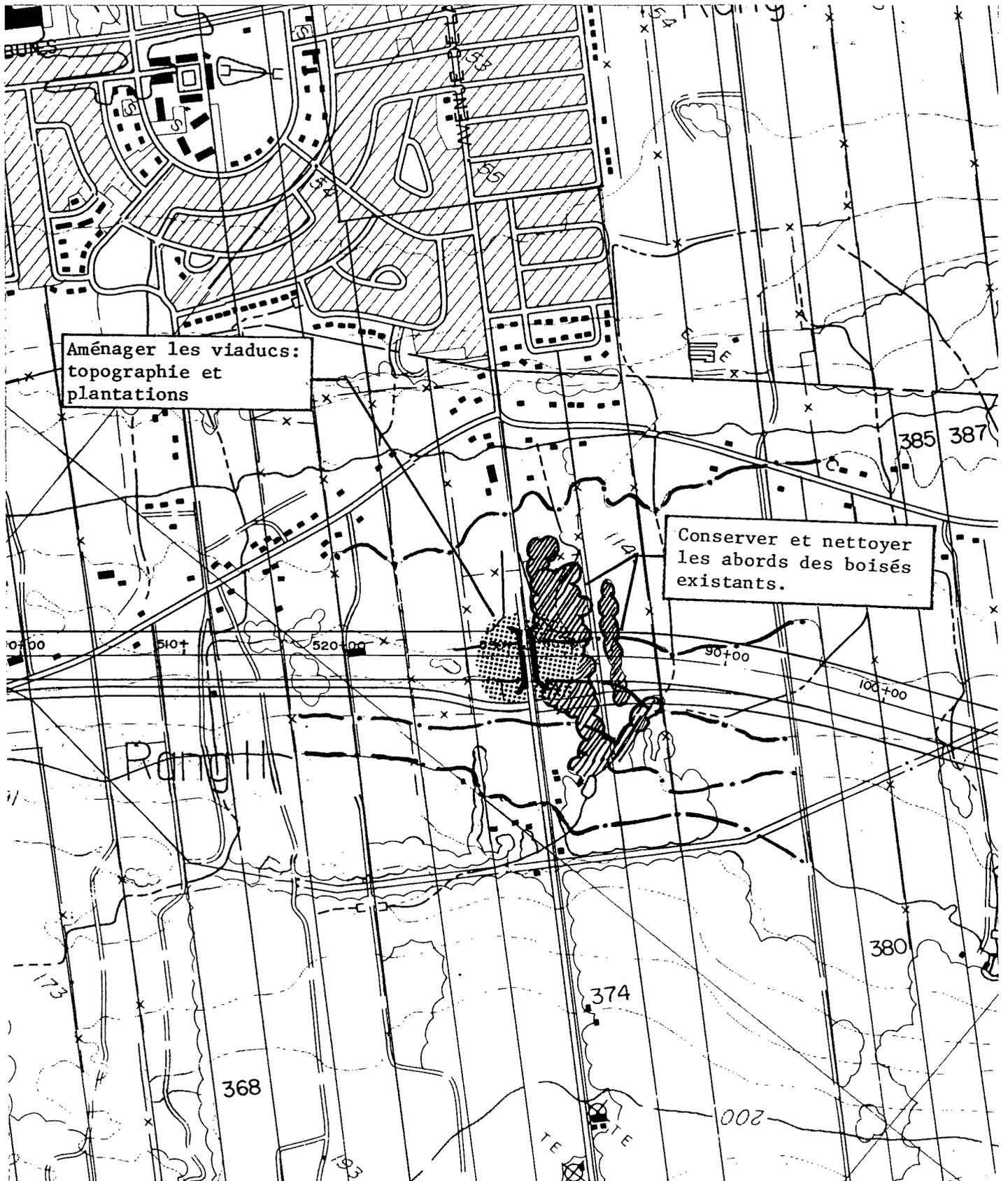


FIGURE XVIII : ÉCHANGEUR LÉONIDAS

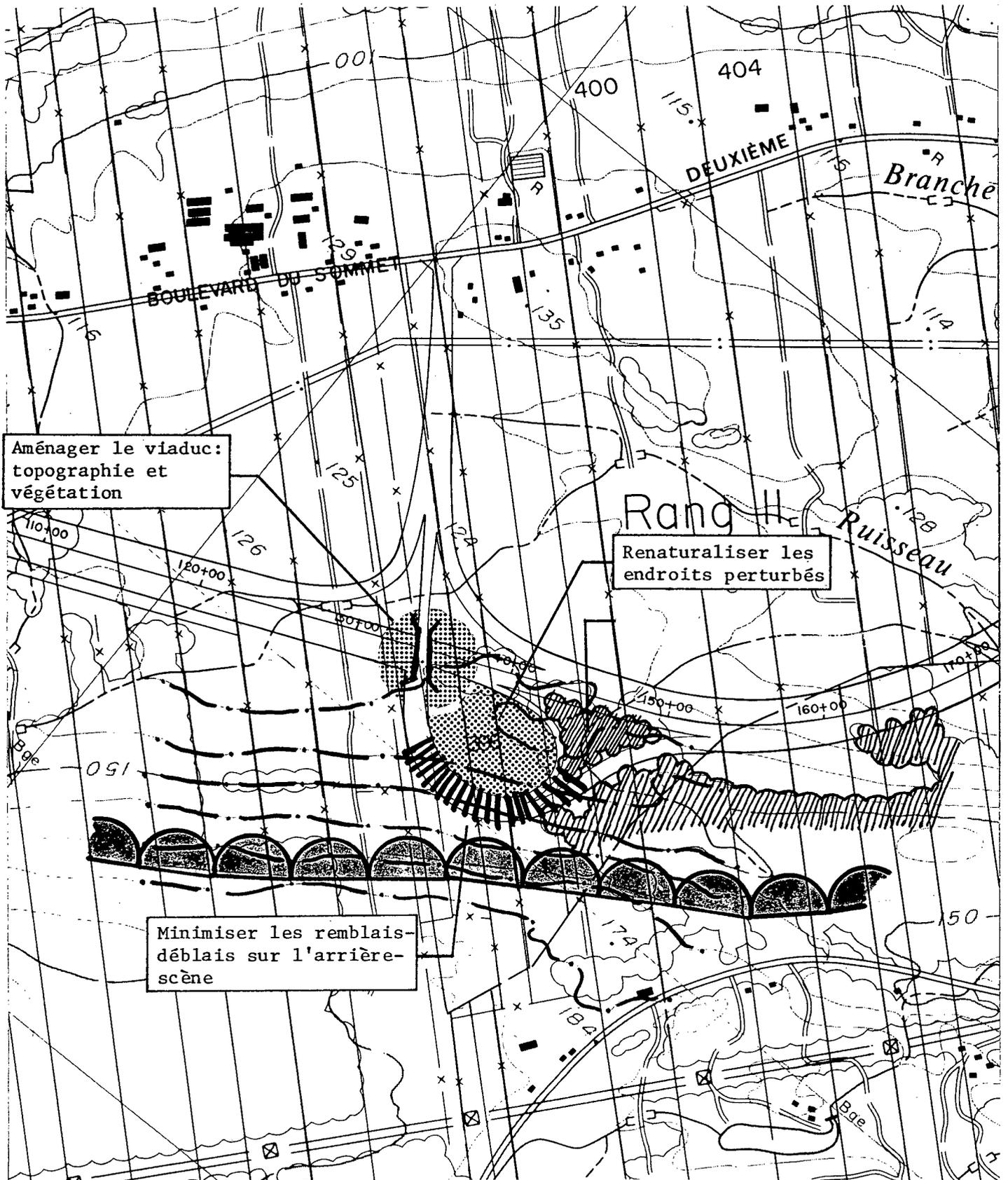


FIGURE XIX : ÉCHANGEUR SAINT-ANACLET

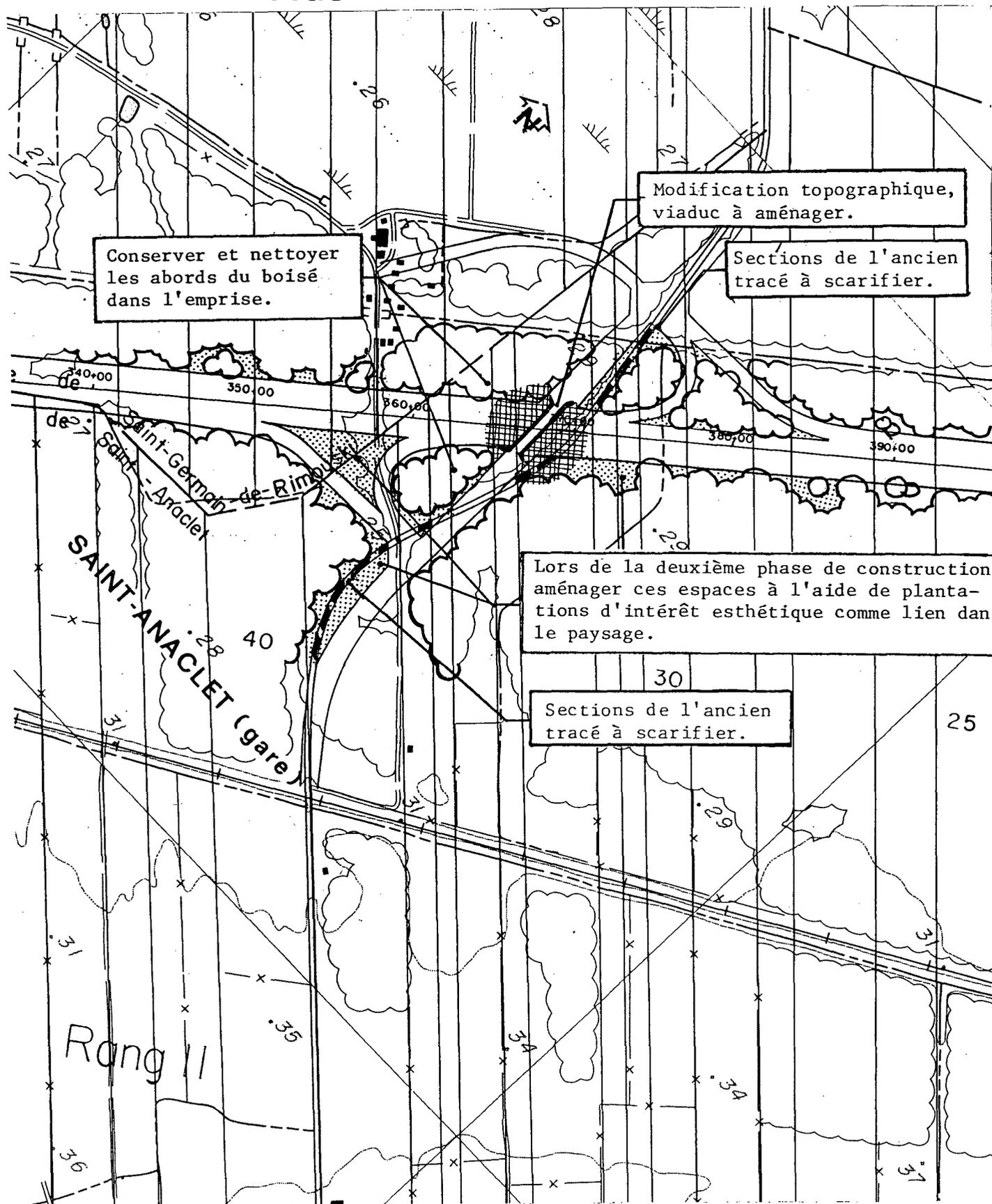
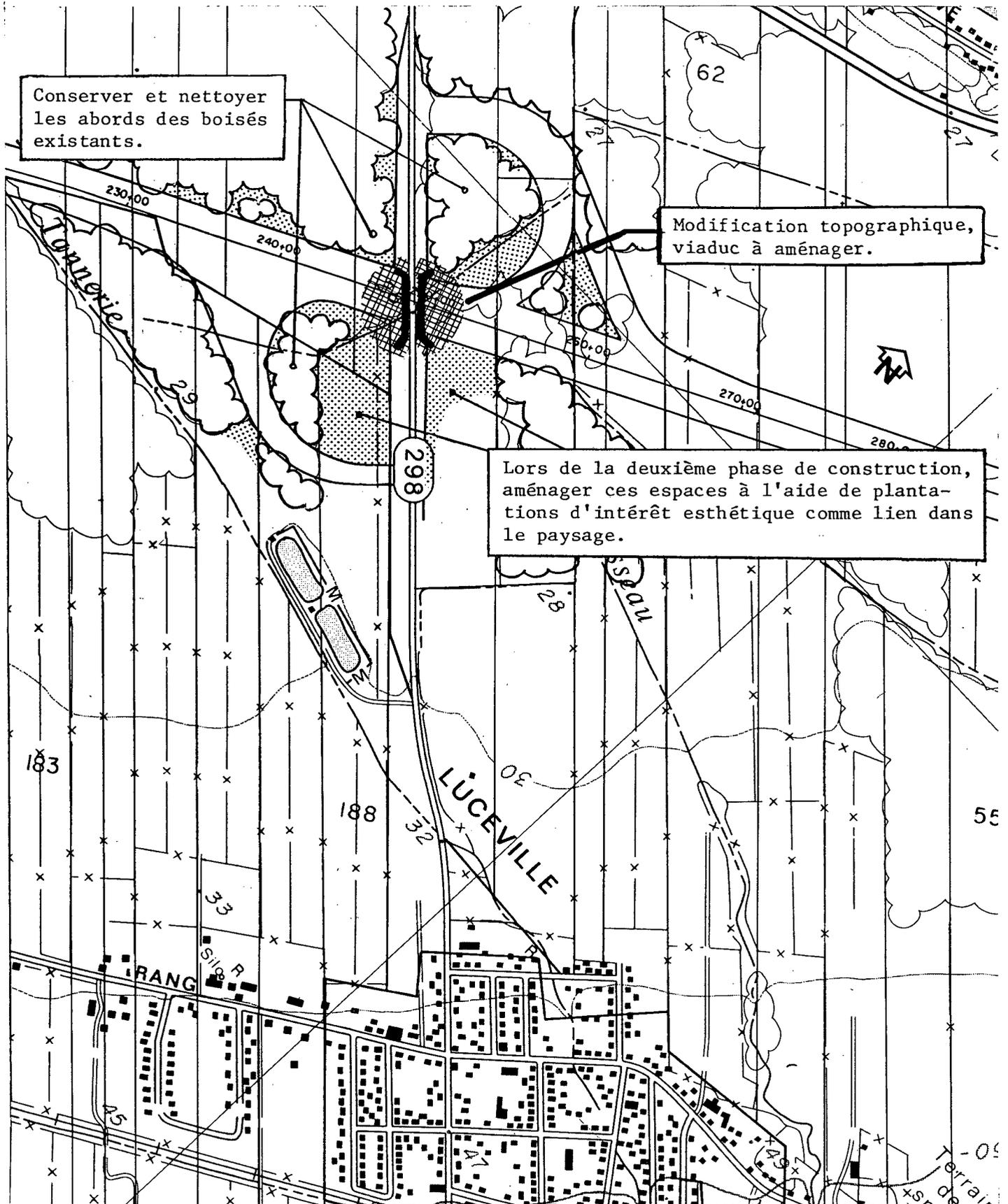


FIGURE XX : ÉCHANGEUR LUCEVILLE



6.3 SYNTHÈSE DES IMPACTS RÉSIDUELS

En général, les impacts résiduels sur l'ensemble du tracé sont mineurs. Tous les impacts résiduels sur le milieu bâti sont mineurs, si les mesures de mitigation suggérées sont appliquées. En ce sens, l'aménagement de l'échangeur Sainte-Odile de façon à favoriser une pénétration dans Rimouski via la route 232 et aucun lien direct avec le boulevard Arthur-Buies et la liaison entre l'échangeur Léonidas et le secteur industriel sont essentielles pour limiter les effets majeurs sur le boulevard Arthur-Buies. Au plan commercial, ces mesures minimiseront la possibilité de déplacement de la structure commerciale dans le secteur sud-ouest de Rimouski. Cependant, les commerces routiers situés le long de la route 132 entre Bic et Sainte-Luce, en excluant le secteur de Rimouski pour les raisons mentionnées auparavant, peuvent subir des effets plus ou moins importants à cause d'une diminution du flux véhiculaire causé par la construction de l'autoroute 20.

Au niveau du milieu agricole, le gain temporaire de près de la moitié des terres (environ 74 ha) si l'on permet l'usufruit par les agriculteurs de la région, de la demi-emprise.

Au plan physique, suite à l'application des mesures de mitigation proposées, la construction de l'autoroute engendrera des impacts résiduels mineurs dans tous les cas, sauf dans le secteur de la rivière Rimouski où l'impact sera moyen. Cette zone est particulièrement sensible aux glissements et à l'érosion et les mesures appliquées ne peuvent contrôler complètement ces effets. D'ailleurs, comme mentionné auparavant, les rives de la rivière Rimouski, particulièrement la rive ouest, sont passablement perturbées suite aux travaux de construction du pont et devront être reconstituées.

Au plan biologique, aucune mesure de mitigation ne peut atténuer efficacement l'impact causé par la perte d'environ 150 ha de forêts; l'impact

résiduel sera donc moyen. De plus, l'autoroute constituera une barrière bloquant le déplacement de la faune et causera ainsi un impact résiduel mineur. Au niveau de la faune proprement dite, les impacts résiduels sont mineurs. Pour la faune aquatique, les diverses mesures de mitigation apportées au milieu physique visent à améliorer la qualité de l'eau des cours d'eau et ainsi diminuer indirectement les impacts sur les populations de truite mouchetée et de saumon de l'atlantique particulièrement. De même l'adoption d'un calendrier spécial de construction, pour certains cours d'eau, contribuera à atténuer l'impact sur ces espèces.

Au plan visuel, si les mesures d'insertion suggérées sont retenues, tous les impacts résiduels sont mineurs. Il en est de même au niveau du milieu sonore si on porte une attention particulière au problème causé par la voie de pénétration sur Arthur-Buies. Il est essentiel que le design de l'échangeur Sainte-Odile soit modifié comme mentionné auparavant (accès par Sainte-Odile) et qu'un lien soit assuré entre l'échangeur Léonidas et le secteur industriel. Sur la rue Sainte-Odile l'ajout de circulation et l'élargissement de cette artère entraîneront l'expropriation supplémentaire de six (6) maisons situées à moins de 5 m de l'emprise (en plus des maisons (6) déjà expropriées et qui étaient dans l'emprise). En autant que la limite de vitesse sur cette artère soit limitée à 50 km/h et que les véhicules lourds soient drainés vers le quartier industriel via l'échangeur Léonidas, l'impact résiduel sera mineur.

CONCLUSION

L'aménagement d'un lien autoroutier à une chaussée de Bic à Sainte-Luce et l'utilisation de la route 132 jusqu'à Sainte-Flavie répond adéquatement aux besoins de circulation actuels et futurs dans cette région. De plus, cette option s'intègre bien au projet d'une liaison routière entre Cacouna et Mont-Joli. Ce projet s'inscrit dans la poursuite d'objectifs mis de l'avant par le ministère de la voirie en 1970 même si entre les années 1970 et 1980, il y a eu réorientation des objectifs qui étaient alors de développement et d'aménagement régional. Au début des années 1970, des rencontres avec les représentants de la région débouchèrent sur des corrections au tracé d'autoroute Bic-Mont-Joli initialement proposées en le déplaçant vers le sud pour éviter l'expansion urbaine prévisible de la ville de Rimouski. Dans l'ensemble, ce projet emportait la faveur de tous les représentants.

Certes, l'implantation d'une infrastructure routière majeure dans un milieu essentiellement agricole, tel celui qui caractérise la zone présentement à l'étude, ne peut se réaliser sans que soient affectés certains éléments du milieu récepteur. Cependant, les mesures déjà prévues au projet et celles préconisées dans la présente étude (végétalisation des remblais et déblais, usufruit des portions de terres lors de la première phase de construction, plantations d'arbres...) ont pour but justement de minimiser les impacts appréhendés sur l'environnement naturel et humain.

Les principaux impacts du projet autoroutier se situent au niveau du milieu agricole et du contournement de Rimouski. Au plan agricole, les impacts majeurs ont déjà eu lieu. En effet, quelques fermes (4) ont été démantelées suite à l'expropriation et une autre a été relocalisée plus au sud. Plusieurs producteurs ont déjà compensé la perte de terres productives en achetant ou en louant des terres. En fait, lorsque l'autoroute sera construite, seulement quelques producteurs auront à se

relocaliser ou à parcourir une certaine distance pour rejoindre leurs résidus de terre.

Au niveau du contournement de Rimouski, pour que ce projet d'autoroute soit acceptable, du point de vue environnemental, il faut s'assurer que les liaisons entre l'autoroute 20 et le centre-ville de Rimouski soient adéquates. Pour permettre une bonne diffusion de la circulation dans Rimouski et pour minimiser les risques de déstructuration du milieu bâti (résidentiel et commercial) sur le boulevard Arthur-Buies, il faut que le design de l'échangeur Sainte-Odile soit modifié de façon à ne pas favoriser une entrée directe dans Rimouski par le boulevard Arthur-Buies qui est à vocation résidentielle. Egalement, la liaison entre l'échangeur Léonidas et le quartier industriel permettraient de répartir la circulation dans Rimouski et de drainer les véhicules lourds vers le quartier industriel.

Dans l'ensemble, l'application des diverses mesures de mitigation et la connaissance des impacts résiduels (pour la plupart mineurs) du projet permettent d'affirmer que sur le plan strictement environnemental, la construction de l'autoroute entre Bic et Sainte-Luce est la meilleure solution possible si on la compare aux autres variantes (ex.: le réaménagement de la route 132) où les impacts attendus seraient plus importants.

En plus d'être de moindre impact environnemental, le présent projet routier répond au besoin en circulation des vingt (20) prochaines années et peut s'ajuster à toute hausse de circulation dans l'avenir par l'addition d'une deuxième chaussée. Ce nouvel axe routier offre également des conditions de déplacements plus adéquates à la circulation de transit et permet de donner à la route 132 une vocation d'axe de déplacements locaux plus conforme à son aménagement actuel.

En somme, en considérant l'ensemble des avantages que procurerait la réalisation d'un tel lien routier, les impacts résiduels la plupart du temps mineur et l'intérêt suscité par divers intervenants régionaux, le ministère

des Transports devrait aller de l'avant dans la réalisation d'un lien autoroutier entre Bic et Sainte-Luce.

Pour faire suite à cette recommandation, voici la programmation du M.T.Q. pour la réalisation de la liaison routière entre Bic et Sainte-Luce:

Construction d'une chaussée entre:

	Année
1) la rue Tessier et rue Sainte-Odile (232)	1986-87
2) la rue Sainte-Odile (232) et la rue Léonidas	1987-88
3) Bic et la rue des Saules	1990-91
4) la rue Léonidas et Saint-Anaclet	1991
5) Saint-Anaclet et Sainte-Luce	1991

La programmation des travaux tient compte du fait que dans un premier temps, il faut solutionner les problèmes de circulation dans Rimouski. C'est pourquoi on commence par construire la route 20 entre les rues Tessier et Léonidas (en deux étapes) et non pas entre Bic et la rue des Saules, par exemple, pour permettre une meilleure diffusion de la circulation dans Rimouski.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- CITE DE RIMOUSKI. Le site régional d'enfouissement sanitaire à Rimouski, Service Génie-travaux pulbics, décembre 1979.
- COUTURIER M. ET R. LAHAISE. Cartier J. Voyages en Nouvelle-France, texte remis en français moderne, Hurtubise HMH, Montréal, 1977.
- DIONNE, J.C. La mer de Goldthwait au Québec, géographie physique et quaternaire, vol. 23, numéros 1 et 2, 1977.
- DIONNE, J.C. Le quaternaire de la région de Rivière-du-Loup - Trois-Pistoles, côté sud de l'estuaire du Saint-Laurent, Environnement Canada, Centre de recherches forestières des Laurentides, Rapport Q-F-V-27, 1972, 95 pp.
- DUMAIS, P. et G. ROUSSEAU. Trois sites paléoindiens sur le côté sud de l'estuaire du Saint-Laurent, Recherches amérindiennes au Québec, vol XV, 1985, numéros 1 et 2.
- ETHNOSCOP. Préhistoire du parc du Bic, côté sud de l'estuaire du Saint-Laurent. Manuscrit, Direction générale du patrimoine, MAC, Québec, 1980.
- GAUTHIER, R ET M.M. GRANTNER. "Etude phytosociologique des tourbières du Bas Saint-Laurent", Le naturaliste Canadien, Presse de l'Université Laval, Québec, 1975.
- GRANTNER, M.M. La végétation au Québec méridional, P.U.L., Québec, 1966.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES (SUITE)

LOCAT, J. Le quaternaire de la région de Baie des Sables, Trois-Pistoles, ministère des Richesses naturelles, Québec, publication novembre DPV 605, 1978.

METRA CONSULTANT LTEE. Aménagement de l'espace, O.P.D.Q. et ministère de l'Expansion économique régionale du Canada, avril 1971, Est du Québec, 1971-1976.

MINISTERE DE L'AGRICULTURE, DES PECHERIES ET DE L'ALIMENTATION. Nourrir le Québec, perspectives de développement du secteur de l'agriculture, des pêches et de l'alimentation pour les années 1980. Direction générale de la planification et des études économiques, 1981.

MINISTERE DE L'AGRICULTURE, DES PECHERIES ET DE L'ALIMENTATION. Coup d'oeil sur l'agro-alimentaire au Québec 1979-1980, 1982.

MINISTERE DE L'AGRICULTURE, DES PECHERIES ET DE L'ALIMENTATION. Localisation des sols des catégories Aa, Ab, Ac, par région agricole, Service des études économiques.

MINISTERE DES AFFAIRES CULTURELLES. Macro-inventaire des biens culturels au Québec, comté de Rimouski, Analyse du paysage architectural. Direction générale du patrimoine, Québec.

MINISTERE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUEBEC. Rapport d'inventaire écologique du marais de Sainte-Anne-de-la-Pointe-au-Père, 1979.

MINISTERE DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE DU QUEBEC. Dossier économique, agglomération de Rimouski - Mont-Joli, Etudes régionales, Direction générale de la recherche et de la planification, 1972.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES (SUITE)

MINISTERE DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE DU QUEBEC. Dossier économique Rimouski, Direction de l'infrastructure industrielle, Montréal, 1978.

MINISTERE DES TRANSPORTS DU QUEBEC. Service des relevés techniques, Inventaire capacité - courbe pente, 1983.

MINISTERE DES TRANSPORTS DU QUEBEC. Programmation des travaux de construction de l'axe routier Bic/Mont-Joli. Etapes de réalisation, juillet 1984.

MINISTERE DES TRANSPORTS DU QUEBEC. Etude de la circulation, corridor routier "Cacouna - Mont-Joli", service de la circulation et aménagement, Direction générale du génie, 1979.

MINISTERE DES TRANSPORTS DU QUEBEC. Etude d'opportunité d'une nouvelle liaison routière entre Bic et Grand-Métis, Service des études, 1980.

MINISTERE DES TRANSPORTS DU QUEBEC. Implantation d'une infrastructure routière à 4 voies en milieu rural ou semi-rural, Version révisée, juin 1984.

MINISTERE DES TRANSPORTS DU QUEBEC. Normes d'environnement pour la réalisation de routes au Québec. Direction générale du génie, Direction de la circulation, décembre 1976.

MINISTERE DE LA VOIRIE ET DES TRAVAUX PUBLICS. Etude du réseau routier Rimouski - Mont-Joli, Direction générale de la planification et de la recherche, Service technique de la circulation, décembre 1970.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES (SUITE)

MINISTERE DE LA VOIRIE ET DES TRAVAUX PUBLICS. Etude du réseau routier Rimouski - Mont-Joli, Direction générale de la planification et de la recherche, Service technique de la circulation, décembre 1970.

MUNICIPALITE REGIONALE DE COMTE DE RIMOUSKI-NEIGETTE. Règlement de contrôle intérimaire, 1983.

MUNICIPALITE REGIONALE DE COMTE DE RIMOUSKI-NEIGETTE. Proposition préliminaire d'aménagement, schéma d'aménagement, octobre 1985.

VICTORIN. Frère Marie, flore Laurentienne, presse de l'Université de Montréal, Montréal, 1964, 925 pp.

ANNEXE I

GRILLE D'EVALUATION DES IMPACTS PONCTUELS

Evaluation globale des impacts

Partie A: Mesure du degré de perturbation d'un objet en fonction de l'intensité et de la durée de la perturbation subie

Durée	Temporaire	Permanent
Intensité		
Très forte	Forte	Très forte
Forte	Moyenne	Forte
Moyenne	Faible	Moyenne
Faible	Faible	Faible

Evaluation globale des impacts

Partie B: Mesure de l'importance globale de l'impact en fonction de la valeur de l'objet perturbé et du degré de perturbation mesuré selon l'intensité, la durée et l'étendue de la perturbation.

Indicateur de la valeur de l'objet perturbé: le niveau de résistance	Intensité et durée (voir partie A)	Etendue				Importance globale de l'impact
		*Régional	*Sous-régional	*Local	*Sous-local	
Très fort	Très fort	X	X			Majeure
Très fort	Fort	X	X			Majeure
Très fort	Très fort			X	X	Moyenne
Très fort	Fort			X	X	Moyenne
Très fort	Moyen ou faible	X	X	X		Moyenne
Fort	Très fort	X	X	X		Moyenne
Fort	Fort	X	X	X		Moyenne
Fort	Moyen et faible	X	X	X		Moyenne
Très fort	Moyen et faible				X	Mineure
Fort	Très fort				X	Mineure
Fort	Fort				X	Mineure
Fort	Moyen et faible				X	Mineure
Moyen et faible	Très fort	X	X	X	X	Mineure
Moyen et faible	Fort	X	X	X	X	Mineure
Moyen et faible	Moyen et faible	X	X	X	X	Mineure

Régional: Ce type d'impact affecte au moins l'ensemble du territoire étudié dans le cas des dimensions visuelles et humaines. Il touche l'ensemble d'un écosystème dans le cas du milieu biophysique.

Sous-régional: Touche moins que l'ensemble du territoire étudié, mais plus qu'une partie de ce dernier. Dans le cas du milieu biophysique, l'impact touche plusieurs groupements de l'écosystème.

Local: Touche une partie seulement du territoire étudié. Au plan biophysique, un seul groupement dans un écosystème est touché.

Sous-local: Touche un ou quelques résidants d'une rue ou d'un rang. Au plan biophysique, seule une partie d'un groupement de l'écosystème est touchée.

ANNEXE II

RESUME DES IMPACTS PONCTUELS POUR LE MILIEU AGRICOLE

IMPACTS PONCTUELS MINEURS POUR L'ENSEMBLE DU TRACE

Nombre d'exploitations touchées

(No. de fiches correspondantes)

Description	Bic à Rivière Rimouski	Rivière Ri- mouski à Pointe-au- Père	Pointe-au-Père à Sainte-Luce	TOTAL	
- Lorsque la survie d'une exploitation agricole n'est pas menacée et que la superficie affectée (résidus et/ou emprise) est faible.	A- 1 à A- 3 A- 7 à A-13 A-15 à A-19 A-21 et A-24	A-30 A-31 A-32 A-34 A-35 A-37	A-38 A-45 A-47 A-50 A-53	A-59 A-64	29
- Lorsque le tracé crée un résidu de boisé accessible.	--	A-49 A-54 à A-57		A-63	6
- Lorsque le tracé crée un résidu boisé non accessible de moindre importance pour la survie de l'exploitation.	A-23		--	A-58	2

(SUITE)

Nombre d'exploitations touchées

(No. de fiches correspondantes)

Description	Bic à Rivière Rimouski	Rivière Ri- mouski à Pointe-au- Père	Pointe-au-Père à Sainte-Luce	TOTAL	
- Lorsque le tracé coupe des terres en culture qui sont en location et dont le locataire peut facilement se relocali- ser.	A- 6 A-20 A-25 A-26	-- A-33 A-42 A-51	--	8	
- Lorsque le tracé coupe l'accès à un ensemble agricole situé en dehors de l'emprise dont la survie n'est pas menacée	--	A-36	--	1	
- Lorsque le tracé crée un résidu qui sera aban- donné et qui devient par le fait même, une source de propagation de mau- vaises herbes.	A-22	A-28 A-40 A-43 A-46	A-48 A-52	A-60	8
TOTAL (impacts mineurs)	23	26	5	54	

IMPACTS PONCTUELS MOYENS POUR L'ENSEMBLE DU TRACE

Nombre d'exploitations touchées

(No. de fiches correspondantes)

Description	Bic à Rivière Rimouski	Rivière Ri- mouski à Pointe-au- Père	Pointe-au-Père à Sainte-Luce	TOTAL
- Lorsque la survie d'une exploitation n'est pas menacée et que la superficie affectée (emprise et/ou résidu) est importante et qu'une restructuration de l'exploitation est nécessaire.	A- 4	A-27	A-61	
	A- 5	A-29	A-62	
	A-14	A-39		
		A-41		
		A-44		
				10
- Lorsque le tracé affecte un ensemble agricole.	--	--	A-65	
				1
TOTAL (impacts moyens)	3	5	3	11

ANNEXE III

FICHES D'IMPACTS ET MITIGATION PONCTUELS

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT ET LOCALISATION (CHAINAGE)	DESCRIPTION, INTENSITE ET DUREE DE L'IMPACT	MESURES DE MITIGATION	IMPACT RESIDUEL
MILIEU BATI H-1 (290+00 à 350+00)	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> Concept et design de l'échangeur Lausanne. Secteur où des commerces(2) et des habitations (7) sont entourées de routes (Autoroute 20, bretelles de l'échangeur, rue des Saules). Perte de terrains et d'accès direct sur la rue Lauzanne. 	AUCUNE	IMPACT MINEUR
MILIEU BATI H-2 (430+00 à 470+00)	<p>IMPACT MAJEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> Construction de l'échangeur Sainte-Odile. Concept et design de l'échangeur privilégie l'entrée dans l'agglomération à partir du boul. Arthur Buies. Déstructuration du milieu bâti (résidentiel et commercial). Problèmes de circulation locale et de sécurité piétonnière (écoliers surtout). Augmentation du niveau de bruit dans un quartier résidentiel.(cf. fiche S-1) 	<ul style="list-style-type: none"> limiter l'accès direct sur le boulevard Arthur-Buies , en favorisant un axe nord-sud de pénétration, via la route 232, au niveau de l'échangeur Sainte-Odile et en ne reliant pas le boulevard Arthur-Buies à cet échangeur. Assurer un lien entre l'échangeur Léonidas et le secteur industriel. 	IMPACT MINEUR
MILIEU BATI H-3 (495+00)	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> Augmentation des temps-distances pour les usagers du boulevard du Sommet pour se rendre à l'est de l'avenue de la Cathédrale. 	AUCUNE	IMPACT MINEUR
MILIEU SONORE S-1 (BOUL. ARTHUR BUIES)	<p>IMPACT MOYEN A MAJEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> Dans le cas des maisons situées le long du boulevard à une distance de 20 mètres et moins, l'impact sonore est moyen à court terme et fort à long terme. Dans le cas où le boulevard Arthur-Buies est la seule voie de pénétration dans Rimouski. Le climat sonore à 10m. passerait de 58.3 dBA à 63.5 dBA en 1984 et à 65.9 dBA en 2004. 	<ul style="list-style-type: none"> limiter l'accès direct sur le boulevard Arthur-Buies , en favorisant un axe nord-sud de pénétration, via la route 232, au niveau de l'échangeur Sainte-Odile et en ne reliant pas le boulevard Arthur-Buies à cet échangeur. Assurer un lien entre l'échangeur Léonidas et le secteur industriel pour drainer la circulation lourde à cet endroit. 	IMPACT MINEUR

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT ET LOCALISATION (CHAINAGE)	DESCRIPTION, INTENSITE ET DUREE DE L'IMPACT	MESURES DE MITIGATION	IMPACT RESIDUEL
<p>MILIEU SONORE S-2 (310+00 à 370+00 392+00 à 452+00)</p>	<p>IMPACT NUL A MAJEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'impact actuellement est nul car il n'y a pas ou peu d'habitations dans ces secteurs et que le territoire est zoné agricole (municipale). • L'impact à long terme peut devenir majeur s'il y a un développement résidentiel qui s'effectue en bordure de l'emprise de l'autoroute. • Le niveau de bruit prévu en l'an 2004 est de l'ordre de 66 dBA à la limite de l'emprise comparativement à des valeurs se situant entre 59 dBA et 62.5 dBA si l'autoroute était construite en 1984 • Ce niveau de bruit occasionnerait des dérangements pour les résidents pouvant provoquer des plaintes par la suite. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ces secteurs devront faire l'objet d'une réglementation d'urbanisme de la part de la ville de Rimouski empêchant toute construction résidentielle à une distance de 30 mètres de la limite de l'emprise de l'autoroute. • Egalement une barrière acoustique, (écran boisé), aux endroits où il n'y a pas de boisés existants, pourrait être aménagée, à l'intérieur de la bande de terrains de 30m par le contracteur éventuel. 	<p>IMPACT MINEUR A NUL</p> <ul style="list-style-type: none"> • Niveau de bruit résiduel de 58 dBA à 30 m. de la limite de l'emprise. Si une barrière acoustique est aménagée, l'impact est alors pratiquement nul.
<p>MILIEU SONORE S-3 (rue Sainte-Odile)</p>	<p>IMPACT MINEUR A MAJEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le climat sonore actuel est de 57 dba et devient 59 dba suite à la première phase de construction (1 chaussée). • Lors de la construction de l'autoroute (phase 2), et en maintenant la vitesse des véhicules à 50 km/h : une augmentation de l'ordre de 3 dba du niveau sonore pour la majorité des résidences est prévue si le pourcentage de camions demeure à 3.6% et de l'ordre de 4.4 dba si un pourcentage de 6% de camions était constaté. L'impact sonore est faible dans le premier cas et moyen dans le second. Par contre deux résidences localisées dans la pente de cette route subiront une augmentation additionnel de 2 dba occasionnant ainsi un impact sonore fort. • Si la vitesse dépasse 50 Km / heure (soit de 70 km/h) l'impact sonore sera fort (augmentation supplémentaire de 3 dba). • Risque de plaintes de la part des résidents 	<ul style="list-style-type: none"> • Si la vitesse affichée ou réelle dépasse 50 km/heure et/ou que le pourcentage de camions soit de 6.1%, l'ouverture de l'échangeur Léonidas est primordial afin de réduire le pourcentage de camions lourds empruntant des artères à caractères résidentiel. 	<p>IMPACT MINEUR</p>

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT
ET LOCALISATION
(CHAINAGE)

DESCRIPTION, INTENSITE ET
DUREE DE L'IMPACT

MESURES DE MITIGATION

IMPACT RESIDUEL

MILIEU VISUEL
V-1

(début du tracé,
intersection avec la
route 132 et la voie
d'accès à l'autoroute)

IMPACT MINEUR (PERMANENT)

- . Modification du tracé actuel, création d'un noeud important de circulation.
- . Sensibilité des paysages de Bic.
- . Longueur touchée : 150 m.
(cf. figure X)

- . Scarification de l'ancien tracé de la route 132 : bris et enlèvement de toute la surface bitumineuse et ameublement du sol en profondeur.
- . Ensemencement de graminées et/ou de légumineuses.
- . Afin d'instaurer une transition entre la route et les versants boisés de la colline qui sera modifiée : implanter une strate arbustive au coin nord-est de l'intersection et le long de la voie d'accès à l'autoroute 20, côté nord.

MILIEU VISUEL
V-2

(voie d'accès à
l'autoroute 20 à partir
de la route 132.)

IMPACT MINEUR (PERMANENT)

- . La route longe un banc d'emprunt exploité.
- . Altération des champs visuels par un élément inesthétique.
- . Perturbation des approches et des perspectives vers Bic.
- . Longueur touchée : 300 m.
(cf. figure X)

- . Etablir des écrans naturels (boisés) en bordure de l'emprise afin de masquer le banc d'emprunt.

MILIEU VISUEL
V-3

(40+00 à 70+00)

IMPACT MINEUR (PERMANENT)

- . Traversée de la rue Brillant.
- . A court terme le viaduc engendrera une discontinuité topographique qui tranchera avec les collines naturelles entourant l'intersection.
- . A long terme l'échangeur modifiera l'ensemble du caractère de cet espace. On devra aussi soigner la qualité des bassins visuels puisqu'ils constituent une transition aux paysages de Bic.
- . Longueur touchée ; 914 m.
(cf. figure X)

- . Afin d'améliorer l'esthétique de la structure, établir des plantations sur les pentes (pouvant aussi stabiliser le sol) ; sous la dalle du pont, installer des jeux de pierres pour minimiser les surfaces de béton ou de dallage cimenté qui présente un caractère "dur" de type urbain.
- . Conserver le maximum de végétation existante entre les bretelles de l'échangeur et nettoyer la bordure des boisés.

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT ET LOCALISATION (CHAINAGE)	DESCRIPTION, INTENSITE ET DUREE DE L'IMPACT	MESURES DE MITIGATION	IMPACT RESIDUEL
MILIEU VISUEL V-4 (75+00 à 87+00)	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> . Excavation du terrain naturel. . Les déblais produiront un effet de tranchée au sommet d'une légère élévation topographique. . Altération ponctuelle de la morphologie naturelle aux approches de Bic. . Longueur touchée : 365 m. (cf. figure X) 	<ul style="list-style-type: none"> . Au sud de l'autoroute, niveler l'emprise à la hauteur de la voie et adoucir le buton résiduel en gardant une pente inférieure à 33%. . Au nord de l'autoroute, façonner les coupes de roc en évitant les grandes surfaces lisses verticales et les arêtes aigues. . Nettoyer le roc et ramasser, au pied de la falaise, les matériaux résultant des travaux. 	
MILIEU VISUEL V-5 (151+00 à 163+00)	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> . Excavation du terrain naturel. . Les déblais produiront des altérations de la morphologie naturelle qui créeront cependant, de la diversité dans le paysage . . Longueur touchée : 365 m. (cf. figure XI) 	<ul style="list-style-type: none"> . Façonner les coupes de roc de façon à imiter les affleurements rocheux. . Eviter les grandes surfaces lisses verticales et les arêtes aiguës. . Nettoyer le roc et ne laisser aucun matériaux suite aux travaux . 	
MILIEU VISUEL V-6 (Autoroute 20: 290+00 à 348+00 Rue Lausanne : 13+00 à 50+00)	<p>IMPACT MOYEN (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> . Traversée et détournement de la rue Lausanne. . Altération locale d'une unité de paysage par l'étendue des modifications du système routier et de la topographie (viaduc enjambant l'autoroute). . Longueur touchée : 1768 m. (cf. figure XII) 	<ul style="list-style-type: none"> . Afin d'améliorer l'esthétique de la structure, établir des plantations sur les pentes (pouvant aussi stabiliser le sol) ; sous la dalle du pont, installer des jeux de pierres pour minimiser les surfaces de béton ou de dallage cimenté qui présente un caractère "dur" de type urbain. . Scarification de l'ancien tracé de la rue Lausanne situé au sud de l'autoroute c'est-à-dire bris et enlèvement de toute la surface bitumineuse et ameublissement du sol en profondeur sur toute la superficie d'emprise en vue d'une revégétation naturelle à long terme. . Conserver le maximum de végétation existante entre les bretelles de l'échangeur et nettoyer la bordure de ceux-ci. 	IMPACT MINEUR

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT ET LOCALISATION (CHAINAGE)	DESCRIPTION, INTENSITE ET DUREE DE L'IMPACT	MESURES DE MITIGATION	IMPACT RESIDUEL
<p>MILIEU VISUEL V-7 (365+00 à 380+00)</p>	<p>IMPACT MOYEN (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> . Traversée de la rivière Rimouski. . Importante altération d'une unité de paysage, l'autoroute créant une discontinuité en cette atmosphère naturelle et d'un potentiel récréatif majeur. . Défiguration des berges par d'importants remblais et déblais, (déjà observée lors de la construction du premier pont). . Longueur touchée : 457 m. 	<ul style="list-style-type: none"> . Lors de la construction de la deuxième chaussée, conserver le maximum de végétation existante dans les limites de l'emprise. . Une fixation des sols devra être effectuée à l'aide de plantations et/ou d'enrochements suite aux travaux déjà effectués et également lors de la deuxième phase de construction. . Aucune stabilisation par perré cimenté ou par mur de soutènement ne doit être faite. . Elaborer un programme de renaturalisation de tous les remblais et déblais. Des plantations arbustives seront effectuées soit pendant ou après le remblai de la pente. (ce qui n'a pas été effectué lors de la construction du premier pont) 	<p>IMPACT MINEUR</p>
<p>MILIEU VISUEL V-8 (autoroute 20 : 387+00 à 395+00 Rue Tessier : 14+00 à 25+00)</p>	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> . Traversée de la rue Tessier. . Discontinuité visuelle créée par des modifications morphologiques. Le viaduc modifiera grandement, comme nouvel élément topographique, l'enveloppe visuelle locale caractérisée par des paysages assez uniformes, caractéristiques d'un milieu agricole. . Longueur touchée : 244 m. 	<ul style="list-style-type: none"> . Afin d'améliorer l'esthétique de la structure, établir des plantations sur les pentes (pouvant aussi stabiliser le sol) et des jeux de pierres sous la dalle du pont (ceci pour minimiser les surfaces de béton ou de dallage cimenté qui offrent un caractère "dur" de type urbain). 	
<p>MILIEU VISUEL V-9 (410+00 à 430+00)</p>	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> . Surlargeur et passage entre des collines formant des limites visuelles locales. . Modification du couvert forestier et de la topographie existante. Discontinuité créée par les surlargeurs engendrant une rupture des liens topographiques. 	<ul style="list-style-type: none"> . Respecter le profil du terrain en effectuant aucun changement brusque de pentes. . Les remblais et déblais à l'intérieur des limites devront épouser des formes ondulantes, semblables au paysage environnant. . On aménagera les emprises avec des graminées et pelouses ainsi qu'avec des plantations de résineux dans un esprit de continuité avec les flancs nord-est des collines. 	

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT ET LOCALISATION (CHAINAGE)	DESCRIPTION, INTENSITE ET DUREE DE L'IMPACT	MESURES DE MITIGATION	IMPACT RESIDUEL
<p>MILIEU VISUEL V-10 (autoroute 20 : 430+00 à 465+00 V. service : 1432+00 à 1441+00)</p>	<p>IMPACT MOYEN (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> . Echangeur Saint-Odile. . Modification morphologique créée par le viaduc. . Discontinuité visuelle engendrée par des éléments inesthétiques tels un poste et des lignes de transport d'énergie. . Nouvel accès à la ville et perception différente de son image. . Nouvelle vocation à un secteur à caractère agricole. . Longueur touchée : 1067 m. (cf. figure XIII) 	<ul style="list-style-type: none"> . Envisager une meilleure pénétration sur la route 232 afin de favoriser cet axe. Ne point engendrer de percée directe ou un focus trop évident vers le boulevard Arthur-Buies qui ne forme pas la voie d'accès privilégiée vers le coeur de la ville. . Egalement, le fait de relier l'échangeur Léonidas et le quartier industriel, viendrait diminuer l'utilisation de l'échangeur Sainte-Odile. . Afin d'améliorer l'esthétique de la structure, établir des plantations sur les pentes (pouvant aussi stabiliser le sol); sous la dalle du pont, installer des jeux de pierres pour minimiser les surfaces de béton ou de dallage cimenté qui présente un caractère "dur" de type urbain. . Etablir des écrans naturels (boisés) en bordure de l'emprise afin de masquer le poste de transformation d'énergie. 	<p>IMPACT MINEUR</p>
<p>MILIEU VISUEL V-11 (497+00 à 525+00)</p>	<p>IMPACT MOYEN (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> . Intersection de l'autoroute avec le chemin du deuxième rang (boul. du Sommet). . Bris des cheminements le long du chemin du deuxième rang, axe de structuration de l'unité de paysage et voie panoramique. . Restructuration des déplacements le long du chemin du deuxième rang en passant par l'avenue de la Cathédrale. . Longueur touchée : 854 m. (cf. figure XIV) 	<ul style="list-style-type: none"> . Instaurer de part et d'autre de l'autoroute en bordure de l'emprise un espace tampon afin de bien définir les changements de direction et d'établir un écran visuel face aux perspectives vers l'autoroute ainsi que vers l'ancienne continuité du boulevard du Sommet. . Vu le caractère panoramique des lieux nous soulignons la possibilité d'instaurer une halte-belvédère au nord-est de l'intersection avec le tracé du deuxième rang entre l'autoroute et le premier abrupt. 	<p>IMPACT MINEUR</p>

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT ET LOCALISATION (CHAINAGE)	DESCRIPTION, INTENSITE ET DUREE DE L'IMPACT	MESURES DE MITIGATION	IMPACT RESIDUEL
MILIEU VISUEL V-12 (525+00 à 535+00)	<p>IMPACT MOYEN (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> Traversée de l'avenue de la Cathédrale. Le viaduc enjambant l'autoroute s'intégrera bien à la pente selon les perspectives provenant de la ville. Localement les modifications morphologiques créeront des discontinuités visuelles sensibles d'autant plus que l'endroit acquiert une importance accrue face aux flux de circulation qui empruntent le chemin du deuxième rang. Longueur touchée : 457 m. (cf. figure XV). 	<ul style="list-style-type: none"> Intégrer les remblais à la pente naturelle du terrain et leur donner des formes souples s'apparentant à la morphologie environnante. Au nord et à l'est de l'autoroute, conserver le maximum de végétation et nettoyer la bordure des boisés. Afin d'améliorer l'esthétique des structures, établir des plantations massives sur les pentes entre les voies d'accès pouvant aussi stabiliser les sols mais dont la hauteur maximale ne perturbera toutefois pas un dégagement des perspectives vers la ville. 	IMPACT MINEUR
MILIEU VISUEL V-13 (autoroute: 126+00 à 153+00 Rue Léonidas 126+00 à 154+00)	<p>IMPACT MOYEN (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> Section de l'échangeur Léonidas et rue Léonidas. Malgré une intégration relativement bonne de cette section de tracé longeant le contrebas du second abrupt, une partie de l'emprise de l'échangeur empiètera au sud sur les arrières-scènes régionales créant des cicatrices topographiques sensibles. Longueur touchée : 823 m. (cf. figure XVI) 	<ul style="list-style-type: none"> Renaturaliser les endroits perturbés par des plantations massives similaires à celle que l'on retrouve dans le secteur. Conserver le maximum de végétation existante à l'intérieur des limites d'emprise et ce, surtout entre les bretelles de l'échangeur. 	IMPACT MINEUR
MILIEU VISUEL V-14 (209+00 à 222+00)	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> Traversée du chemin du deuxième rang. Discontinuité visuelle créée par des modifications morphologiques. Le viaduc, nouvel élément topographique, brisera la continuité visuelle du rang. Longueur touchée : 396 m. 	<ul style="list-style-type: none"> Afin d'améliorer l'esthétique de la structure, établir des plantations sur les pentes (pouvant aussi stabiliser le sol); sous la dalle du pont, installer des jeux de pierres pour minimiser les surfaces de béton ou de dallage cimenté qui présente un caractère "dur" de type urbain. Conserver le maximum de végétation existante surtout du côté sud de l'emprise afin de réduire et de sectionner les vastes dégagements visuels à cet endroit. 	

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT ET LOCALISATION (CHAINAGE)	DESCRIPTION, INTENSITE ET DUREE DE L'IMPACT	MESURES DE MITIGATION	IMPACT RESIDUEL
<p>MILIEU VISUEL V-15 (348+00 à 387+00)</p>	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> . Echangeur Saint-Anaclet, intersection avec la route Père Nouvel. . Discontinuité visuelle créée par des modifications morphologiques dans un secteur uniformément boisé. . Longueur touchée : 1189 m. (cf. figure XVII) 	<ul style="list-style-type: none"> . Afin d'améliorer l'esthétique de la structure, établir des plantations sur les pentes (pouvant aussi stabiliser le sol); sous la dalle du pont, installer des jeux de pierres pour minimiser les surfaces de béton ou de dallage cimenté qui présente un caractère "dur" de type urbain. . Scarification de l'ancien tracé de la route Père Nouvel: bris et enlèvement de toute la surface bitumeuse et ameublissement du sol en profondeur. Si les terres ne sont pas redistribuées pour l'agriculture,ensemencer le tracé par des graminées ou des légumineuses. . Conserver le maximum de végétation entre les bretelles de l'échangeur et nettoyer la bordure des boisés. 	
<p>MILIEU VISUEL V-16 (226+00 à 265+00)</p>	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> . Echangeur de Luceville , intersection avec la route 298. . Discontinuité visuelle créée par des modifications morphologiques dans un secteur uniformément boisé. . Longueur touchée : 1402 m. (cf. figure XVIII) 	<ul style="list-style-type: none"> . Afin d'améliorer l'esthétique de la structure, établir des plantations sur les pentes (pouvant aussi stabiliser le sol); sous la dalle du pont, installer des jeux de pierres pour minimiser les surfaces de béton ou de dallage cimenté qui présente un caractère "dur" de type urbain. . Conserver le maximum de végétation existante entre les bretelles de l'échangeur et nettoyer la bordure des boisés. 	

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT ET LOCALISATION (CHAINAGE)	DESCRIPTION, INTENSITE ET DUREE DE L'IMPACT	MESURES DE MITIGATION	IMPACT RESIDUEL
MILIEU BIOPHYSIQUE B-1 (16+00 à 23+00)	IMPACT MINEUR (PERMANENT) . Coupe une partie d'une jeune sapinière. . Superficie affectée: 0,45 ha. . Perte d'une partie du boisé. . Création de nouvelles lisières.	. A court terme limiter le déboisement à l'emprise nécessaire à la construction d'une chaussée. . Aucun matériel de déblai ne doit être déposé en bordure de l'emprise de façon à ne pas limiter le drainage superficiel et à ne pas provoquer un remblayage des racines. . Ramassage et mise en tas des débris ligneux et élimination.	IMPACT MINEUR
MILIEU BIOPHYSIQUE B-2 (28+00 à 54+00)	IMPACT MINEUR (PERMANENT) . Le tracé de l'autoroute et les bretelles de l'échangeur Bic coupent plusieurs parties d'un boisé constitué de peuplements mélangés (Feuillus intolérants avec résineux). . Superficie affectée: 6,53 ha. . Perte d'une partie du boisé. . Création de nouvelles lisières. . Destruction d'une partie de la végétation le long de la rivière d'où risques d'érosion.	. Essayer de conserver le maximum d'arbres entre les bretelles de l'échangeur. . A court terme limiter le déboisement à l'emprise nécessaire à la construction d'une chaussée. . Aucun matériel de déblai ne doit être déposé en bordure de l'emprise de façon à ne pas limiter le drainage superficiel et à ne pas provoquer un remblayage des racines. . Ramassage et mise en tas des débris ligneux et élimination. . Limiter la coupe de végétation sur les rives de la rivière afin de prévenir l'érosion.	IMPACT MINEUR
MILIEU BIOPHYSIQUE B-3 (39+00)	IMPACT MINEUR (TEMPORAIRE) . Traverse une petite rivière (rivière Hâtée). . Installation d'un ponceau. . Risques d'érosion lors de la construction. . Augmentation des solides en suspension dans l'eau et de la sédimentation. . La rivière Hâtée est affectée par le drainage des terres agricoles et n'offre qu'un faible potentiel pour la truite mouchetée au point de traverse et en aval.	. Stabiliser les berges pour diminuer le processus d'érosion. . Au besoin, ensemençer des espèces types de ces milieux pour favoriser une reprise rapide de la végétation.	

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT ET LOCALISATION (CHAINAGE)	DESCRIPTION, INTENSITE ET DUREE DE L'IMPACT	MESURES DE MITIGATION	IMPACT RESIDUEL
MILIEU BIOPHYSIQUE B-4 (73+00 à 80+00)	IMPACT MINEUR (PERMANENT) . Coupe une partie d'une jeune sapinière. . Superficie affectée : 1,8 ha. . Création de nouvelles lisières.	. A court terme limiter le déboisement à l'emprise nécessaire à la construction d'une chaussée. . Aucun matériel de déblai ne doit être déposé en bordure de l'emprise de façon à ne pas limiter le drainage superficiel et à ne pas provoquer un remblayage des racines. . Ramassage et mise en tas des débris ligneux et élimination.	IMPACT MINEUR
MILIEU BIOPHYSIQUE B-5 (80+00 à 90+00 95+00 à 100+00 104+00 à 108+00 111+00 à 114+00)	IMPACT MINEUR (PERMANENT) . Coupe plusieurs parties d'un boisé constitué de peuplements mélangés (Feuillus intolérants avec résineux). . Superficie affectée: 3,84 ha. . Perte d'une partie du boisé.	. A court terme limiter le déboisement à l'emprise nécessaire à la construction d'une chaussée. . Aucun matériel de déblai ne doit être déposé en bordure de l'emprise de façon à ne pas limiter le drainage superficiel et à ne pas provoquer un remblayage des racines. . Ramassage et mise en tas des débris ligneux et élimination.	IMPACT MINEUR
MILIEU BIOPHYSIQUE B-6 (90+00 à 93+00 143+00 à 145+00 162+00 à 168+00 272+00 à 279+00)	IMPACT MINEUR (TEMPORAIRE) . Traverse d'un ruisseau. . Ruisseaux détournés et/ou canalisés. . Risques d'érosion lors de la construction. . Augmentation des matières en suspension dans l'eau. . Les ruisseaux sont fortement affectés par le drainage des terres agricoles et n'offrent aucun potentiel (ou un très faible) pour la truite mouchetée aux points de traverse et en aval de ceux-ci.	. Stabiliser les berges pour diminuer le processus d'érosion. (Utilisation de de perré ou autres). . Au besoin ensemercer pour favoriser une reprise rapide de la végétation.	

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT ET LOCALISATION (CHAINAGE)	DESCRIPTION, INTENSITE ET DUREE DE L'IMPACT	MESURES DE MITIGATION	IMPACT RESIDUEL
MILIEU BIOPHYSIQUE B-7 (158+00 à 170+00)	IMPACT MINEUR (PERMANENT) <ul style="list-style-type: none"> . Coupe une partie d'un boisé constitué de peuplements mélangés (Feuillus intolérants avec résineux). . Superficie affectée: 2.33 ha. . Perte d'une partie du boisé. . Destruction d'une partie de la végétation le long du ruisseau d'où risques d'érosion. 	<ul style="list-style-type: none"> . A court terme limiter le déboisement à l'emprise nécessaire à la construction d'une chaussée. . Aucun matériel de déblai ne doit être déposé en bordure de l'emprise de façon à ne pas limiter le drainage superficiel et à ne pas provoquer un remblayage des racines. . Ramassage et mise en tas des débris ligneux et élimination. . Limiter la coupe de végétation sur les rives du ruisseau afin de prévenir l'érosion. 	IMPACT MINEUR
MILIEU BIOPHYSIQUE B-8 (180+00 à 195+00)	IMPACT MINEUR (TEMPORAIRE) <ul style="list-style-type: none"> . L'autoroute passe au pied d'un abrupt. . Risque de glissements des versants situés de part et d'autre de l'autoroute. . Des éboulis mineurs sont à prévoir si la surface est mise à nue. . L'excavation à la base du (des) talus peut entraîner un glissement du matériel meuble et du couvert végétal qui lui est associé. 	<ul style="list-style-type: none"> . L'emprise de l'autoroute doit être éloignée le plus possible de la base des talus en minimisant l'emprise si nécessaire. . Eviter l'excavation à la base du (des) talus. . Suite à l'excavation, les talus situés de part et d'autre de l'autoroute devront être adoucis pour minimiser les risques d'éboulement et de décrochement. 	IMPACT MINEUR
MILIEU BIOPHYSIQUE B-9 (184+00 à 189+00)	IMPACT MINEUR (PERMANENT) <ul style="list-style-type: none"> . Coupe une partie d'un boisé constitué de peuplements mélangés (Feuillus intolérants avec résineux). . Superficie affectée: 0,30 ha. . Perte d'une faible partie du boisé. 	<ul style="list-style-type: none"> . A court terme limiter le déboisement à l'emprise nécessaire à la construction d'une chaussée. . Aucun matériel de déblai ne doit être déposé en bordure de l'emprise de façon à ne pas limiter le drainage superficiel et à ne pas provoquer un remblayage des racines. . Ramassage et mise en tas des débris ligneux et élimination. 	IMPACT MINEUR

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT ET LOCALISATION (CHAINAGE)	DESCRIPTION, INTENSITE ET DUREE DE L'IMPACT	MESURES DE MITIGATION	IMPACT RESIDUEL
MILIEU BIOPHYSIQUE B-10 (190+00 à 250+00)	IMPACT MOYEN (TEMPORAIRE)		IMPACT MINEUR
	<ul style="list-style-type: none"> . Zone à drainage mauvais avec pente de 0 à 1%. . Perturbation des conditions de drainage des milieux boisés et agricoles adjacents à l'autoroute. . Possibilités de glissements mineurs le long de petits cours d'eau. 	<ul style="list-style-type: none"> . Favoriser le drainage des terres agricoles et boisées en bordure de l'autoroute. . La canalisation de l'eau au centre et de part et d'autre de l'autoroute sera aménagée de façon à empêcher la stagnation de l'eau et la prolifération d'espèces végétales indésirables dans les canaux. (dimension et disposition adéquates des ponceaux). 	
MILIEU BIOPHYSIQUE B-11 (210+00 à 238+00)	IMPACT MINEUR (PERMANENT)		IMPACT MINEUR
	<ul style="list-style-type: none"> . Coupe une partie d'un boisé constitué de peuplements mélangés (Feuillus intolérants avec résineux). . Superficie affectée: 4,95 ha. . Perte d'une bonne partie du boisé. . Création de nouvelles lisières. 	<ul style="list-style-type: none"> . A court terme limiter le déboisement à l'emprise nécessaire à la construction d'une chaussée. . Aucun matériel de déblai ne doit être déposé en bordure de l'emprise de façon à ne pas limiter le drainage superficiel et à ne pas provoquer un remblayage des racines. . Ramassage et mise en tas des débris ligneux et élimination. 	
MILIEU BIOPHYSIQUE B-12 (250+00 A 289+00)	IMPACT MINEUR (PERMANENT)		IMPACT MINEUR
	<ul style="list-style-type: none"> . Coupe une partie d'un boisé constitué de peuplements mélangés (Feuillus intolérants avec résineux). . Superficie affectée: 10,17 ha. . Perte d'une bonne partie du boisé. . Création de nouvelles lisières. . Destruction d'une partie de la végétation le long du ruisseau d'où risques d'érosion. 	<ul style="list-style-type: none"> . A court terme limiter le déboisement à l'emprise nécessaire à la construction d'une chaussée. . Aucun matériel de déblai ne doit être déposé en bordure de l'emprise de façon à ne pas limiter le drainage superficiel et à ne pas provoquer un remblayage des racines. . Ramassage et mise en tas des débris ligneux et élimination. . Limiter la coupe de végétation sur les rives du ruisseau afin de prévenir l'érosion. 	

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT ET LOCALISATION (CHAINAGE)	DESCRIPTION, INTENSITE ET DUREE DE L'IMPACT	MESURES DE MITIGATION	IMPACT RESIDUEL
MILIEU BIOPHYSIQUE B-13 (250+00 à 300+00)	IMPACT MOYEN (TEMPORAIRE) <ul style="list-style-type: none"> . Zone à drainage très mauvais, saturée d'eau avec pente de 0 à 1%. . Présence de tourbe d'épaisseur indéterminée. . Perturbation des conditions de drainage des milieux boisés adjacents à l'autoroute. 	<ul style="list-style-type: none"> . Favoriser le drainage des milieux boisés en bordure de l'autoroute. . La canalisation de l'eau au centre et de part et d'autre de l'autoroute sera aménagée de façon à empêcher la stagnation de l'eau et la prolifération d'espèces végétales indésirables dans les canaux. (dimension et disposition adéquates des ponceaux). 	IMPACT MINEUR
MILIEU BIOPHYSIQUE B-14 (290+00 à 345+00)	IMPACT MINEUR (PERMANENT) <ul style="list-style-type: none"> . Le tracé de l'autoroute et les bretelles de l'échangeur Lauzanne traversent à quelques endroits un boisé mélangé formé de feuillus intolérants avec résineux et de sapinière. . Superficie affectée: 1,68 ha. . Perte de petites parties de boisés. . Création de nouvelles lisières. . Entre les chainage 330+00 à 345+00, destruction d'une partie de la végétation le long du ruisseau d'où risques d'érosion. 	<ul style="list-style-type: none"> . Essayer de conserver le maximum d'arbres entre les bretelles de l'échangeur. . A court terme limiter le déboisement à l'emprise nécessaire à la construction d'une chaussée. . Aucun matériel de déblai ne doit être déposé en bordure de l'emprise de façon à ne pas limiter le drainage superficiel et à ne pas provoquer un remblayage des racines. . Ramassage et mise en tas des débris ligneux et élimination. . Limiter la coupe de végétation sur les rives du ruisseau afin de prévenir l'érosion. 	IMPACT MINEUR
MILIEU BIOPHYSIQUE B-15 (300+00 à 309+00)	IMPACT MINEUR (TEMPORAIRE) <ul style="list-style-type: none"> . Les bretelles de l'échangeur Lauzanne coupent, à plusieurs endroits, un petit tributaire de la rivière Rimouski. . Ruisseau détourné et/ou canalisé. . Risques d'érosion accrus lors de la construction. . Augmentation temporaire des matières en suspension dans l'eau. . Risque de modifier la qualité de l'eau de la rivière Rimouski. 	<ul style="list-style-type: none"> . Effectuer les travaux durant les mois de mai, d'août ou septembre. . Au début de la construction installer un bassin de sédimentation en aval des travaux. . Stabiliser les berges ie ensemercer pour favoriser une reprise rapide de la végétation. 	

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT ET LOCALISATION (CHAINAGE)	DESCRIPTION, INTENSITE ET DUREE DE L'IMPACT	MESURES DE MITIGATION	IMPACT RESIDUEL
<p>MILIEU BIOPHYSIQUE B-16 (328+00 à 369+00)</p>	<p>IMPACT MOYEN (TEMPORAIRE)</p> <ul style="list-style-type: none"> . Le tracé longe et coupe à quelques endroits un ruisseau. . Ce ruisseau est un affluent de la rivière Rimouski. . Risques d'érosion accrus lors de la construction. . Modification de la physico-chimie de l'eau. . Augmentation momentané des matières en suspension et de la sédimentation. . Détérioration possible des frayères à saumons de la rivière. <p>N.B.:1) Une partie du ruisseau a été détourné et canalisé lors de la construction du pont et de la première chaussée (ch. 345+00 à 369+00). Il reste la section du ruisseau comprise entre les chainages 328+00 à 345+00.</p>	<ul style="list-style-type: none"> . Pendant la construction installer un bassin de sédimentation en aval de la déviation. . Effectuer les travaux durant les mois de mai, août et septembre. . Stabiliser les berges à l'aide de végétation de façon à limiter le processus d'érosion. 	<p>IMPACT MINEUR</p>
<p>MILIEU BIOPHYSIQUE B-17 (330+00 à 380+00)</p>	<p>IMPACT MOYEN (TEMPORAIRE)</p> <ul style="list-style-type: none"> . Zone de drainage mauvais avec pente de 0 à 1%. . Perturbation des conditions de drainage des milieux boisés adjacents à l'auto-route. . Possibilités de glissements mineurs le long de petits cours d'eau. 	<ul style="list-style-type: none"> . Favoriser le drainage des milieux boisés en bordure de l'auto-route. . La canalisation de l'eau au centre et de part et d'autre de l'auto-route sera aménagée de façon à empêcher la stagnation de l'eau et la prolifération d'espèces végétales indésirables dans les canaux. (dimension et disposition adéquates des ponceaux). 	<p>IMPACT MINEUR</p>
<p>MILIEU BIOPHYSIQUE B-18 (330+00 à 420+00)</p>	<p>IMPACT MOYEN (TEMPORAIRE)</p> <ul style="list-style-type: none"> . Zone difficile à aménager; pentes très fortes pour une implantation des infrastructures (pente > 10%). . Des éboulis mineurs et majeurs sont à prévoir. . L'excavation à la base du talus peut entraîner un glissement du matériel meuble et du couvert végétal qui lui est associé. 	<ul style="list-style-type: none"> . Eviter l'excavation au bas de la pente. 	<p>IMPACT MINEUR</p>

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT ET LOCALISATION (CHAINAGE)	DESCRIPTION, INTENSITE ET DUREE DE L'IMPACT	MESURES DE MITIGATION	IMPACT RESIDUEL
MILIEU BIOPHYSIQUE B-19 (330+00 à 420+00)	IMPACT MAJEUR (TEMPORAIRE)	<ul style="list-style-type: none"> Eviter l'excavation à la base d'un (des) talus pouvant entraîner un glissement du matériel meuble et du couvert végétal. 	IMPACT MOYEN
MILIEU BIOPHYSIQUE B-20 (348+00 A 369+00)	IMPACT MOYEN (PERMANENT)	<ul style="list-style-type: none"> Ramassage et mise en tas des débris ligneux et élimination. Aucun matériel de déblai ne doit être déposé en bordure de l'emprise de façon à ne pas limiter le drainage superficiel et à ne pas provoquer un remblayage des racines. Limiter la coupe de végétation sur la rive de la rivière Rimouski afin de prévenir l'érosion. 	IMPACT MINEUR
MILIEU BIOPHYSIQUE B-21 (369+00 à 373+00)	IMPACT MOYEN (TEMPORAIRE)	<ul style="list-style-type: none"> Effectuer les travaux durant les mois de mai, d'août ou de septembre. AUCUN TRAVAIL ne doit être fait dans le lit de la rivière. AUCUNE STRUCTURE (Pilier ou autres) ne doit être installée dans le lit de la rivière. Stabiliser les berges de la rivière aussitôt que possible pendant la construction à l'aide de tourbe avec piquets ou treillis. Par la suite, procéder à l'ensemencement de végétation type de ces milieux. Aux endroits déjà perturbés par la construction du premier pont, il faut stabiliser les berges à l'aide de végétation type de ces milieux (saule, aulne ...). Au début de la construction installer un ou plusieurs bassins de sédimentation en aval des travaux. 	IMPACT MINEUR

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT
ET LOCALISATION
(CHAINAGE)

DESCRIPTION, INTENSITE ET
DUREE DE L'IMPACT

MESURES DE MITIGATION

IMPACT RESIDUEL

MILIEU BIOPHYSIQUE
B-22
(373+00 à 375+00)

IMPACT MOYEN (PERMANENT)

IMPACT MINEUR

- . Coupe une partie d'un boisé mélangé formé de feuillus intolérants avec résineux (tremble, bouleau blanc, sapin, épinette blanche).
- . Superficie affectée : 0,7 ha.
- . Perte d'une partie du boisé.
- . Création de nouvelles lisières.
- . Risque de glissement de terrain et d'érosion en bordure de la rivière Rimouski.
- N.B. Une partie du boisé a déjà été coupé lors de la première phase de construction.

- . Ramassage et mise en tas des débris ligneux et élimination.
- . Aucun matériel de déblai ne doit être déposé en bordure de l'emprise de façon à ne pas limiter le drainage superficiel et à ne pas provoquer un remblayage des racines.
- . Limiter la coupe de végétation sur la rive de la rivière Rimouski afin de prévenir l'érosion.

MILIEU BIOPHYSIQUE
B-23
(400+00 à 402+00)

IMPACT MINEUR (TEMPORAIRE)

- . Point de traverse de la rivière Levasseur, tributaire de la rivière Rimouski.
- . Installation d'un ponceau.
- . Risques d'érosion acrus lors de la construction.
- . Augmentation momentanée de matières en suspension et de la sédimentation.
- . Risque de modifier la qualité de l'eau de la rivière Rimouski.
- . La rivière Levasseur offre un faible potentiel pour la truite au point de traverse et en aval du passage de l'autoroute.

- . Effectuer les travaux durant les mois de mai, d'août ou septembre.
- . Au début de la construction, installer un bassin de sédimentation en aval des travaux.
- . Si le niveau d'eau est bas et le débit faible, installer des ballots de paille un peu en aval des travaux, afin de retenir les sédiments mis en suspension.
- . Stabiliser les berges à l'aide de végétation herbacée et/ou arbustive.

MILIEU BIOPHYSIQUE
B-24
(400+00 à 403+00)

IMPACT MINEUR (PERMANENT)

IMPACT MINEUR

- . Coupe une partie d'un boisé de peuplements mélangés (Feuillus intolérants avec résineux).
- . Superficie affectée: 1,5 ha.
- . Perte d'une partie du boisé.
- . Création de nouvelles lisières.
- . Destruction d'une partie de la végétation le long de la rivière Levasseur d'où risques d'érosion.

- . A court terme limiter le déboisement à l'emprise nécessaire à la construction d'une chaussée.
- . Aucun matériel de déblai ne doit être déposé en bordure de l'emprise de façon à ne pas limiter le drainage superficiel, ni provoquer un remblayage des racines.
- . Ramassage et mise en tas des débris ligneux et élimination.
- . Limiter la coupe de végétation sur les rives de la rivière afin de prévenir l'érosion.

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT ET LOCALISATION (CHAINAGE)	DESCRIPTION, INTENSITE ET DUREE DE L'IMPACT	MESURES DE MITIGATION	IMPACT RESIDUEL
MILIEU BIOPHYSIQUE B-25 (408+00 à 432+00)	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> · Coupe d'un boisé constitué de peuplements mélangés de feuillus intolérants avec résineux. · Destruction d'une grande partie du boisé. · Superficie affectée: 8,97 ha. · Création de nouvelles lisières. · Destruction d'une partie de la végétation le long du ruisseau d'où risques d'érosion. 	<ul style="list-style-type: none"> · A court terme limiter le déboisement à l'emprise nécessaire à la construction d'une chaussée. · Aucun matériel de déblai ne doit être déposé en bordure de l'emprise de façon à ne pas limiter le drainage superficiel, ni provoquer un remblayage des racines. · Ramassage et mise en tas des débris ligneux et élimination. · Limiter la coupe de végétation sur les rives de la rivière afin de prévenir l'érosion. 	IMPACT MINEUR
MILIEU BIOPHYSIQUE B-26 (420+00 à 470+00)	<p>IMPACT MOYEN (TEMPORAIRE)</p> <ul style="list-style-type: none"> · Zone à drainage mauvais avec pente de 0 à 1%. · Perturbation des conditions de drainage des milieux boisés et agricoles adjacents à l'autoroute. · Possibilités de glissements mineurs le long de petits cours d'eau. 	<ul style="list-style-type: none"> · Favoriser le drainage des milieux boisés et agricoles en bordure de l'auto-oute. · La canalisation de l'eau au centre et de part et d'autre de l'auto-oute sera aménagée de façon à empêcher la stagnation de l'eau et la prolifération d'espèces végétales indésirables dans les canaux. (dimension et disposition adéquates des ponceaux). 	IMPACT MINEUR
MILIEU BIOPHYSIQUE B-27 (423+00 à 436+00)	<p>IMPACT MINEUR (TEMPORAIRE)</p> <ul style="list-style-type: none"> · Le tracé de l'auto-oute et une bretelle de l'échangeur Ste-Odile coupent et longent un ruisseau, tributaire de la rivière Rimouski. · Ce ruisseau sera détourné et canalisé. · Risques d'érosion accrus lors de la construction. · Augmentation temporaire des matières en suspension dans l'eau. · Les risques de modifier la qualité de l'eau de la rivière Rimouski sont faibles car il y a une zone de sédimentation naturelle en aval du tracé. 	<ul style="list-style-type: none"> · Stabiliser les berges ie ensemercer pour favoriser une reprise rapide de la végétation et aussi limiter l'érosion. 	

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT ET LOCALISATION (CHAINAGE)	DESCRIPTION, INTENSITE ET DUREE DE L'IMPACT	MESURES DE MITIGATION	IMPACT RESIDUEL
MILIEU BIOPHYSIQUE B-28 (470+00 à 485+00)	IMPACT MOYEN (TEMPORAIRE) <ul style="list-style-type: none"> . Zone difficile à aménager; pentes très fortes pour l'implantation des infrastructures (pente > 10%). . Des éboulis mineurs et majeurs sont à prévoir. . L'excavation à la base des talus peut entraîner un glissement du matériel meuble et du couvert végétal. 	<ul style="list-style-type: none"> . Eviter l'excavation au bas de la pente. 	IMPACT MINEUR
MILIEU BIOPHYSIQUE B-29 (473+00 à 480+00)	IMPACT MINEUR (PERMANENT) <ul style="list-style-type: none"> . Coupe une partie d'un boisé constitué de peuplements mélangés (Feuillus intolérants avec résineux). . Superficie affectée: 1,65 ha. . Création de nouvelles lisières. . Perte d'une partie du boisé. 	<ul style="list-style-type: none"> . A court terme limiter le déboisement à l'emprise nécessaire à la construction d'une chaussée. . Aucun matériel de déblai ne doit être déposé en bordure de l'emprise de façon à ne pas limiter le drainage superficiel, ni provoquer un remblayage des racines. . Ramassage et mise en tas des débris ligneux et élimination. 	IMPACT MINEUR
MILIEU BIOPHYSIQUE B-30 (531+00 à 536+00)	IMPACT MINEUR (PERMANENT) <ul style="list-style-type: none"> . Coupe une partie d'un boisé constitué de peuplements mélangés (Feuillus intolérants avec résineux). . Superficie affectée: 1,32 ha. . Création de nouvelles lisières. . Perte d'une partie du boisé. 	<ul style="list-style-type: none"> . A court terme limiter le déboisement à l'emprise nécessaire à la construction d'une chaussée. . Aucun matériel de déblai ne doit être déposé en bordure de l'emprise de façon à ne pas limiter le drainage superficiel, ni provoquer un remblayage des racines. . Ramassage et mise en tas des débris ligneux et élimination. 	IMPACT MINEUR

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT ET LOCALISATION (CHAINAGE)	DESCRIPTION, INTENSITE ET DUREE DE L'IMPACT	MESURES DE MITIGATION	IMPACT RESIDUEL
<p>MILIEU BIOPHYSIQUE B-31 (126+00 à 136+00 145+00 à 150+00 168+00 à 171+00)</p>	<p>IMPACT MINEUR (TEMPORAIRE)</p> <ul style="list-style-type: none"> . Le tracé de l'autoroute et les bretelles de l'échangeur Léonidas coupent à plusieurs endroits le ruisseau Banville et un des ses petits affluents. . Ruisseau détourné et/ou canalisé. . Risques d'érosion lors de la construction. . Augmentation des matières en suspension dans l'eau. . Les ruisseaux sont fortement affectés par le drainage des terres agricoles et n'offre aucun potentiel (ou un très faible) pour la truite mouchetée aux points de traverse et en aval de ceux-ci. 	<ul style="list-style-type: none"> . Stabiliser les berges pour diminuer le processus d'érosion. (Utilisation de perré ou autres). . Au besoin, ensemençer pour favoriser une reprise rapide de la végétation. 	
<p>MILIEU BIOPHYSIQUE B-32 (135+00 à 152+00)</p>	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> . Le tracé de l'autoroute et les bretelles de l'échangeur Léonidas coupent une partie d'un boisé constitué de peuplements mélangés (Feuillus intolérants avec résineux). . Superficie affectée: 2,73 ha. . Perte d'une partie du boisé. . Création de nouvelles lisières. . Destruction d'une partie de la végétation le long du ruisseau d'où risques d'érosion. 	<ul style="list-style-type: none"> . Essayer de conserver le maximum d'arbres entre les bretelles de l'échangeur. . A court terme limiter le déboisement à l'emprise nécessaire à la construction d'une chaussée. . Aucun matériel de déblai ne doit être déposé en bordure de l'emprise de façon à ne pas limiter le drainage superficiel, ni provoquer un remblayage des racines. . Ramassage et mise en tas des débris ligneux et élimination. . Limiter la coupe de végétation sur les rives du ruisseau afin de prévenir l'érosion. 	IMPACT MINEUR
<p>MILIEU BIOPHYSIQUE B-33 (163+00 à 168+00)</p>	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> . Coupe une partie d'un boisé constitué de peuplements mélangés (Feuillus intolérants avec résineux). . Superficie affectée: 1,32 ha. . Création de nouvelles lisières. . Perte d'une partie du boisé. 	<ul style="list-style-type: none"> . A court terme limiter le déboisement à l'emprise nécessaire à la construction d'une chaussée. . Aucun matériel de déblai ne doit être déposé en bordure de l'emprise de façon à ne pas limiter le drainage superficiel, ni provoquer un remblayage des racines. . Ramassage et mise en tas des débris ligneux et élimination. 	IMPACT MINEUR

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT ET LOCALISATION (CHAINAGE)	DESCRIPTION, INTENSITE ET DUREE DE L'IMPACT	MESURES DE MITIGATION	IMPACT RESIDUEL
MILIEU BIOPHYSIQUE B-34 (172+00 à 186+00)	IMPACT MINEUR (PERMANENT) <ul style="list-style-type: none"> . Coupe une partie d'un boisé constitué de peuplements mélangés (Feuillus intolérants avec résineux). . Superficie affectée: 3,3 ha. . Création de nouvelles lisières. . Perte d'une partie du boisé. 	<ul style="list-style-type: none"> . A court terme limiter le déboisement à l'emprise nécessaire à la construction d'une chaussée. . Aucun matériel de déblai ne doit être déposé en bordure de l'emprise de façon à ne pas limiter le drainage superficiel, ni provoquer un remblayage des racines. . Ramassage et mise en tas des débris ligneux et élimination. 	IMPACT MINEUR
MILIEU BIOPHYSIQUE B-35 (215+00 à 220+00 224+00 à 228+00)	IMPACT MINEUR (PERMANENT) <ul style="list-style-type: none"> . Traverse un boisé constitué de peuplements mélangés (Feuillus intolérants avec résineux et jeune pessière). . Superficie affectée: 3.0 ha. . Création de nouvelles lisières. . Perte d'une partie du boisé. 	<ul style="list-style-type: none"> . A court terme limiter le déboisement à l'emprise nécessaire à la construction d'une chaussée. . Aucun matériel de déblai ne doit être déposé en bordure de l'emprise de façon à ne pas limiter le drainage superficiel, ni provoquer un remblayage des racines. . Ramassage et mise en tas des débris ligneux et élimination. 	IMPACT MINEUR
MILIEU BIOPHYSIQUE B-36 (250+00 à 290+00)	IMPACT MOYEN (TEMPORAIRE) <ul style="list-style-type: none"> . Zone à drainage mauvais avec pente de 0 à 1%. . Perturbation des conditions de drainage des milieux agricoles (surtout) et boisés adjacents à l'autoroute. . Possibilités de glissements mineurs le long de petits cours d'eau. 	<ul style="list-style-type: none"> . Favoriser le drainage des terres boisés et agricoles en bordure de l'autoroute. . La canalisation de l'eau au centre et de part et d'autre de l'autoroute sera aménagée de façon à empêcher la stagnation de l'eau et la prolifération d'espèces végétales indésirables dans les canaux. (dimension et disposition adéquates des ponceaux). 	IMPACT MINEUR
MILIEU BIOPHYSIQUE B-37 (270+ à 278+00)	IMPACT MINEUR (PERMANENT) <ul style="list-style-type: none"> . Coupe une partie d'un boisé constitué de peuplements mélangés (Feuillus intolérants avec résineux). . Superficie affectée: 2,5 ha. . Création de nouvelles lisières. . Perte d'une partie du boisé. 	<ul style="list-style-type: none"> . A court terme limiter le déboisement à l'emprise nécessaire à la construction d'une chaussée. . Aucun matériel de déblai ne doit être déposé en bordure de l'emprise de façon à ne pas limiter le drainage superficiel, ni provoquer un remblayage des racines. . Ramassage et mise en tas des débris ligneux et élimination. 	IMPACT MINEUR

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT ET LOCALISATION (CHAINAGE)	DESCRIPTION, INTENSITE ET DUREE DE L'IMPACT	MESURES DE MITIGATION	IMPACT RESIDUEL
MILIEU BIOPHYSIQUE B-38 (284+00 à 286+00)	IMPACT MINEUR (TEMPORAIRE)	<ul style="list-style-type: none"> . Le tracé traverse le ruisseau Banville. . Installation d'un ponceau. . Risques d'érosion lors de la construction. . Augmentation des matières en suspension dans l'eau. . Au point de traverse le ruisseau est pratiquement transformé en fossé de drainage. 	<ul style="list-style-type: none"> . Stabiliser les berges pour diminuer le processus d'érosion. (Utilisation de perré ou autres).
MILIEU BIOPHYSIQUE B-39 (290+00 à 60+00)	IMPACT MOYEN (TEMPORAIRE)	<ul style="list-style-type: none"> . Zone à drainage très mauvais, saturée d'eau avec une pente de 0 à 1%. . Présence de tourbe d'épaisseur indéterminée. . Perturbation des conditions de drainage des milieux agricoles et boisés adjacents à l'autoroute. 	<ul style="list-style-type: none"> . Sauf pour la partie marécageuse ch. 37+50 à 42+00 (cf. fiche B-45), favoriser le drainage des terres boisées et agricoles en bordure de l'autoroute. . La canalisation de l'eau au centre et de part et d'autre de l'autoroute sera aménagée de façon à empêcher la stagnation de l'eau et la prolifération d'espèces végétales indésirables dans les canaux. (dimension et disposition adéquates des ponceaux).
MILIEU BIOPHYSIQUE B-40 (316+00)	IMPACT MINEUR (TEMPORAIRE)	<ul style="list-style-type: none"> . Point de traverse d'un ruisseau. . Installation d'un ponceau. . Risques d'érosion lors de la construction. . Augmentation des matières en suspension dans l'eau. . Le ruisseau est fortement affecté par le drainage des terres agricoles et devient un fossé de drainage en aval. 	<ul style="list-style-type: none"> . Stabiliser les berges pour diminuer le processus d'érosion. (Utilisation de perré ou autres).

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT ET LOCALISATION (CHAINAGE)	DESCRIPTION, INTENSITE ET DUREE DE L'IMPACT	MESURES DE MITIGATION	IMPACT RESIDUEL
MILIEU BIOPHYSIQUE B-41 (320+00 à 357+00)	IMPACT MINEUR (PERMANENT)	<ul style="list-style-type: none"> . A court terme limiter le déboisement à l'emprise nécessaire à la construction d'une chaussée. . Aucun matériel de déblai ne doit être déposé en bordure de l'emprise de façon à ne pas limiter le drainage superficiel, ni provoquer un remblayage des racines. . Ramassage et mise en tas des débris ligneux et élimination. 	IMPACT MINEUR
MILIEU BIOPHYSIQUE B-42 (350+00 à 385+00)	IMPACT MINEUR (PERMANENT)	<ul style="list-style-type: none"> . Essayer de conserver le maximum d'arbres entre les bretelles de l'échangeur. . A court terme limiter le déboisement à l'emprise nécessaire à la construction d'une chaussée. . Aucun matériel de déblai ne doit être déposé en bordure de l'emprise de façon à ne pas limiter le drainage superficiel, ni provoquer un remblayage des racines. . Ramassage et mise en tas des débris ligneux et élimination. 	IMPACT MINEUR
MILIEU BIOPHYSIQUE B-43 (370+00 à 399+00)	IMPACT MINEUR (PERMANENT)	<ul style="list-style-type: none"> . A court terme limiter le déboisement à l'emprise nécessaire à la construction d'une chaussée. . Aucun matériel de déblai ne doit être déposé en bordure de l'emprise de façon à ne pas limiter le drainage superficiel, ni provoquer un remblayage des racines. . Ramassage et mise en tas des débris ligneux et élimination. 	IMPACT MINEUR

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT ET LOCALISATION (CHAINAGE)	DESCRIPTION, INTENSITE ET DUREE DE L'IMPACT	MESURES DE MITIGATION	IMPACT RESIDUEL
MILIEU BIOPHYSIQUE B-44 (399+00 à 68+00)	IMPACT MINEUR (PERMANENT) . Coupe une partie d'une jeune pessière. . Superficie affectée: 14,2 ha. . Création de nouvelles lisières. . Perte d'une partie du boisé. . Modification de la structure du sol.	. A court terme limiter le déboisement à l'emprise nécessaire à la construction d'une chaussée. . Aucun matériel de déblai ne doit être déposé en bordure de l'emprise de façon à ne pas limiter le drainage superficiel, ni provoquer un remblayage des racines. . Ramassage et mise en tas des débris ligneux et élimination.	IMPACT MINEUR
MILIEU BIOPHYSIQUE B-45 (37+50 à 42+00)	IMPACT MINEUR (PERMANENT) . Traverse d'un marécage tendant vers une tourbière. . Drainage du marécage est perturbé. . L'utilisation faunique est diminuée. (Orignal, sauvagine...).	. La dimension et la disposition des ponceaux devra prendre en considération les caractéristiques hydrologiques du milieu naturel perturbé de façon de ne pas entraîner de changement dans le régime hydrique de ce milieu.	IMPACT MINEUR
MILIEU BIOPHYSIQUE B-46 (60+00 à 265+00)	IMPACT MOYEN (TEMPORAIRE) . Zone à drainage mauvais avec pente de 0 à 1%. . Perturbation des conditions de drainage des milieux boisés (surtout) et agricoles adjacents à l'autoroute. . Possibilités de glissements mineurs le long de petits cours d'eau.	. Favoriser le drainage des terres boisés et agricoles en bordure de l'autoroute. . La canalisation de l'eau au centre et de part et d'autre de l'autoroute sera aménagée de façon à empêcher la stagnation de l'eau et la prolifération d'espèces végétales indésirables dans les canaux. (dimension et disposition adéquates des ponceaux)	IMPACT MINEUR
MILIEU BIOPHYSIQUE B-47 (68+00 à 100+00)	IMPACT MINEUR (PERMANENT) . Traverse un boisé constitué de peuplements mélangés (Feuillus intolérants avec résineux et jeune pessière). . Superficie affectée: 8,64 ha. . Création de nouvelles lisières. . Perte d'une partie du boisé.	. A court terme limiter le déboisement à l'emprise nécessaire à la construction d'une chaussée. . Aucun matériel de déblai ne doit être déposé en bordure de l'emprise de façon à ne pas limiter le drainage superficiel, ni provoquer un remblayage des racines. . Ramassage et mise en tas des débris ligneux et élimination.	IMPACT MINEUR

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT ET LOCALISATION (CHAINAGE)	DESCRIPTION, INTENSITE ET DUREE DE L'IMPACT	MESURES DE MITIGATION	IMPACT RESIDUEL
MILIEU BIOPHYSIQUE B-48 (100+00 à 117+00)	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> . Coupe une partie d'un boisé formé de différents peuplements (Sapinière, Pessière, feuillus intolérants avec résineux, mixte en régénération suite à une coupe totale). . Ce boisé représente un faible potentiel d'habitat d'hiver pour le cerf de Virginie. . Superficie affectée: 3,60 ha. . Création de nouvelles lisières. . Perte d'une partie du boisé. 	<ul style="list-style-type: none"> . A court terme limiter le déboisement à l'emprise nécessaire à la construction d'une chaussée. . Aucun matériel de déblai ne doit être déposé en bordure de l'emprise de façon à ne pas limiter le drainage superficiel, ni provoquer un remblayage des racines. . Ramassage et mise en tas des débris ligneux et élimination. 	IMPACT MINEUR
MILIEU BIOPHYSIQUE B-49 (123+00 à 148+00)	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> . Traverse un boisé formé de différents peuplements (Cèdrière, Pessière, feuillus intolérants et résineux). . Ce boisé représente un faible potentiel d'habitat d'hiver pour le cerf de Virginie, cependant une partie de celui-ci est exploité par l'agriculteur, limitant le couvert pour le cerf. . Superficie affectée: 6,48 ha. . Perte d'une partie du boisé. . Création de nouvelles lisières. 	<ul style="list-style-type: none"> . A court terme limiter le déboisement à l'emprise nécessaire à la construction d'une chaussée. . Aucun matériel de déblai ne doit être déposé en bordure de l'emprise de façon à ne pas limiter le drainage superficiel, ni provoquer un remblayage des racines. . Ramassage et mise en tas des débris ligneux et élimination. 	IMPACT MINEUR
MILIEU BIOPHYSIQUE B-50 (162+00 à 176+00)	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> . Coupe une partie d'un boisé constitué de peuplements mélangés (Feuillus intolérants avec résineux). . Superficie affectée: 4,5 ha. . Création de nouvelles lisières. . Perte d'une partie du boisé. 	<ul style="list-style-type: none"> . A court terme limiter le déboisement à l'emprise nécessaire à la construction d'une chaussée. . Aucun matériel de déblai ne doit être déposé en bordure de l'emprise de façon à ne pas limiter le drainage superficiel, ni provoquer un remblayage des racines. . Ramassage et mise en tas des débris ligneux et élimination. 	IMPACT MINEUR

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT ET LOCALISATION (CHAINAGE)	DESCRIPTION, INTENSITE ET DUREE DE L'IMPACT	MESURES DE MITIGATION	IMPACT RESIDUEL
MILIEU BIOPHYSIQUE B-51 (188+00)	<p>IMPACT MINEUR (TEMPORAIRE)</p> <ul style="list-style-type: none"> . Traverse le ruisseau la Loutre. . Installation d'un ponceau. . Risques d'érosion lors de la construction. . Augmentation des matières en suspension dans l'eau. . Le ruisseau est très affecté par le drainage des terres agricoles surtout en amont et n'offre qu'un très faible potentiel pour la truite mouchetée au point de traverse et en aval de celui-ci. 	<ul style="list-style-type: none"> . Stabiliser les berges pour diminuer le processus d'érosion. (Utilisation de perré ou autres). . Au besoin, ensemercer pour favoriser une reprise rapide de la végétation. 	
MILIEU BIOPHYSIQUE B-52 (196+00 à 219+00)	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> . Coupe une partie d'une jeune pessière . Superficie affectée: 6,75 ha. . Création de nouvelles lisières. . Perte d'une partie du boisé. 	<ul style="list-style-type: none"> . A court terme limiter le déboisement à l'emprise nécessaire à la construction d'une chaussée. . Aucun matériel de déblai ne doit être déposé en bordure de l'emprise de façon à ne pas limiter le drainage superficiel, ni provoquer un remblayage des racines. . Ramassage et mise en tas des débris ligneux et élimination. 	IMPACT MINEUR
MILIEU BIOPHYSIQUE B-53 (219+00 à 222+00)	<p>IMPACT MINEUR (TEMPORAIRE)</p> <ul style="list-style-type: none"> . Traverse le ruisseau de la Tannerie. . Ruisseau détourné et canalisé. . Risques d'érosion lors de la construction. . Augmentation des matières en suspension dans l'eau. . Ce ruisseau est affecté à plusieurs niveaux (rejet de la ville de Luceville, drainage des terres agricoles, déboisement marqué le long des berges) 	<ul style="list-style-type: none"> . Stabiliser les berges pour diminuer le processus d'érosion. (Utilisation de perré ou autres). 	

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT ET LOCALISATION (CHAINAGE)	DESCRIPTION, INTENSITE ET DUREE DE L'IMPACT	MESURES DE MITIGATION	IMPACT RESIDUEL
MILIEU BIOPHYSIQUE B-54 (219+00 à 235+00)	IMPACT MINEUR (PERMANENT)	<ul style="list-style-type: none"> . A court terme limiter le déboisement à l'emprise nécessaire à la construction d'une chaussée. . Aucun matériel de déblai ne doit être déposé en bordure de l'emprise de façon à ne pas limiter le drainage superficiel, ni provoquer un remblayage des racines. . Ramassage et mise en tas des débris ligneux et élimination. 	IMPACT MINEUR
MILIEU BIOPHYSIQUE B-55 (236+00 à 262+00)	IMPACT MINEUR (PERMANENT)	<ul style="list-style-type: none"> . Essayer de conserver le maximum d'arbres entre les bretelles de l'échangeur. . A court terme limiter le déboisement à l'emprise nécessaire à la construction d'une chaussée. . Aucun matériel de déblai ne doit être déposé en bordure de l'emprise de façon à ne pas limiter le drainage superficiel, ni provoquer un remblayage des racines. . Ramassage et mise en tas des débris ligneux et élimination. . Limiter la coupe de végétation sur les rives des ruisseaux afin de prévenir l'érosion. 	IMPACT MINEUR
MILIEU BIOPHYSIQUE B-56 (237+00 à 260+00)	IMPACT MINEUR (TEMPORAIRE)	<ul style="list-style-type: none"> . Stabiliser les berges pour diminuer le processus d'érosion. (Utilisation de perré ou autres). . Au besoin, ensemençer pour favoriser une reprise rapide de la végétation. 	
	<ul style="list-style-type: none"> . Le tracé de l'autoroute et les bretelles de l'échangeur Luceville coupent à plusieurs endroits le ruisseau Isaac St-Laurent et un de ses affluents. . Ruisseaux détournés et canalisés. . Risques d'érosion lors de la construction. . Augmentation des matières en suspension dans l'eau. . Le ruisseau et son affluent sont pratiquement des fossés de drainage aux points de traverse, cependant la partie en aval est en bon état. 		

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT ET LOCALISATION (CHAINAGE)	DESCRIPTION, INTENSITE ET DUREE DE L'IMPACT	MESURES DE MITIGATION	IMPACT RESIDUEL
MILIEU AGRICOLE A-1 (15+00 à 28+50)	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> . Touche des terres utilisées pour la culture du foin et du grain (lot 59), appartenant à un producteur de bovins de boucherie de la route 132. . Touche également des terres louées par ce producteur pour la culture du foin et du grain (lots 58-57). . Lots 59-58-57 peuvent servir de pâturage amélioré. . Superficie résiduelle pour l'ensemble des lots de l'ordre de 8.13 ha (foin et grain), accessible par le biais de la route Brillant et du deuxième rang. (Détour d'environ 6.2 km (aller/retour)). . La perte de terres agricoles se limite à l'emprise du projet autoroutier ; soit 0.96 ha de terre en culture et 0.48 ha de terres en boisé. . Touche également une grange-étable abritant 90 têtes de bovins de boucherie. <p>Le propriétaire a démoli ce bâtiment et a reconstruit une autre grange-étable abritant maintenant 30 têtes de bovins de boucherie.</p>	AUCUNE	<p>IMPACT MINEUR</p> <ul style="list-style-type: none"> . Perte d'une parcelle de terres en culture (0.96 ha) et de terres en boisé (0.48 ha).
MILIEU AGRICOLE A-2 (28+50 à 38+00)	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> . Touche des terres utilisées pour la culture du foin et du grain (lots P56-P55), la culture du maïs-ensilage et comme pâturage améliorée (lot 56), appartenant à un producteur laitier de la route 132. . Superficie résiduelle pour l'ensemble des lots de l'ordre de 0.57 ha (foin et grain) et de l'ordre de 1.13 ha (pâturage amélioré), accessible par le biais de la route Brillant et du deuxième rang (détour d'environ 3.4 km (aller/retour)). . La perte de terres agricoles se limite à l'emprise du projet autoroutier ; soit 0.73 ha de terres en culture et 0.61 ha de terres en boisé. 	AUCUNE	<p>IMPACT MINEUR</p> <ul style="list-style-type: none"> . Perte d'une parcelle de terres en culture (0.73 ha) et de terres en boisé (0.61 ha).

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT ET LOCALISATION (CHAINAGE)	DESCRIPTION, INTENSITE ET DUREE DE L'IMPACT	MESURES DE MITIGATION	IMPACT RESIDUEL
MILIEU AGRICOLE A-3 (45+50 à 65+50)	IMPACT MINEUR (PERMANENT)	<ul style="list-style-type: none"> Permettre l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier (2 voies). 	<ul style="list-style-type: none"> Perte d'une parcelle de terres en culture (4.15 ha) et de terres en boisé (1.12 ha).
MILIEU AGRICOLE A-4 (74+00 à 90+00)	IMPACT MOYEN (PERMANENT)	<ul style="list-style-type: none"> Permettre l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier (2 voies) au propriétaire cultivant les résidus. Le propriétaire voulant conserver ses résidus (lot 314-315), le M.T.Q. l'a dédomagé (indemnité). Après la construction de l'autoroute, ce producteur devra négocier un droit de passage avec son voisin (lot 311 à 314) pour accéder aux résidus des lots 314-315-316-316a. 	<ul style="list-style-type: none"> Perte de terres en culture (27.49 ha) et de terre en boisé (13.83 ha) s'il n'obtient pas un droit de passage.
	<ul style="list-style-type: none"> Touche une terre utilisée pour la culture du foin et du grain (lot P310), appartenant à un producteur laitier du deuxième rang. Touche également des terres louées par ce producteur pour la culture du foin et du grain (lots P310-311-312-313). Superficie résiduelle pour l'ensemble des lots de 4.14 ha en culture, accessible par le biais de la route Brillant. La perte de terres agricoles se limite à l'emprise du projet autoroutier (avec échangeur Bic) soit 5.44 ha de terres en culture et 1.12 ha de terres en boisé. Le propriétaire des lots P310 à 313 a déplacé sa maison et ses bâtiments agricoles. Il y a eu démantèlement de la ferme et abandon de l'agriculture par celui-ci. 		
	<ul style="list-style-type: none"> Touche des terres utilisées pour la culture du foin et du grain (lots 314-315), appartenant à un producteur de bovins de boucherie de la route 132. Touche également des terres louées par ce producteur, pour la culture du foin et du grain et comme pâturage amélioré (lot 316 et 316a). Superficie résiduelle pour l'ensemble des lots non accessible, de l'ordre de 23.01 ha en culture (foin, grain et pâturage amélioré) et de l'ordre de 11.51 ha en boisé. Perte de terres en culture de l'ordre de 27.49 ha (emprise et résidus) et de l'ordre de 13.83 ha (emprise et résidus) pour les terres en boisé sur un total de 128.47 ha dont 114.64 sont en culture. 		

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT
ET LOCALISATION
(CHAINAGE)

DESCRIPTION, INTENSITE ET
DUREE DE L'IMPACT

MESURES DE MITIGATION

IMPACT RESIDUEL

MILIEU AGRICOLE

A-5

(90+00 à 112+00)

IMPACT MOYEN (PERMANENT)

- Touche des terres utilisées pour la culture du maïs-ensilage (lot 30), du foin et du grain (lot P317) et comme pâturage permanent (lots P319-344a), appartenant à un producteur de bovins de boucherie et de porcs de la route 132.
- Touche également une terre louée par ce producteur pour la récolte du foin (lot 26).
- Le propriétaire de ce lot a abandonné son centre d'équitation suite à l'expropriation.
- Superficie résiduelle non accessible pour l'ensemble des lots de l'ordre de 28.58 ha de terres en culture, 6.0 ha de terres servant de pâturage et 2.82 ha de terres en boisé.
- La perte de terres agricoles est de l'ordre de 38.48 ha (emprise et résidus) pour les terres en culture et pâturage et de l'ordre de 6.81 ha (emprise et résidus) pour les terres en boisé, sur un total de 156.64 ha dont 72.85 ha sont en culture.

- Permettre l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier (2 voies) au propriétaire cultivant les résidus.
- Le propriétaire voulait conserver ses résidus (lot 317-319-30), le M.T.Q. l'a dédomagé (indemnité). Après la construction de l'autoroute, le producteur devra négocier un droit de passage avec ses deux voisins (lot 311 à 313 et lot 314 à 316a) pour accéder aux résidus des lots 317-319-30.

IMPACT MOYEN

- Perte de terres en culture et en pâturage (38.48 ha) et de terre en boisé (6.81 ha) s'il n'obtient pas un droit de passage.

MILIEU AGRICOLE

A-6

(112+00 à 123+50

318+50 à 345+50

199+00 à 215+50)

IMPACT MINEUR (PERMANENT)

- Touche des terres utilisées pour la culture des grains et des pommes de terre (lots 25-24-340 à 96-97-98-99-129-130a-130-131-132a-132-133) et louées par un producteur maraîcher de la route 132.
- Superficie résiduelle pour l'ensemble des lots, de 16.44 ha en culture et de 111.49 ha en boisé, accessible pour ce producteur.
- Touche également trois maisons et des bâtiments agricoles, des anciens producteurs de la ferme Dionne et propriétaires des lots 129-130a-130-132-132a-131-133). Il y a eu déplacement des maisons et des bâtiments agricoles et démantèlement de la ferme.
- La perte de terres agricoles se limite à l'emprise du projet autoroutier (avec échangeur Lausanne) ; soit 12.06 ha de terres en culture et 1.68 ha de terres en boisé.

- Permettre l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier (2 voies).

IMPACT MINEUR

- Perte d'une parcelle de terres en culture de l'ordre de (6 ha) et de terres en boisé de l'ordre de (1.68 ha).

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT ET LOCALISATION (CHAINAGE)	DESCRIPTION, INTENSITE ET DUREE DE L'IMPACT	MESURES DE MITIGATION	IMPACT RESIDUEL
MILIEU AGRICOLE A-7 (124+00 à 139+00)	IMPACT MINEUR (PERMANENT) <ul style="list-style-type: none"> . Touche l'extrémité des terres utilisées pour la culture de l'orge et de la luzerne (lots 339-338-337-336) appartenant à un producteur laitier du troisième rang. . La perte de terres agricoles se limite à l'emprise de projet autoroutier ; soit 4.05 ha de terres en culture. 	<ul style="list-style-type: none"> . Permettre, au producteur adjacent, l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier (2 voies) . 	IMPACT MINEUR <ul style="list-style-type: none"> . Perte d'une parcelle de terres en culture (4.05 ha).
MILIEU AGRICOLE A-8 (154+50 à 170+00) (138+50 à 150+00)	IMPACT MINEUR (PERMANENT) <ul style="list-style-type: none"> . Touche l'extrémité des terres utilisées pour la culture du foin et du grain (lots 335-334-333-330-329-328-327), appartenant à un producteur laitier du troisième rang . . La perte de terres agricoles se limite à l'emprise du projet autoroutier ; soit 4.88 ha de terres en culture et 1.52 ha de terres en boisé. 	<ul style="list-style-type: none"> . Permettre, au producteur adjacent, l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier (2 voies) . 	IMPACT MINEUR <ul style="list-style-type: none"> . Perte d'une parcelle de terres en culture (4.88 ha) et de terres en boisé (1.52 ha).
MILIEU AGRICOLE A-9 (142+50 à 151+00)	IMPACT MINEUR (PERMANENT) <ul style="list-style-type: none"> . Touche l'extrémité d'une terre utilisée pour la culture du foin et du grain (lot P 12), appartenant à un producteur laitier de la route 132. . La perte de terres agricoles se limite à l'emprise du projet autoroutier ; soit 0.06 ha de terres en culture et 0.06 ha de terres en boisé. 	<ul style="list-style-type: none"> . Permettre l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier (2 voies). 	IMPACT MINEUR <ul style="list-style-type: none"> . Perte d'une parcelle de terres en culture (0.03 ha) et de terres en boisé (0.06 ha).
MILIEU AGRICOLE A-10 (150+00 à 154+50)	IMPACT MINEUR (PERMANENT) <ul style="list-style-type: none"> . Touche l'extrémité des terres utilisées pour la culture du foin et du grain (lots 332-331), appartenant à un producteur laitier du troisième rang. . La perte de terres agricoles se limite à l'emprise du projet autoroutier ; soit 0.7 ha pour les terres en culture et 0.34 ha pour les terres en boisé. 	AUCUNE <ul style="list-style-type: none"> . Permettre, au producteur adjacent, l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier (2 voies) . 	IMPACT MINEUR <ul style="list-style-type: none"> . Perte d'une parcelle de terres en culture (0.7 ha) et de terres en boisé (0.34 ha).

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT
ET LOCALISATION
(CHAINAGE)

DESCRIPTION, INTENSITE ET
DUREE DE L'IMPACT

MESURES DE MITIGATION

IMPACT RESIDUEL

MILIEU AGRICOLE
A-11
(150+00 à 170+00)

IMPACT MINEUR (PERMANENT)

- Touche l'extrémité des terres utilisées pour la culture du foin et du grain (lots 11-10-9-8-7) appartenant à un producteur laitier de la route 132.
- La perte de terres agricoles se limite à l'emprise du projet autoroutier ; soit 0.58 ha de terres en culture et 0.73 ha de terres en boisé.

- Permettre l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier (2 voies).

IMPACT MINEUR
Perte d'une parcelle de terres en culture (0.29 ha) et de terres en boisé (0.73 ha).

MILIEU AGRICOLE
A-12
(169+50 à 173+50)
(145+50 à 180+00)

IMPACT MINEUR (PERMANENT)

- Touche l'extrémité des terres utilisées pour la culture du foin et du grain (lots P10-6), appartenant à un producteur à sa retraite de la ville de Rimouski.
- La perte de terres agricoles se limite à l'emprise du projet autoroutier ; soit 0.60 ha de terres en culture et 0.12 ha de terres en boisé.

- Permettre l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier (2 voies).

IMPACT MINEUR
Perte d'une parcelle de terres en culture (0.30 ha) et de terres en boisé (0.12 ha).

MILIEU AGRICOLE
A-13
(170+00 à 181+00)

IMPACT MINEUR (PERMANENT)

- Touche l'extrémité de terres utilisées pour la culture du foin et du grain (lots 326-324-323), appartenant à un producteur laitier du troisième rang.
- La perte de terres agricoles se limite à l'emprise du projet autoroutier ; soit 1.68 ha pour les terres en culture.

- Permettre l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier (2 voies).

IMPACT MINEUR
Perte d'une parcelle de terres en culture (1.68 ha).

MILIEU AGRICOLE
A-14
(181+00 à 193+00)

IMPACT MOYEN (PERMANENT)

- Touche des terres utilisées pour la culture du foin et du grain (lots 322-321-320-1a-1), appartenant à un producteur de bovins de boucherie de la route 132.

- Permettre l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier (2 voies).
- Le producteur voulant conserver ses résidus difficilement accessible (lot 320-321-322), le M.T.Q. l'a dédomagé (indeanité).

IMPACT MOYEN
Perte de terre en culture (17.7 ha, incluant les résidus difficilement accessible) et de terres en boisé (0.26 ha).

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT ET LOCALISATION (CHAINAGE)	DESCRIPTION, INTENSITE ET DUREE DE L'IMPACT	MESURES DE MITIGATION	IMPACT RESIDUEL
MILIEU AGRICOLE A-14 (suite) (181+00 à 193+00)	<p>IMPACT MOYEN (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> Superficie résiduelle (lots 322-321-320) de l'ordre de 16.7 ha en culture et de l'ordre de 25.3 ha en boisé, difficilement accessible par le biais de la route Brillant et du troisième rang (détour (aller/retour) plus de 9.0 km), la route Mitoyenne étant fermée après le passage de l'autoroute). La perte de terres agricoles est de l'ordre de 18.7 ha en culture (emprise et résidus économiquement non accessibles) et de l'ordre de 0.26 ha en boisé, sur un total de 119.5 ha. 		IMPACT MOYEN
MILIEU AGRICOLE A-15 (198+00 à 200+00)	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> Touche l'extrémité du lot 94, utilisé pour la culture du foin et du grain, appartenant à un producteur laitier de la route 132. La perte de terres en culture se limite à l'emprise et elle est de l'ordre de 0.78 ha. 	<ul style="list-style-type: none"> Permettre l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier (2 voies). 	<p>IMPACT MINEUR</p> <ul style="list-style-type: none"> Perte d'une parcelle de terres en culture (0.39 ha).
MILIEU AGRICOLE A-16 (198+00 à 205+50)	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> Touche l'extrémité des terres utilisées pour la culture du foin et du grain (lots 93a-93-91-90) appartenant à un producteur laitier de la route 132. La perte de terres agricoles se limite à l'emprise du projet autoroutier ; soit 1.3 ha en culture et 0.32 ha en boisé. 	<ul style="list-style-type: none"> Permettre l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier (2 voies). 	<p>IMPACT MINEUR</p> <ul style="list-style-type: none"> Perte d'une parcelle de terres en culture (0.65 ha) et de terres en boisé (0.32 ha).
MILIEU AGRICOLE A-17 (205+50 à 210+00)	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> Touche l'extrémité d'une terre utilisée pour la culture de céréale (orge) (lot 89), appartenant à un producteur de grain de semence de la route 132. La perte de terres agricoles se limite à l'emprise; soit 0.7 ha de terres en culture. 	<ul style="list-style-type: none"> Permettre l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier (2 voies). 	<p>IMPACT MINEUR</p> <ul style="list-style-type: none"> Perte d'une parcelle de terres en culture (0.35 ha).

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT ET LOCALISATION (CHAINAGE)	DESCRIPTION, INTENSITE ET DUREE DE L'IMPACT	MESURES DE MITIGATION	IMPACT RESIDUEL
MILIEU AGRICOLE A-18 (215+50 à 221+00)	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Touche des terres utilisées pour la culture du foin et du grain (lots 87-86-101), appartenant à un producteur laitier de la route 132. • Superficie résiduelle (lots 86-87-101) de l'ordre de 10.4 ha pour les terres en culture et de 2.6 ha pour les terres en boisé, difficilement accessible par le biais de la rue Des Saules et du troisième rang (détour (aller/retour) de 17 km), la route Mitoyenne étant fermée après le passage de l'autoroute. • La perte de terres agricoles se limite à l'emprise du projet autoroutier ; soit 1.01 ha pour les terres en culture et 3.08 ha pour les terres en boisé. 	<ul style="list-style-type: none"> • Permettre l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier (2 voies). • Le détour que le producteur doit faire pour se rendre à ces résidus est très important, toutefois il a acquis les lots 87 et 101 suite à l'expropriation, les anciens propriétaires ont été dédomagés (indemnité). 	<p>IMPACT MINEUR</p> <ul style="list-style-type: none"> • Perte d'une parcelle de terres en culture (0.51 ha) et de terres en boisé (3.08 ha).
MILIEU AGRICOLE A-19 (289+00 à 297+00) (280+50 à 289+00) (216+00 à 221+00)	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Touche des terres utilisées pour la culture du foin et du grain (lots 122-126), appartenant à un producteur laitier du troisième rang. • Touche également une terre louée par ce producteur pour la culture de foin et du grain (lot 100). • Superficie résiduelle accessible (lots 122-126) de l'ordre de 1.32 ha en culture. • La perte de terres agricoles se limite à l'emprise du projet autoroutier (échangeur Lausanne); soit 0.96 ha pour les terres en culture et 2.46 ha pour les terres en boisé. • Touche également un hangar de machinerie agricole. Ce hangar a déjà été déménagé plus loin. 	<p>AUCUNE</p>	<p>IMPACT MINEUR</p> <ul style="list-style-type: none"> • Perte d'une parcelle de terres en culture (0.96 ha) et de terres en boisé (2.46 ha).
MILIEU AGRICOLE A-20 (335+50 à 351+00) (222+50 à 226+50)	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Touche des terres utilisées pour la culture de foin et du grain (lots P 138 139-P 102), louées par un producteur laitier et appartenant au club de golf. 	<ul style="list-style-type: none"> • Permettre l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier (2 voies). 	<p>IMPACT MINEUR</p> <ul style="list-style-type: none"> • Perte d'une parcelle de terres en culture (0.5 ha) et de terres en boisé (2.72 ha).

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT
ET LOCALISATION
(CHAINAGE)

DESCRIPTION, INTENSITE ET
DUREE DE L'IMPACT

MESURES DE MITIGATION

IMPACT RESIDUEL

MILIEU AGRICOLE

A-20 (suite)

(335+50 à 351+00)

(222+50 à 226+50)

IMPACT MINEUR (PERMANENT)

- . Superficie résiduelle accessible (lots P138-139) de l'ordre de 4.0 ha pour les terres en culture et de 17.2 ha pour les terres en boisé.
- . La perte de terres agricoles se limite à l'emprise du projet autoroutier ; soit 1.0 ha pour les terres en culture et 2.72 ha pour les terres en boisé.

IMPACT MINEUR

MILIEU AGRICOLE

A-21

(240+00 à 254+50)

(226+00 à 233+00)

IMPACT MINEUR (PERMANENT)

- . Touche des terres utilisées pour la culture du foin et du grain (lots 82-81-104), appartenant à un producteur laitier de la route 132.
- . Touche également une terre louée par ce producteur pour la culture du foin et du grain (lot 83).
- . Superficie résiduelle difficilement accessible pour l'ensemble des lots, de l'ordre de 0.12 ha en boisé (lot 81), 0.51 ha en culture (lot 82) et 0.55 ha en boisé (lot 83), 4.1 ha en culture et 14.5 ha en boisé (lot 104). Les résidus en culture des lots 81 et 82 seront abandonnés après le passage du projet autoroutier. Toutefois il a acquis ces lots après l'expropriation.
- . La perte de terres en culture est de l'ordre de 6.56 ha (emprise et résidus) et de 2.6 ha (emprise et résidus) pour les terres en boisé.

- . Permettre, au producteur adjacent, l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier (2 voies).

IMPACT MINEUR

- . Perte d'une parcelle de terres en culture (2.44 ha) et de terres en boisé (4.54 ha).

MILIEU AGRICOLE

A-22

(258+00 à 262+50)

(230+00 à 239+50)

IMPACT MINEUR (PERMANENT)

- . Touche des terres utilisées pour la culture du foin et du grain (lots 85-84-80-79), appartenant à un producteur laitier de la route 132.
- . La superficie résiduelle accessible (lots 85-84) est de l'ordre de 1.4 ha de terres en boisé.
- . La perte de terres agricoles est de l'ordre de 0.54 ha pour les terres en culture et 4.34 ha pour les terres en boisé. (emprise et résidus)

- . Permettre, au producteur adjacent, l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier (2 voies).

IMPACT MINEUR

- . Perte d'une parcelle de terres en culture (0.54 ha) et de terres en boisé (2.94 ha).

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT ET LOCALISATION (CHAINAGE)	DESCRIPTION, INTENSITE ET DUREE DE L'IMPACT	MESURES DE MITIGATION	IMPACT RESIDUEL
<p>MILIEU AGRICOLE A-23 (284+00 à 289+00)</p>	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> · Touche une terre utilisée pour la coupe de billots de cèdre (lot P 124), appartenant à un producteur à sa retraite vivant de la coupe de bois demeurant sur le troisième rang. · Superficie résiduelle non accessible (lot P124) de l'ordre de 0.7 ha. · La perte de terres en boisé à valeur commerciale est de l'ordre de 1.26 ha (emprise et résidus). 	<p>AUCUNE</p>	<p>IMPACT MINEUR</p> <ul style="list-style-type: none"> · Perte d'une parcelle de terres en boisé (1.26 ha).
<p>MILIEU AGRICOLE A-24 (314+00 à 318+50)</p>	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> · Touche une terre utilisée pour la culture du foin et du grain (lot P 132), appartenant à un producteur avicole de la route Bélair. · Superficie résiduelle accessible (lot P132) de l'ordre 1.95 ha pour les terres en culture. · La perte de terres agricoles se limite à l'emprise du projet autoroutier (avec échangeur Lausanne) soit 1.94 ha pour les terres en culture et 0.33 ha pour les terres en boisé. · Touche deux bâtiments agricoles (un hangar et un poulailler) et une maison résidentielle. Relocalisation sur le lot 165, et P166 construction d'un nouveau poulailler. 	<p>AUCUNE</p>	<p>IMPACT MINEUR</p> <ul style="list-style-type: none"> · Perte d'une parcelle de terres en culture (1.94 ha) et de terres en boisé (0.33 ha).
<p>MILIEU AGRICOLE A-25 (318+50 à 342+50)</p>	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> · Touche des terres utilisées pour la culture du foin et du grain (lots P135-P136-P137-P138), louées par un producteur laitier. · Superficie résiduelle accessible pour l'ensemble des lots de l'ordre de 6.0 ha de terres en culture. · La perte de terres agricoles se limite à l'emprise de l'autoroute (avec l'échangeur Lausanne); soit 3.75 ha pour les terres en culture et 2.73 ha pour les terres en boisé. 	<p>· Permettre l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier (2 voies).</p>	<p>IMPACT MINEUR</p> <ul style="list-style-type: none"> · Perte d'une parcelle de terres en culture (3.3 ha) et de terres en boisé (2.73 ha).

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT ET LOCALISATION (CHAINAGE)	DESCRIPTION, INTENSITE ET DUREE DE L'IMPACT	MESURES DE MITIGATION	IMPACT RESIDUEL
<p>MILIEU AGRICOLE A-26 (346+00 à 373+00)</p>	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> . Touche des terres utilisées pour la culture du foin et du grain (lots 139-141-142-143), louées par un producteur de bovins de boucherie du troisième rang. . Superficie résiduelle pour l'ensemble des lots, de l'ordre de 5.2 ha (foin et grain) pour les terres en culture et de l'ordre de 25.0 ha pour les terres en boisé, (zoné agricole) accessible pour ce producteur. . La perte de terres agricoles se limite à l'emprise du projet autoroutier (avec échangeur Lausanne); soit 1.55 ha de terres en culture et 12.39 ha de terres en boisé et autres. 	<ul style="list-style-type: none"> . Permettre l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier (2 voies). 	<p>IMPACT MINEUR</p> <ul style="list-style-type: none"> . Perte d'une parcelle de terres en culture (0.78 ha) et de terres en boisé (12.39 ha).
<p>MILIEU AGRICOLE A-27 (386+50 à 415+00)</p>	<p>IMPACT MOYEN (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> . Touche des terres utilisées pour la culture du foin et du grain (lots 275-269), appartenant à un producteur laitier de la rue Tessier à Rimouski. . Touche également des terres louées par ce producteur pour la culture du foin (lots P273-P272). . Superficie résiduelle de l'ordre de 4.47 ha en culture et 0.4 ha en boisé (lots 275-P273-P272), accessible par le biais de la rue Tessier. . Superficie résiduelle non accessible de l'ordre de 20.5 ha en culture et 17.3 ha en boisé (lot 269). . La perte de terres en culture est de l'ordre de 26.13 ha (emprise et résidu non accessible) et de l'ordre de 19.55 ha (emprise et résidu non accessible) pour les terres en boisé, sur un total de 100.12 ha dont 73.84 ha en culture. . Le propriétaire voulant conserver son résidu (lot 269), le M.T.Q. l'a dédommagé (indemnité). Cependant après la construction le propriétaire n'aura pas d'accès à ce lot. 	<ul style="list-style-type: none"> . Permettre l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier (2 voies). 	<p>IMPACT MOYEN</p> <ul style="list-style-type: none"> . Perte de terres en culture de 26.13 ha.

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT ET LOCALISATION (CHAINAGE)	DESCRIPTION, INTENSITE ET DUREE DE L'IMPACT	MESURES DE MITIGATION	IMPACT RESIDUEL
<p>MILIEU AGRICOLE A-28 (392+00 à 400+00) (464+00 à 470+00) (490+00 à 495+00) (475+00 à 486+00)</p>	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Touche des terres utilisées pour la culture de maïs-ensilage, comme pâturage permanent (lot 219) et pour la culture du foin et du grain (lots P216-P215-P363), louées par un producteur laitier du deuxième rang. • La superficie résiduelle non accessible est de l'ordre de 4.4 ha en culture et 2.8 ha en boisé (lots 219-P363). Ces résidus risquent d'être abandonnés par ce producteur. • La perte de terres en culture est de l'ordre de 10.65 ha (emprise et résidus) et de 2.8 ha (résidus) pour les terres en boisé, sur un total de 95.73 ha. 	<ul style="list-style-type: none"> • Permettre l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier (2 voies). • Mesure de mitigation déjà en application en ce qui concerne la perte de terres agricoles. Ce producteur a déjà prévu sa relocalisation. 	<p>IMPACT MINEUR</p> <ul style="list-style-type: none"> • Perte d'une parcelle de terres en culture (7.98 ha) et de terres en boisé (2.8 ha).
<p>MILIEU AGRICOLE A-29 (392+00 à 407+00) (426+50 à 434+00) (415+00 à 419+50) (440+00 à 445+00) (453+00 à 458+00)</p>	<p>IMPACT MOYEN (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Touche des terres utilisées pour la culture des grains et du foin (lots 242-241), appartenant à une ferme laitière de la rue St-Odile exploitées par trois producteurs. • Touche également des terres louées par cette ferme pour la culture du foin (lots P267-239-228). • Superficie résiduelle (lots 242-241-239-228) de l'ordre de 4.68 ha en culture et 2.0 ha en boisé et autres terres, accessible par le biais de la rue Sainte-Odile. • La perte de terres en culture est de l'ordre de 16.71 ha (emprise) et la perte de terres en boisé est de l'ordre de 2.77 ha (emprise) sur un total de 258.51 ha. 	<ul style="list-style-type: none"> • Permettre l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier (2 voies). • Mesure de mitigation déjà en application en ce qui concerne la perte de terres agricoles. Cette ferme a prévu cette perte, en s'appropriant des terres situées plus au sud. 	<p>IMPACT MOYEN</p> <ul style="list-style-type: none"> • Perte d'une parcelle de terres en culture (9.87 ha) et de terres en boisé (2.77 ha).

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT ET LOCALISATION (CHAINAGE)	DESCRIPTION, INTENSITE ET DUREE DE L'IMPACT	MESURES DE MITIGATION	IMPACT RESIDUEL
<p>MILIEU AGRICOLE A-30 (470+00 à 481+00)</p>	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Touche des terres utilisées pour la culture du foin et du grain (lots 218-217), appartenant à un producteur de bovins de boucherie de la rue Tessier à Rimouski. • Superficie résiduelle (lots 218-217) de l'ordre de 10.0 ha en culture et de 5.15 ha en boisé, accessible par le biais de la route 232 et du 2e rang (détour d'environ 5.0 km (aller/retour)). • La perte de terres agricoles se limite à l'emprise du projet autoroutier et le réaménagement du boulevard Arthur-Buis; soit 4.04 ha de terres en culture. 	<ul style="list-style-type: none"> • Permettre l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier (2 voies). 	<p>IMPACT MINEUR</p> <ul style="list-style-type: none"> • Perte d'une parcelle de terres en culture (2.02 ha).
<p>MILIEU AGRICOLE A-31 (475+00 à 486+00) (319+50 à 322+00)</p>	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Touche des terres utilisées pour la production des fraises, des framboises (lot P 215) et la culture de légumes (lots P 216- P 62), appartenant à un producteur maraîcher et horticole du boulevard Arthur-Buis. • La perte de terres agricoles se limite à l'emprise du projet autoroutier; soit 1.31 ha en culture. 	<ul style="list-style-type: none"> • Permettre l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier (2 voies). • Mesure de mitigation déjà en application en ce qui concerne la perte de terres agricoles. Ce producteur a acheté une terre sur le deuxième rang (lot P 62). 	<p>IMPACT MINEUR</p> <ul style="list-style-type: none"> • Perte d'une parcelle de terres en culture (0.66 ha).
<p>MILIEU AGRICOLE A-32 (510+50 à 515+00)</p>	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Touche une terre utilisée pour des jardins familiaux (lot P 369), appartenant à deux personnes de Rimouski. • Superficie résiduelle de l'ordre de 5.04 ha en culture et 15.12 ha en boisé, (zoné agricole) accessible par le biais de l'avenue de la Cathédrale et le troisième rang (détour d'environ 6.4 km (aller/retour)). • Touche également une terre (lot P 369) utilisée comme lieu de résidence, appartenant à un ancien producteur agricole. 	<p>AUCUNE</p>	<p>IMPACT MINEUR</p>

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT ET LOCALISATION (CHAINAGE)	DESCRIPTION, INTENSITE ET DUREE DE L'IMPACT	MESURES DE MITIGATION	IMPACT RESIDUEL
MILIEU AGRICOLE A-33 (519+50 à 523+00)	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> . Touche l'extrémité d'une terre utilisée pour la culture du foin et du grain (lot 371), louée par un producteur laitier du deuxième rang. . La perte de terres agricoles se limite à l'emprise du projet autoroutier; soit 1.08 ha de terres en culture. . Après le passage de l'autoroute ce producteur ne voudra plus louer cette terre. Il a déjà prévu sa relocalisation. 	<ul style="list-style-type: none"> . Permettre, au producteur qui louera ce lot, l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier. 	<p>IMPACT MINEUR</p> <ul style="list-style-type: none"> . Perte d'une parcelle de terres en culture (0.54 ha).
MILIEU AGRICOLE A-34 (523+00 à 531+00) (272+00 à 280+00)	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> . Touche des terres utilisées pour la culture du foin et du grain (lot 372) la culture des grains (lots 373-81) et comme pâturage amélioré (lots 372-373), appartenant à un producteur de bovins de boucherie du deuxième rang. . Superficie résiduelle (lots 372-373) de l'ordre de 5.2 ha pour les terres servant de pâturage amélioré et de l'ordre de 33.79 ha pour les terres en boisé (zoné agricole), accessible par le biais de l'avenue de la Cathédrale. . La perte de terres agricoles se limite à l'emprise du projet autoroutier; soit 2.24 ha de pâturage amélioré et 1.9 ha en boisé. . Touche également un hangar abritant des abeilles et du matériel apicole. Ce producteur a démoli ce hangar et il a abandonné l'apiculture. . Après le passage de la route, ce producteur aura à parcourir une distance d'environ 0.4 km pour se rendre aux résidus des lots 372-373 où pacage ses animaux actuellement. 	<ul style="list-style-type: none"> . Permettre l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier (2 voies). 	<p>IMPACT MINEUR</p> <ul style="list-style-type: none"> . Perte d'une parcelle de pâturage amélioré (1.12ha) et de terres en boisé (1.90 ha).

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT ET LOCALISATION (CHAINAGE)	DESCRIPTION, INTENSITE ET DUREE DE L'IMPACT	MESURES DE MITIGATION	IMPACT RESIDUEL
<p>MILIEU AGRICOLE A-35 (85+00 à 110+00) (132+00 à 138+50)</p>	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> . Touche des terres utilisées pour la culture du foin, du grain, des pommes de terre et comme pâturage amélioré (lots 377-378-380), appartenant à la ferme des soeurs du St-Rosaire de Rimouski. . Touche également des terres utilisées pour la culture du foin et du grain (lots P381-P384-P386-P394-P395), louées par cette ferme. . Superficie résiduelle (lots 377-378-380-P381-P384-P386) de l'ordre de 41.56 ha en culture et 83.12 ha en boisé, accessible par le biais d'un chemin de desserte prévu sur les plans de construction. . La perte de terres agricoles se limite à l'emprise du projet autoroutier ; soit 10.28 ha en culture et 0.73 ha en boisé, sur un total de 273.27 ha dont 124.45 ha en culture, 63.25 ha en pâturage et 42.39 ha en boisé et en plantation. 	<ul style="list-style-type: none"> . Permettre l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier (2 voies). . La construction d'un chemin d'accès partant de l'avenue de la cathédrale jusqu'au lot 392 est déjà prévue au plan de construction. 	<p>IMPACT MINEUR</p> <ul style="list-style-type: none"> . Perte d'une parcelle de terres en culture (5.14 ha) et de terres en boisé (0.73 ha).
<p>MILIEU AGRICOLE A-36 (100+00 à 105+00)</p>	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> . Le projet autoroutier coupe l'accès à l'exploitation piscicole (lots P381-P384-P386). 	<ul style="list-style-type: none"> . La construction d'un chemin d'accès partant de l'avenue de la cathédrale jusqu'au lot 392 est déjà prévue au plan de construction. 	<p>AUCUN</p>
<p>MILIEU AGRICOLE A-37 (118+00 à 126+50) (180+50 à 185+50) (198+00 à 210+00) (210+00 à 230+50)</p>	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> . Touche des terres utilisées pour la culture du foin et du grain (lots 390-P391-413), appartenant à un producteur laitier du deuxième rang . Touche également des terres utilisées pour la culture du foin et du grain (lots P109-P107-P105-P104-P103-P102), louées par ce producteur 	<ul style="list-style-type: none"> . Permettre l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier (2 voies). . La construction d'un chemin d'accès partant de l'avenue de la cathédrale jusqu'au lot 392 est déjà prévue au plan de construction. 	<p>IMPACT MINEUR</p> <ul style="list-style-type: none"> . Perte d'une parcelle de terres en culture (2.18 ha) et de terres en boisé (1.08 ha).

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT ET LOCALISATION (CHAINAGE)	DESCRIPTION, INTENSITE ET DUREE DE L'IMPACT	MESURES DE MITIGATION	IMPACT RESIDUEL
MILIEU AGRICOLE A-37 (suite) (118+00 à 126+50) (180+50 à 185+50) (198+00 à 210+00) (210+00 à 230+50)	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> Superficie résiduelle (lots 390-P391-413) de l'ordre de 14.9 ha en culture et 8.14 ha en boisé, accessible par le biais du chemin de desserte prévu sur les plans de construction. La perte de terres agricoles se limite à l'emprise du projet autoroutier ; soit 4.36 ha en culture et de 1.08 ha boisé. 		IMPACT MINEUR
MILIEU AGRICOLE A-38 (122+00 à 132+00)	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> Touche des terres utilisées pour la culture du foin et du grain (lots P 391-392), appartenant à un producteur laitier du deuxième rang. Superficie résiduelle pour l'ensemble des lots, de l'ordre de 13.52 ha en culture et 6.76 ha en boisé, accessible par le biais du chemin de desserte prévu sur les plans de construction. La perte de terres agricoles se limite à l'emprise du projet autoroutier ; soit 3.03 ha en culture, sur un total de 48.72 ha. 	<ul style="list-style-type: none"> Permettre l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier (2 voies). 	<p>IMPACT MINEUR</p> <ul style="list-style-type: none"> Perte d'une parcelle de terres en culture (1.52 ha).
MILIEU AGRICOLE A-39 (132+00 à 157+00) (167+00 à 174+00) (110+00 à 118+00)	<p>IMPACT MOYEN (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> Touche des terres utilisées pour la culture du foin et du grain (lots 398-399-401), appartenant à un producteur laitier du deuxième rang. Touche également des terres utilisées pour la culture du foin et du grain (lots 388-389-396-397-400-409) et comme pâturage naturel (lots P394-P395), louées par ce producteur. Superficie résiduelle non accessible (lots P394-P395-396-397-398-399-400-401), de l'ordre de 5.73 ha pour les terres en culture, 10.2 ha pour les pâturages naturels et 37.4 ha pour les terres en boisé. 	<ul style="list-style-type: none"> Permettre l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier (2 voies). La construction d'un chemin d'accès partant de l'avenue de la cathédrale jusqu'au lot 392 est déjà prévue au plan de construction. 	<p>IMPACT MOYEN</p> <ul style="list-style-type: none"> Perte de terres en culture (15.9 ha), de terres en pâturage (10.2 ha) et de terres en boisé (2.66 ha).

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT ET LOCALISATION (CHAINAGE)	DESCRIPTION, INTENSITE ET DUREE DE L'IMPACT	MESURES DE MITIGATION	IMPACT RESIDUEL
<p>MILIEU AGRICOLE A-39 (suite) (132+00 à 157+00) (167+00 à 174+00) (110+00 à 118+00)</p>	<p>IMPACT MOYEN (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> . Superficie résiduelle (lots 388-389) de l'ordre de 13.18 ha en culture et 15.83 ha en boisé, accessible par le biais d'un chemin de desserte prévu sur les plans de construction. . La perte de terres en culture est de l'ordre de 26.04 ha (emprise et résidus non accessibles), la perte de terres servant de pâturage naturel est de l'ordre de 10.2 ha (résidus non accessibles) et la perte de terres en boisé est de l'ordre de 39.85 ha (emprise et résidus non accessibles). . Le propriétaire des lots 394-395 a abandonné l'agriculture suite à l'expropriation pour le projet autoroutier et l'échangeur de l'avenue Léonidas. La partie sud des lots est durement touchée par l'échangeur. 		<p>IMPACT MOYEN</p>
<p>MILIEU AGRICOLE A-40 (157+00 à 167+00) (173+00 à 184+00) (325+50 à 328+00)</p>	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> . Touche des terres utilisées pour la culture des céréales de semence (lot 403) et la culture du foin et des légumes (lot 413-2), appartenant à un producteur laitier du deuxième rang. . Touche des terres louées par ce producteur pour la culture du foin et des grains (lots 405-407-411-57). . Superficie résiduelle (lots 411-413-2) accessible de l'ordre de 0.46 ha pour les terres en culture et 4.53 ha pour les terres en boisé. Risque d'être abandonnée après le passage du projet autoroutier. . La perte de terres en culture est de de l'ordre de 2.25 ha (emprise et résidus) et la perte de terres en boisé est de l'ordre de 7.98 ha (emprise et résidus). 	<ul style="list-style-type: none"> . Permettre l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier (2 voies). . Mesure de mitigation déjà en application, le ministère des Transports a acquis les résidus en culture qui risquent d'être abandonnés. . Revendre les résidus achetés conformément au règlement sur la disposition des immeubles excédentaires (cf. annexe IV). 	<p>IMPACT MINEUR</p> <ul style="list-style-type: none"> . Perte d'une parcelle de terres en culture (1.36 ha) et de terres en boisé (7.98 ha).

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT ET LOCALISATION (CHAINAGE)	DESCRIPTION, INTENSITE ET DUREE DE L'IMPACT	MESURES DE MITIGATION	IMPACT RESIDUEL
<p>MILIEU AGRICOLE A-41 (163+00 à 167+00) (495+00 à 504+00) (458+50 à 464+00)</p>	<p>IMPACT MOYEN (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Touche des terres utilisées pour la culture du foin et du grain (lots P364-P365-P405-P407), appartenant à un producteur laitier du deuxième rang. • Touche également des terres louées par ce producteur pour la culture du foin et du grain (lots 227-P 405-P 407). • Superficie résiduelle non accessible (lots 227-P 364-P 365-) de l'ordre de 10.5 ha pour les terres en culture et de 6.9 ha pour les terres en boisé (non zoné agricole). • La perte de terres en culture est de l'ordre de 14.24 ha (emprise et résidus) et de l'ordre de 7.46 ha (emprise et résidus) sur un total d'environ 157.24 ha. 	<ul style="list-style-type: none"> • Permettre l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier (2 voies). • Mesure de mitigation déjà en application, en ce qui concerne la perte de terres agricoles. • Ce producteur a déjà prévu sa relocalisation, il a option d'achat pour les lots P 405 et P 407. 	<p>IMPACT MOYEN</p> <ul style="list-style-type: none"> • Perte d'une parcelle de terres en culture (12.37 ha) et de terres en boisé (7.46 ha).
<p>MILIEU AGRICOLE A-42 (495+00 à 504+00)</p>	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Touche l'extrémité des terres utilisées pour la culture du foin et du grain (lots P 364-P 365), louées par un producteur laitier du troisième rang. • La perte de terres agricoles se limite à l'emprise du projet autoroutier ; soit 0.61 ha en culture. 	<p>AUCUNE</p>	<p>IMPACT MINEUR</p> <ul style="list-style-type: none"> • Perte d'une parcelle de terres en culture (0.61 ha).
<p>MILIEU AGRICOLE A-43 (185+50 à 188+00) (245+00 à 272+50) (198+00 à 210+00)</p>	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Touche des terres utilisées pour la culture du foin, du grain (lots 416-97-95) et comme pâturage amélioré (lots 97-95), appartenant à une exploitation laitière du deuxième rang. • Touche également des terres utilisées pour la culture du foin et du grain (lots P109-P107-P92-P89-P87-P84), louées par ce producteur. • Superficie résiduelle (lots 97-95) est de l'ordre de 7.1 ha pour le pâturage amélioré et de 7.8 ha pour les boisés accessibles par le biais de la rue Poirier (détour de 3.2 km (aller/retour)). 	<ul style="list-style-type: none"> • Permettre l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier (2 voies). 	<p>IMPACT MINEUR</p> <ul style="list-style-type: none"> • Perte d'une parcelle de terres en culture (5.36 ha) et de terres en boisé (6.75 ha).

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT ET LOCALISATION (CHAINAGE)	DESCRIPTION, INTENSITE ET DUREE DE L'IMPACT	MESURES DE MITIGATION	IMPACT RESIDUEL
<p>MILIEU AGRICOLE A-43 (suite) (185+50 à 188+00) (245+00 à 272+50) (198+00 à 210+00)</p>	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> Superficie résiduelle non accessible (lot 416) est de l'ordre de 0.6 ha en culture et 6.0 ha en boisé. Ce résidu risque d'être abandonné par ce producteur. La perte de terres en culture est de l'ordre de 10.11 ha (emprise et résidu non accessible) et de l'ordre de 6.75 ha (emprise et résidu non accessible) pour les terres en boisé, sur un total de 191.46 ha. 		IMPACT MINEUR
<p>MILIEU AGRICOLE A-44 (210+00 à 230+50)</p>	<p>IMPACT MOYEN (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> Touche des terres utilisées pour la culture du foin et du grain (lots P105-P104-P103-P102), appartenant à un producteur de bovins de boucherie du deuxième rang. La perte de terres agricoles se limite à l'emprise du projet autoroutier ; soit 1.92 ha en culture et 2.04 ha en boisé. Suite au projet autoroutier ce producteur se voit privé l'accès à une branche du ruisseau Banville pour les lots 105-104-103-102. 	<ul style="list-style-type: none"> Permettre l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier (2 voies). En l'absence de la branche du cours d'eau détourné, il est possible d'avoir accès à une autre branche à 200 mètres plus au sud. 	<p>IMPACT MOYEN</p> <ul style="list-style-type: none"> Perte d'une parcelle de terres en culture (0.96 ha) et de terres en boisé (2.04 ha). Changement de production après l'expropriation (bovins laitiers à bovins de boucherie).
<p>MILIEU AGRICOLE A-45 (230+50 à 240+50) (80+00 à 84+00)</p>	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> Touche des terres utilisées comme pâturage permanent (lots 100-101-P 11), appartenant à producteur de bovins de boucherie de la rue Lausane. Superficie résiduelle (lots 100-101) de l'ordre de 6.7 ha pour le pâturage permanent et de l'ordre de 13.32 ha pour les terres en boisé, accessible par le biais de la route Poirier. La perte de terres agricoles se limite à l'emprise du projet autoroutier ; soit 2.52 ha de terres en culture et 0.6 ha de terres en boisé. 	<ul style="list-style-type: none"> Permettre l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier (2 voies). 	<p>IMPACT MINEUR</p> <ul style="list-style-type: none"> Perte d'une parcelle de terres en culture (1.26 ha) et de terres en boisé (0.6 ha).

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION FONCTIONNELS

NATURE DE L'IMPACT ET LOCALISATION (CHAINAGE)	DESCRIPTION, INTENSITE ET DUREE DE L'IMPACT	MESURES DE MITIGATION	IMPACT RESIDUEL
<p>MILIEU AGRICOLE A-46 (290+00 à 296+50)</p>	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> · Touche une terre utilisée pour la culture du foin et comme pâturage naturel (lot 76), appartenant à un producteur de bovins de boucherie de la ville de Rimouski. · Superficie résiduelle non accessible de l'ordre de 2.04 ha de pâturage naturel et de l'ordre de 3.26 ha de terres en boisé. Le résidu risque d'être abandonné par ce producteur. · La perte de pâturage naturel est de l'ordre de 2.04 ha (résidu) et la perte de terres en boisé est de l'ordre de 6.02 ha (emprise et résidu). 	<ul style="list-style-type: none"> · Permettre, au producteur cultivant ce résidu, l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier (2 voies). 	<p>IMPACT MINEUR</p> <ul style="list-style-type: none"> · Perte d'une parcelle de pâturage naturel (2.04 ha) et de terres en boisé (6.02 ha).
<p>MILIEU AGRICOLE A-47 (296+00 à 301+50) (328+50 à 331+00) (322+00 à 325+50)</p>	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> · Touche l'extrémité des terres utilisées pour le foin (lots 75-60-54) par un producteur de bovins de boucherie de la route 132. · La perte de terres agricoles se limite à l'emprise du projet autoroutier ; soit 1.88 ha en culture et 0.4 ha en boisé. 	<ul style="list-style-type: none"> · Permettre l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier (2 voies). 	<p>IMPACT MINEUR</p> <ul style="list-style-type: none"> · Perte d'une parcelle de terres en culture (0.94 ha) et de terres en boisé (0.4 ha).
<p>MILIEU AGRICOLE A-48 (301+50 à 311+50) (306+00 à 314+00)</p>	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> · Touche des terres utilisées pour la culture du foin (lots 74-73-P44) et comme pâturage amélioré (lot 73), appartenant à un producteur laitier du deuxième rang. · Superficie résiduelle accessible (lots 74-73) de l'ordre de 1.21 ha en boisé. · Superficie résiduelle non accessible (lot P44) de l'ordre de 2.5 ha en culture et 5.08 ha en boisé. Ce résidu risque d'être abandonné par ce producteur. · La perte de terres en culture est de l'ordre de 8.17 ha (emprise et résidu non accessible), et la perte de terres en boisé est de l'ordre de 5.08 ha (résidu non accessible), sur un total de 79.11 ha. 	<ul style="list-style-type: none"> · Permettre au propriétaire actuel ou à un producteur adjacent, l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier (2 voies). 	<p>IMPACT MOYEN</p> <ul style="list-style-type: none"> · Perte d'une parcelle de terres en culture (6.5 ha) et de terres en boisé (5.08 ha).

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT ET LOCALISATION (CHAINAGE)	DESCRIPTION, INTENSITE ET DUREE DE L'IMPACT	MESURES DE MITIGATION	IMPACT RESIDUEL
MILIEU AGRICOLE A-49 (314+00 à 344+50) (373+50 à 38+00)	IMPACT MINEUR (PERMANENT) <ul style="list-style-type: none"> . Touche l'extrémité des terres en boisé de la Tourbière de Pointe-au-Père (lots 40 à 43, 38-37-35-34-30, 29 à 23, 21), appartenant à Tourbière Premier. . La perte de terres en boisé se limite à l'emprise de l'autoroute et de l'échangeur Pointe-au-Père, elle est de l'ordre de 17.5 ha. 	AUCUNE	IMPACT MINEUR <ul style="list-style-type: none"> . Perte d'une parcelle de terres en boisé (17.5 ha).
MILIEU AGRICOLE A-50 (317+50 à 319+50) (325+00 à 325+50)	IMPACT MINEUR (PERMANENT) <ul style="list-style-type: none"> . Touche l'extrémité d'une terre utilisée pour la culture du foin et du grain (lot 65), appartenant à un producteur laitier du deuxième rang. . Touche l'extrémité d'une terre louée par ce producteur et utilisée pour la culture du foin et du grain (lot P 40) . La perte de terres agricoles se limite à l'emprise du projet autoroutier ; soit 0.3 ha de terres en culture et 0.14 ha de terres en boisé. 	Permettre l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier (2 voies).	IMPACT MINEUR <ul style="list-style-type: none"> . Perte d'une parcelle de terres en culture (0.15 ha) et de terres en boisé (0.14 ha).
MILIEU AGRICOLE A-51 (331+00 à 335+50)	IMPACT MINEUR (PERMANENT) <ul style="list-style-type: none"> . Touche l'extrémité d'une terre utilisée pour la culture des grains de semence (lot 53), louée par un producteur du deuxième rang. . La perte de terres agricoles se limite à l'emprise du projet autoroutier ; soit 0.42 ha de terres en culture. 	Permettre l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier (2 voies).	IMPACT MINEUR <ul style="list-style-type: none"> . Perte d'une parcelle de terres en culture (0.21 ha).
MILIEU AGRICOLE A-52 (336+00 à 343+00) (188+00 à 197+00)	IMPACT MINEUR (PERMANENT) <ul style="list-style-type: none"> . Touche des terres utilisées pour la culture du foin, du grain (lots P418-52-P51) et comme pâturage amélioré (lot 52), appartenant à un producteur laitier du deuxième rang. . Superficie résiduelle non accessible (lot P 418) est de l'ordre de 1.9 ha en culture et 9.5 ha en boisé. Ce résidu risque d'être abandonné par ce producteur. 	Permettre au propriétaire actuel ou à un producteur adjacent, l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier (2 voies) .	IMPACT MINEUR <ul style="list-style-type: none"> . Perte d'une parcelle de terres en culture (4.6 ha), de pâturage amélioré (0.11 ha) et de terres en boisé (9.50 ha).

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT ET LOCALISATION (CHAINAGE)	DESCRIPTION, INTENSITE ET DUREE DE L'IMPACT	MESURES DE MITIGATION	IMPACT RESIDUEL
MILIEU AGRICOLE A-52 (suite) (336+00 à 343+00) (188+00 à 197+00)	IMPACT MINEUR (PERMANENT) . La perte de terres en culture, est de l'ordre de 4.61 ha (emprise et résidu) la perte de pâturage de l'ordre de 0.22 ha (emprise) et la perte de terres en boisé de l'ordre de 9.5 ha (résidu) .		IMPACT MINEUR
MILIEU AGRICOLE A-53 (358+00 à 381+00)	IMPACT MINEUR (PERMANENT) . Touche des terres utilisées pour la culture du foin et du grain (lots 37 à 29), appartenant à un producteur laitier du deuxième rang. . Superficie résiduelle accessible de l'ordre de 13.33 ha en boisé (lots 29 à 35). . La perte de terres agricoles se limite à l'emprise du projet autoroutier ; soit 1.11 ha en culture et 9.44 ha en boisé .	. Permettre l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier (2 voies). . Mesure de mitigation déjà en application pour avoir accès aux résidus, ce producteur à acheter les lots 32-31-30.	IMPACT MINEUR . Perte d'une parcelle de terres en culture (0.56 ha) et de terres en boisé (9.44 ha).
MILIEU AGRICOLE A-54 (381+00 à 388+50) 31+00 à 38+00	IMPACT MINEUR (PERMANENT) . Touche des terres (lots 28-27-21-20), appartenant à un producteur laitier du deuxième rang. . Touche également une terre louée par ce producteur (lot 23). . Superficie résiduelle pour l'ensemble des lots, de l'ordre de 39.51 ha en boisé accessible par le biais de l'avenue Père-Nouvel. . La perte de terres agricoles se limite à l'emprise du projet autoroutier ; soit 6.67 ha en boisé.	AUCUNE	IMPACT MINEUR . Perte d'une parcelle de terres en boisé (6.67 ha).
MILIEU AGRICOLE A-55 (392+50 à 396+50)	IMPACT MINEUR (PERMANENT) . Touche une terre (lot 25), appartenant à un producteur laitier du deuxième rang. . Superficie résiduelle accessible de l'ordre de 7.15 ha en boisé . La perte de terres agricoles se limite à l'emprise du projet autoroutier; soit 1.1 ha en boisé .	AUCUNE	

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT ET LOCALISATION (CHAINAGE)	DESCRIPTION, INTENSITE ET DUREE DE L'IMPACT	MESURES DE MITIGATION	IMPACT RESIDUEL
MILIEU AGRICOLE A-56 (56+50 à 64+50)	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> . Touche des terres (lots 16-15), appartenant à un producteur à sa retraite du deuxième rang. . Superficie résiduelle pour l'ensemble des lots, accessible de l'ordre de 9.17 ha en boisé. . La perte de terres agricoles se limite à l'emprise; soit 2.35 ha en boisé. 	AUCUNE	<p>IMPACT MINEUR</p> <ul style="list-style-type: none"> . Perte d'une parcelle de terres en boisé (2.35 ha).
MILIEU AGRICOLE A-57 (84+00 à 104+00) (44+50 à 52+50)	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> . Touche des terres (lots 10 à 6), appartenant à un producteur laitier du troisième rang est. . Touche également des terres louées par ce producteur, utilisées pour la culture du foin et du grain (lots 19-18). . Superficie résiduelle accessible (lots 10 à 5) de l'ordre de 21.48 ha en boisé. . La perte de terres agricoles se limite à l'emprise du projet autoroutier ; soit 7.24 ha en boisé . 	AUCUNE	<p>IMPACT MINEUR</p> <ul style="list-style-type: none"> . Perte d'une parcelle de terres en boisé (7.24 ha).
MILIEU AGRICOLE A-58 (134+00 à 144+50)	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> . Touche des terres utilisées pour la coupe de billots de cèdre et d'épinette (lots 139 à 134), appartenant à un producteur de bovins de boucherie de la route 132. . Superficie résiduelle non accessible pour l'ensemble des lots de l'ordre de 8.54 ha en boisé. . La perte de terres en boisé est de l'ordre de 11.12 ha (emprise et résidus non accessibles). 	<ul style="list-style-type: none"> . Mesure de mitigation déjà en application en ce qui concerne les résidus non accessibles. Le ministère des Transports a acheter ces résidus. . Revendre les résidus achetés conformément au règlement sur la disposition des immeubles excédentaires (cf. annexe IV). 	<p>IMPACT MINEUR</p> <ul style="list-style-type: none"> . Perte d'une parcelle de terres en boisé (11.12 ha).

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT ET LOCALISATION (CHAINAGE)	DESCRIPTION, INTENSITE ET DUREE DE L'IMPACT	MESURES DE MITIGATION	IMPACT RESIDUEL
---	---	-----------------------	-----------------

MILIEU AGRICOLE
A-59
(144+00 à 160+00)

IMPACT MINEUR (PERMANENT)

- Touche des terres utilisées pour la culture du foin (lots 133-132-P131-P123-P124), appartenant à un producteur de bovins de boucherie de la route 132.
- Superficie résiduelle non accessible pour l'ensemble des lots, de l'ordre de 7.0 ha en culture et 6.04 ha en boisé.
- La perte de terres en culture est de l'ordre de 9.77 ha (emprise et résidus) et de l'ordre de 7.35 ha (emprise et résidus) pour les terres en boisé, sur un total de 77.35 ha.

- Permettre l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier (2 voies).
- Mesure de mitigation déjà en application, le ministère des Transports a acheté les résidus non accessibles.
- Revendre les résidus achetés conformément au règlement sur la disposition des immeubles excédentaires (cf. annexe IV).

IMPACT MINEUR
• Perte d'une parcelle de terres en culture (8.39 ha) et de terres en boisé (7.35 ha).

MILIEU AGRICOLE
A-60
(177+00 à 184+00)
(228+00 à 235+50)
(160+00 à 168+00)

IMPACT MINEUR (PERMANENT)

- Touche de terres utilisées pour la culture des carottes (lots 111-85-88) et pour la culture de céréales (lots 115-85-88), appartenant à une exploitation maraîchère faisant vivre deux producteurs de la route 132.
- Touche également une terre louée par ces producteurs, utilisée pour la récolte du foin et des grains (lot 118).
- Superficie résiduelle non accessible (lot 111-115-118) de l'ordre de 3.71 ha en culture et 6.20 ha en boisé.
- La perte de terres en culture est de l'ordre de 5.69 ha (emprise et résidus) et de l'ordre de 9.27 ha (emprise et résidus) pour les terres en boisé.

- Mesure de mitigation déjà en application en ce qui concerne les résidus non accessibles. Le M.T.Q. a acheté ces résidus.
- Revendre les résidus achetés conformément au règlement sur la disposition des immeubles excédentaires (cf. annexe IV).
- Cette exploitation a compensé la perte de terres en culture en achetant les 85-88.
- Permettre l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier (2 voies).

IMPACT MINEUR
• Perte d'une parcelle de terres en culture (4.7 ha) et de terres en boisé (9.27 ha).

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT ET LOCALISATION (CHAINAGE)	DESCRIPTION, INTENSITE ET DUREE DE L'IMPACT	MESURES DE MITIGATION	IMPACT RESIDUEL
<p>MILIEU AGRICOLE A-61 (184+00 à 190+00) (117+00 à 130+00) (248+00 à 259+00)</p>	<p>IMPACT MOYEN (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Touche des terres utilisées pour la culture du foin et du grain (lots 108-106), appartenant à un producteur laitier de la route 132. • Touche également des terres louées par ce producteur, utilisées pour la culture du foin et du grain (lots 142-141-P67-P65). • Superficie résiduelle non accessible (lots 106-108-141-142) de l'ordre de 13.98 ha en culture. • Superficie résiduelle accessible (lots P 67-P 65) de l'ordre de 4.01 ha en culture et 4.00 ha en boisé. • La perte de terres en culture est de l'ordre de 18.64 ha (emprise et résidus non accessibles) et de l'ordre de 1.24 ha (emprise) pour les terres en boisé, sur un total de 146.46 ha dont 76.92 ha en culture . 	<ul style="list-style-type: none"> • Mesure de mitigation déjà en application en ce qui concerne les résidus non accessibles. Le ministère des Transports a acheter ces résidus. • Revendre les résidus achetés conformément au règlement sur la disposition des immeubles excédentaires (cf. annexe IV). • Permettre l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier (2 voies). 	<p>IMPACT MOYEN</p> <ul style="list-style-type: none"> • Perte d'une parcelle de terres en culture (16.31 ha) et de terres en boisé (1.24 ha).
<p>MILIEU AGRICOLE A-62 (190+00 à 208+00)</p>	<p>IMPACT MOYEN (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Touche des terres utilisées pour la culture du foin et du grain (lot 102-100-99), appartenant à un producteur de bovins de boucherie de la route 132. • Superficie résiduelle non accessible pour l'ensemble des lots de l'ordre de 2.0 ha en culture et 0.5 ha en boisé. • La perte de terres en culture est de l'ordre de 5.44 ha (emprise et résidus) et 4.05 ha (emprise et résidus) pour les terres en boisé, sur un total de 126.80 ha dont 46.16 ha en culture. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mesure de mitigation déjà en application en ce qui concerne les résidus non accessibles. Le ministère des Transports a acheter ces résidus. • Revendre les résidus achetés conformément au règlement sur la disposition des immeubles excédentaires (cf. annexe IV). • Permettre l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier (2 voies). 	<p>IMPACT MOYEN</p> <ul style="list-style-type: none"> • Perte d'une parcelle de terres en culture (3.72 ha) et de terres en boisé (4.05 ha).
<p>MILIEU AGRICOLE A-63 (230+00 à 238+00)</p>	<p>IMPACT MINEUR (PERMANENT)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Touche l'extrémité des terres en boisé (lots 185-186), appartenant à un producteur laitier du deuxième rang. • La perte de terres agricoles se limite à l'emprise du projet autoroutier ; soit 3.06 ha en boisé. 	<p>AUCUNE</p>	<p>IMPACT MINEUR</p> <ul style="list-style-type: none"> • Perte d'une parcelle de terres en boisé (3.06 ha).

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION PONCTUELS

NATURE DE L'IMPACT ET LOCALISATION (CHAINAGE)	DESCRIPTION, INTENSITE ET DUREE DE L'IMPACT	MESURES DE MITIGATION	IMPACT RESIDUEL
MILIEU AGRICOLE A-64 (238+00 à 248+00)	IMPACT MINEUR (PERMANENT)	<ul style="list-style-type: none"> Permettre l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier (2 voies). 	IMPACT MINEUR <ul style="list-style-type: none"> Perte d'une parcelle de terres en culture (1.23 ha) et de terres en boisé (4.05 ha).
MILIEU AGRICOLE A-65 (217+50 à 228+50) (235+00 à 246+00) (248+00 à 259+00)	IMPACT MOYEN (PERMANENT)	<ul style="list-style-type: none"> Mesure de mitigation déjà en application. Le producteur déboise une partie du lot 65 pour y installer ses ruches. 	IMPACT MOYEN <ul style="list-style-type: none"> Perte d'une parcelle de terres en boisé. Perte d'abeilles due au trafic routier de l'autoroute projetée.
	<ul style="list-style-type: none"> Touche des terres utilisées pour la culture du foin et du grain (lots 188-187-70), appartenant à un producteur à sa retraite dont la récolte est vendue. Superficie résiduelle accessible (lot 70) de l'ordre de 7.05 ha en boisé. La perte de terres agricoles se limite à l'emprise du projet autoroutier ; soit 2.45 ha en culture et 4.50 ha en boisé. 	<ul style="list-style-type: none"> Touche des terres en boisé (lots 95-91-82-71-P 67-P 65), appartenant à un producteur agricole de la route 132. La perte de terres agricoles se limite à l'emprise du projet autoroutier et de l'échangeur de Luceville; soit 9.6 ha en boisé. L'échangeur de Luceville empiète sur ces terres et l'oblige à déménager une partie de son rucher (30 ruches) à l'intérieur d'une clairière sur le lot 65 au sud du projet autoroutier. 	

ANNEXE IV

MESURES DE MITIGATION RELATIVES A LA PROTECTION DES COURS D'EAU

- Tous les travaux devant s'effectuer sur la rivière Rimouski et ses tributaires devront être réalisés au cours des mois de mai, août et septembre.
- Le radier des ponceaux devra être installé de façon qu'il n'y ait pas de dénivellation entre le lit du cours d'eau et le ponceau. A l'entrée et à la sortie des ponceaux, on devra prévoir les protections afin de prévenir l'érosion et l'affouillement des berges et du lit des cours d'eau.
- Les matériaux servant à l'édification d'ouvrages temporaires dans les cours d'eau (digues, batardeaux) ne doivent pas contenir plus de 10% de matières fixes passant le tamis de 80 microns, à moins que ces matériaux soient confinés à l'intérieur des massifs à l'aide d'une toile filtrante ou d'un filtre naturel granulaire.
- Durant les travaux, la libre circulation des eaux doit être assurée sans créer d'impact significatif au point de vue hydraulique et environnemental. En aucun cas, il n'est permis de bloquer plus des 2/3 de la largeur du cours d'eau.
- Les aires de stationnement et d'entreposage ou autres aménagements temporaires doivent être situés à au moins 60 mètres du cours d'eau et à l'extérieur des zones inondables.
- Le plein et la vérification mécanique de la machinerie s'effectueront à une distance d'au moins 15 mètres du cours d'eau de façon à éviter toute contamination du milieu aquatique.
- La traversée à gué de la rivière Rimouski par la machinerie lourde est interdite.
- Le prélèvement de matériel granulaire du lit des cours d'eau et de ses berges est interdit.

- Le déversement dans tous cours d'eau de déchets, rebuts ou débris provenant du chantier est interdit; l'entrepreneur devra en disposer sur un site autorisé par le ministère de l'Environnement du Québec.
- Durant les travaux, dans les zones érodables, l'entrepreneur devra prendre des mesures préventives (paillis, ballots de paille, trappe à sédiments, fossés de dérivation etc.) afin de minimiser l'érosion et la mise en suspension de sédiments dans les cours d'eau.
- Si le chantier est fermé durant l'hiver, le travail de stabilisation des zones dénudées doit être fait au moment de la fermeture temporaire du chantier dans le but de parer aux érosions massives du printemps.
- Lors d'installation de ponceaux nécessitant des travaux de dérivation de cours d'eau, on devra procéder selon les étapes énumérées à la figure 1.

Pour les travaux visant à détourner ou canaliser les cours d'eau, l'entrepreneur devra procéder selon les étapes énumérées à la figure 2.

Cependant tout autre cheminement proposé par l'entrepreneur peut être approuvé si les impacts sont maintenus à un niveau légal ou inférieur.

- En bordure des cours d'eau, la seule coupe de végétation permise est celle nécessaire à la réalisation des travaux.
- Afin de limiter le processus d'érosion des berges mises à nues, on devra les stabiliser soit par ensemencement, engazonnement ou bien par des enrochements aux endroits où une protection mécanique est nécessaire.
- A la fin des travaux, on devra procéder à la renaturalisation des sites d'aménagements temporaires (chemin, aire d'entreposage, stationnement etc.) situés à l'extérieur de l'emprise. A cette fin, on devra ameubler ces sites, les régaler, les recouvrir de terre végétale et les ensemenecer.

FIGURE 1: Lignes directrices relatives au creusage d'un canal de dérivation temporaire pour un cours d'eau

- 1- Creuser le canal de dérivation temporaire du cours d'eau en laissant les deux extrémités "A" et "B" fermées.
- 2- Enlever graduellement la digue "A" en amont du canal de dérivation et laisser décanter l'eau au moins 48 heures (ce temps peut être réduit à 24 heures si tous les sédiments ont pu se déposer).
- 3- Enlever la digue "B" en aval du canal de dérivation.
- 4- Installer la digue "D" en amont de la section du cours d'eau à aménager.
- 5- Après drainage de l'eau, installer la digue "C" en aval de la section du cours d'eau à aménager.
- 6- Installer la nouvelle structure (ponceau ou pont).
- 7- Ouvrir graduellement la digue "D" en amont de la section du cours d'eau à aménager et laisser décanter au moins 48 heures (ce temps peut aussi être réduit à 24 heures si tous les sédiments ont pu se déposer).
- 8- Enlever la digue "C" en aval de la section du cours d'eau à aménager.
- 9- Remblayer le canal de dérivation en commençant par l'amont.
- 10- Stabiliser les rives de la section du cours d'eau à aménager et renaturaliser l'emplacement du canal de dérivation.

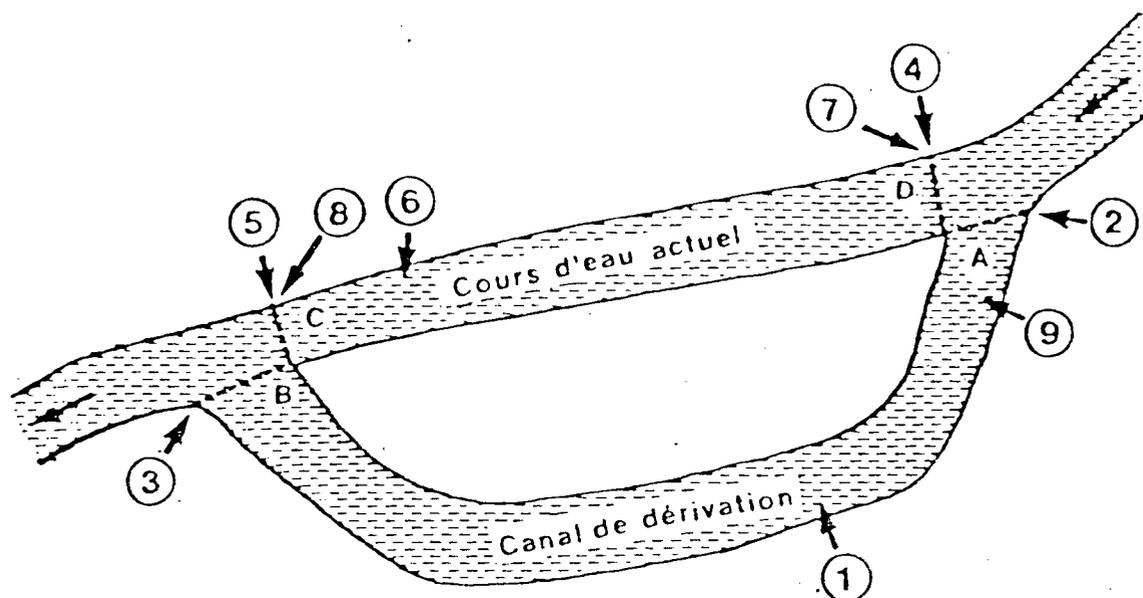
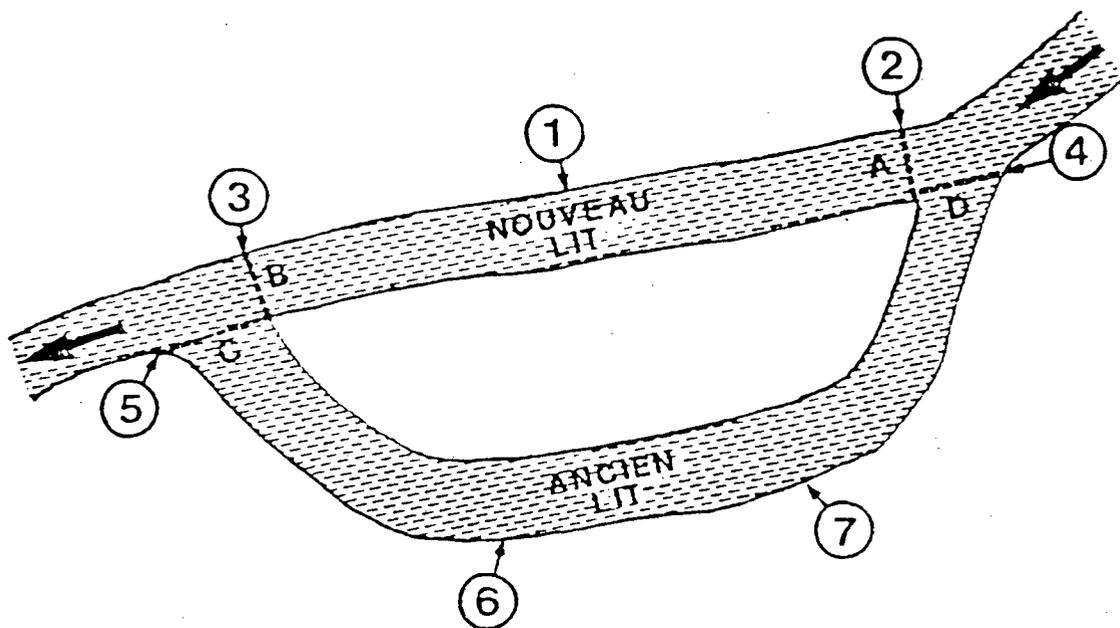


FIGURE 2: Lignes directrices relatives au creusage d'un nouveau lit permanent pour un cours d'eau

- 1- Creuser le nouveau canal permanent du cours d'eau en laissant les deux extrémités "A" et "B" fermées.
- 2- Enlever graduellement la digue "A" en amont du nouveau lit et laisser décanter l'eau au moins 48 heures (ce temps peut être réduit à 24 heures si tous les sédiments ont pu se déposer).
- 3- Enlever la digue "B" en aval du nouveau lit.
- 4- Installer la digue "D" en amont de l'ancien lit.
- 5- Après drainage de l'eau, installer la digue "C" en aval de l'ancien lit.
- 6- Remblayer la section de l'ancien lit avec la terre qui a été excavée dans le nouveau lit du cours d'eau.
- 7- Stabiliser et renaturaliser l'emplacement de l'ancien lit.



ANNEXE V

**REGLEMENT SUR LES CONDITIONS DE
DISPOSITION DES IMMEUBLES EXCENDENTAIRES**

CONSEIL DU TRESOR

C.T. 154599, 29 janvier 1985

Loi sur l'administration financière
(L.R.Q., chap. A-6)

Immeubles excédentaires
-Conditions de disposition

CONCERNANT le règlement sur les conditions de disposition des immeubles excédentaires

ATTENDU QU'en vertu du deuxième alinéa de l'article 25 de la Loi sur l'administration financière (L.R.Q., chap. A-6), le Conseil du trésor peut adopter des règlements applicables aux ministères du gouvernement et à tout organisme qu'il désigne et dont les membres sont nommés par le gouvernement ayant trait, sous réserve de l'article 49 et de toute autre loi, aux conditions des aliénations de biens;

ATTENDU QU'il y a lieu de remplacer le Règlement sur les conditions d'aliénation des biens immeubles publics excédentaires (R.R.Q., 1981, chap. A-6, r.3);

ATTENDU QU'en vertu de l'article 27 de la Loi sur l'administration financière tout règlement adopté en vertu du deuxième alinéa de l'article 25 de cette loi entre en vigueur à la date de sa publication à la **Gazette officielle du Québec** ou à toute date ultérieure qui y est fixée;

LE CONSEIL DU TRESOR DECIDE:

D'adopter le Règlement sur les conditions de disposition des immeubles excédentaires, ci-joint.

Le greffier du Conseil du trésor,
MICHEL CREVIER

**REGLEMENT SUR LES CONDITIONS DE
DISPOSITIONS DES IMMEUBLES EXCEDENTAIRES**

Loi sur l'administration financière
(L.R.Q., chap. A-6, art.25)

1. Sauf disposition contraire, le présent règlement s'applique aux ministères et organismes dont les membres sont nommés par le gouvernement et dont le budget est voté par l'Assemblée nationale, à l'exclusion de la Société d'habitation du Québec.

2. Dans ce règlement, à moins que le contexte n'indique un sens différent, on entend par:

"exploitant": une personne dont l'exploitation est enregistrée auprès du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation conformément au Programme d'enregistrement des exploitations agricoles et de diffusion des informations;

"immeuble excédentaire" ou "immeuble": un bien immeuble détenu par un ministère, à l'exclusion des terres publiques, vacantes ou construites, sous la juridiction du ministre de l'Energie et des Ressources ou du ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, pour lequel il n'est prévu aucune utilisation dans un délai de 5 ans;

"ministère": un ministère ou un organisme auquel s'applique le présent règlement;

"municipalité": une corporation municipale quelle que soit la loi qui la régit, une municipalité régionale de comté, une communauté urbaine, la communauté régionale de l'Outaouais et la Société d'aménagement de l'Outaouais créée en vertu de la Loi sur la communauté régionale de l'Outaouais (L.R.Q., chap. c-37.1);

"valeur": la valeur d'un immeuble selon l'évaluation municipale ou la valeur correspondant au prix payable pour des immeubles comparables.

3. Le ministre des Transports est responsable de la disposition des immeubles excédentaires.

4. Dès qu'un immeuble devient excédentaire, le ministère qui en a la gestion et l'administration doit le déclarer excédentaire au ministre des Transports.

5. Le ministre des Transports tient l'inventaire des immeubles qui lui ont été déclarés excédentaires.

6. Le ministre des Transports doit transmettre annuellement à chaque ministère une liste des immeubles excédentaires pour qu'il puisse, dans un délai de 60 jours, lui faire connaître son intérêt à les utiliser.

Un immeuble qui apparaît dans l'inventaire peut toutefois ne pas être inscrit sur la liste et faire l'objet d'une disposition immédiate par le ministre des Transports, s'il s'agit:

1^o d'un immeuble visé dans l'article 15;

2^o d'un immeuble situé dans une zone agricole au sens de la Loi sur la protection du territoire agricole (L.R.Q., chap. P-41.1);

3^o d'un immeuble qui doit être démoli parce que désuet, non transportable ou non sécuritaire.

7. Le ministre des Transports ne peut rayer un immeuble de l'inventaire tant qu'il n'en a pas disposé. Les frais de gestion et d'administration de cet immeuble continuent pendant ce temps d'être à la charge de celui qui l'a déclaré excédentaire, ainsi que les frais de démolition le cas échéant.

Pour en diminuer les frais, le ministre qui a déclaré l'immeuble excédentaire peut le louer pour une durée maximale de 5 ans. Le bail doit prévoir que les frais d'exploitation, les taxes et les assurances sont à la charge du locataire. Une copie du bail doit être transmise au ministre des Transports.

8. Lorsqu'un ministère manifeste son intérêt à utiliser un immeuble qui apparaît dans l'inventaire, le ministre des Transports en informe le ministère qui l'a déclaré excédentaire pour que celui-ci en transfère la gestion et l'administration par arrêté ministériel.

9. Lorsque plus d'un ministère ont manifesté leur intérêt à utiliser le même immeuble, le transfert est décidé par le ministre des Transports, après concertation avec les intéressés.

10. Lorsqu'aucun ministère n'a manifesté un intérêt à utiliser un des immeubles visés dans l'article 5, le ministre des Transports peut en disposer.

11. Si l'immeuble est situé dans une zone agricole au sens de la Loi sur la protection du territoire agricole (L.R.Q., chap. P-41.1), le ministre des Transports ne peut en disposer que conformément aux conditions suivantes:

1^o si l'immeuble est loué à un exploitant depuis au moins 1 an, il doit d'abord le lui offrir à un prix correspondant à sa valeur, déduction faite du coût des améliorations apportées par le locataire.

L'exploitant dispose d'un délai de 30 jours pour accepter l'offre du ministre. Un délai différent peut toutefois être convenu entre les parties si l'exploitant a déjà notifié le ministre de se porter acquéreur de ce bien;

2^o si l'immeuble ne fait pas l'objet d'une location au sens du premier alinéa du paragraphe 1^o, si l'exploitant n'a pas répondu dans le délai prévu à l'offre de vente ou s'il l'a refusée, le ministre peut procéder par

appel d'offres sur invitation auprès des exploitants dont un immeuble est contigu à celui à disposer ainsi qu'auprès de l'exploitant qui en est locataire depuis moins de 1 an.

Le délai de soumission fixé par l'appel d'offres ne peut être inférieur à 30 jours. Si, à la date de l'ouverture des soumissions, aucun des exploitants n'a présenté d'offres, l'immeuble est alors offert à tous les exploitants par soumissions.

12. Si le ministre des Transports n'a pu disposer d'un immeuble situé dans une zone agricole conformément à l'article 11, il doit l'offrir au ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation pour qu'il puisse, dans un délai de 90 jours, lui faire connaître son intérêt à l'utiliser.

Si le ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation n'a pas répondu dans le délai prévu à l'offre ou s'il la refusé, le ministre des Transports peut offrir cet immeuble au public par soumissions.

13. Si l'immeuble n'est pas situé dans une zone agricole, il doit être offert successivement:

1^o à la Société immobilière du Québec;

2^o aux ministères des Affaires sociales et de l'Education pour le bénéfice d'instructions de leurs réseaux respectifs;

3^o aux municipalités.

Lorsqu'aucune de ces entités n'a manifesté un intérêt à acquérir cet immeuble, il est alors offert au public par soumissions.

14. Lorsque des soumissions sont exigées, elles doivent être sollicitées par affichage sur le site de l'immeuble pendant au moins un mois ou par appel d'offres dans les journaux.

Si la valeur de l'immeuble offert n'excède pas 25 000 \$, les soumissions peuvent alors être sollicitées par encan public.

15. Les soumissions peuvent aussi, malgré le premier alinéa de l'article 14, être sollicitées sur invitation dans l'un ou l'autre des cas suivants:

1^o si l'immeuble est enclavé de façon telle qu'une seule personne peut s'en porter acquéreur;

2^o si un passage peut être exigé sur cet immeuble par un propriétaire d'immeuble contigu, ou si une partie de l'immeuble est sujette à un droit de passage au; bénéfice du propriétaire d'un immeuble contigu;

3^o s'il s'agit de permettre à une personne de racheter en tout ou en partie l'immeuble acquis d'elle par expropriation par le gouvernement;

4^o s'il s'agit d'un immeuble dont la valeur est inférieure à 2 000 \$.

16. Le ministre des Transports ne peut disposer d'un immeuble à un prix moindre que sa valeur, sauf s'il s'agit de la cession d'un immeuble à la Société immobilière du Québec, à une institution relevant du ministère des Affaires sociales ou de l'Éducation ou à une municipalité; dans ce cas, la cession ne peut être faite à un prix inférieur à la valeur du terrain, compte tenu des liens et servitudes qui peuvent l'affecter.

17 Malgré l'article 16, le ministre des Transports peut disposer d'un immeuble à titre gratuit en faveur d'une municipalité à la condition qu'il soit utilisé pour son réseau routier.

Il peut aussi consentir, à titre gratuit, à une municipalité un droit réel pour des travaux d'utilité publique s'ils confèrent une plus-value à l'immeuble.

Les frais relatifs à la cession sont à la charge de la municipalité et l'acte doit comporter, le cas échéant, une clause autorisant le ministre à en reprendre possession aux frais de la municipalité ou à lui en réclamer la valeur à la date de la réclamation ou cas d'abandon du projet d'utilisation pour son réseau routier.

18. Le présent règlement remplace le Règlement sur les conditions d'aliénation des biens immeubles publics excédentaires (R.R.Q., 1981, chap. A-6, r.3).

19. Le présent règlement entre en vigueur le dixième jour qui suit la date de sa publication à la Gazette officielle du Québec.

ANNEXE VI

**DIRECTIVE PRELIMINAIRE DU MINISTRE INDIQUANT LA NATURE,
LA PORTEE ET L'ETENDUE DE L'ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT**

MINISTERE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUEBEC

Directive du ministre indiquant la nature, la portée
et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement

Autoroute 20, tronçon Bic/Mont-Joli

DOSSIER no. 102-8232-11

Sainte-Foy, le 22 décembre 1983

INTRODUCTION

La présente directive a pour but d'indiquer à l'initiateur du projet les éléments importants de l'étude d'impact à réaliser dans le cadre du projet de l'autoroute 20, tronçon Bic/Mont-Joli.

Le contenu de l'étude d'impact doit se conformer à la section III du Règlement général relatif à l'évaluation et à l'examen des impacts sur l'environnement (décret 3734-80, 3 décembre 1980). Elle doit être conçue de façon à être un véritable outil de planification de l'utilisation du territoire, préparée selon une méthode scientifique et satisfaire les besoins du réviseur, du public et du décideur. Tout au long de sa réalisation, l'initiateur doit porter une attention particulière aux informations et préoccupations émanant des municipalités (locale et régionale) et autres organismes du milieu touchés par le projet et, fournir en annexe la liste des organismes contactés.

Cette directive est divisée en deux chapitres. Le premier présente la démarche générale d'une étude impliquant la reconstruction d'une nouvelle route alors que le second précise les éléments plus particuliers au présent projet.

CHAPITRE I: DEMARCHE GENERALE

1. JUSTIFICATION DU PROJET ET SOLUTIONS PROPOSEES

Cette étape vise la présentation des éléments de justification de ce projet. Ces derniers doivent être de nature à expliciter le cheminement suivi pour en arriver au choix d'une solution tout en démontrant l'opportunité de sa réalisation. Toutefois, le choix d'une solution n'implique pas une localisation précise des ouvrages.

1.1 Problématique

L'initiateur doit faire ressortir les raisons qui ont donné naissance au projet en présentant les conditions et problèmes identifiés dans le milieu. Dans ce contexte, la description du réseau routier actuel et l'identification des secteurs problématiques étayées sur la base de données relatives aux activités riveraines et à la circulation (débit journalier, composition, origine et destination, sécurité, prévisions...) doivent être effectuées.

Cet exposé des éléments problématiques conduit l'initiateur à identifier clairement ses objectifs en termes de circulation compte tenu des normes actuelles de conception routière, des secteurs à relier ou à desservir et de la clientèle visée. Il doit également mentionner tout autre objectif qu'il cherche à atteindre localement et/ou régionalement.

1.2 Analyse de solutions

Compte tenu des problèmes identifiés et des objectifs poursuivis, l'initiateur doit évaluer la possibilité de construire une nouvelle route comparativement aux possibilités d'amélioration du réseau routier existant.

Cette analyse sommaire doit s'effectuer en considérant les impacts environnementaux appréhendés, les aspects technico-économiques et l'atteinte des objectifs déjà identifiés. Ceci implique que l'on tienne compte de l'utilisation actuelle et prévisible du territoire, incluant les effets d'entraînement sur le réseau actuel et projeté.

Suite à cette analyse et sur la base de motifs suffisamment étayés, une sélection peut être effectuée. De plus, comme certaines contraintes (budgétaires, conjoncturelles...) peuvent éventuellement retarder la réalisation du projet, l'initiateur doit examiner les conséquences de son report.

1.3 Description technique de la ou des solution(s) retenue(s)

L'initiateur doit indiquer et illustrer les grandes caractéristiques techniques de la ou des solution(s) retenue(s) (largeur nominale de l'emprise, nombre de voies, présence de terre-plein...). De plus, il doit préciser les conditions d'accès et présenter les modalités de raccordement avec le réseau actuel et les améliorations à y apporter.

2. L'ANALYSE D'IMPACT

L'analyse d'impact vise à identifier la localisation optimale pour la réalisation du projet et en déterminer l'acceptabilité environnementale. Cette analyse comporte plusieurs étapes soit une connaissance adéquate du milieu, l'identification et l'évaluation des impacts, la proposition de mesures de mitigation et une analyse comparative des tracés.

2.1 Identification de la zone d'étude

Compte tenu des secteurs à relier, de la ou des solution(s) précédemment retenue(s) et des contraintes majeures sur les plans environnementaux et technico-économiques, l'initiateur doit identifier une zone d'étude et en justifier les limites. Cette zone doit permettre de cerner tant les effets directs qu'indirects du projet et être suffisamment vaste pour permettre l'élaboration de variantes de tracés.

2.2 Inventaire de la zone d'étude

L'initiateur doit présenter la description des composantes des milieux naturel et humain de la zone d'étude. Le choix des composantes et l'extension donnée à leur description doivent correspondre à leur degré d'affectation par le projet et leur importance dans la zone d'étude.

L'inventaire de la zone d'étude doit être relativement détaillé et la cartographie faite à grande échelle. La présentation de trois types de données doit être envisagée soit: 1) les informations actuellement disponibles sur les cartes conventionnelles et dans les agences gouvernementales ou autres; 2) des inventaires de potentiel pour des aspects particuliers lorsque les données ne sont pas disponibles; et, 3) des inventaires plus détaillés sur des parties de la zone d'étude touchées directement par le projet lorsque celles-ci présentent des potentiels particulièrement élevés ou lorsque certains impacts importants sont prévus.

2.3 Elaboration de tracés

A l'intérieur de la zone d'étude, l'initiateur doit identifier les résistances techniques et environnementales à la réalisation du projet routier. Ces résistances doivent être hiérarchisées et la pondération utilisée doit être clairement expliquée. Cet exercice doit permettre à l'initiateur de localiser des tracés tout en justifiant les points de chute de ces derniers.

2.4 Identification et évaluation des impacts

Compte tenu des caractéristiques du milieu et des travaux prévus, l'initiateur doit procéder à l'identification des impacts. Cet exercice, le plus factuel possible, consiste à déterminer la nature et l'envergure des impacts engendrés par les tracés étudiés. Les principaux critères utilisés à cette étape sont l'intensité (aspect quantitatif), l'étendue (portée spatiale et systématique) et la durée (aspect temporel).

L'évaluation des impacts a pour objectif d'en déterminer l'importance. Il s'agit pour l'initiateur de porter un jugement de valeur sur les impacts identifiés pour chacun des tracés et ce, à l'aide de critères tels que la sensibilité, la rareté, l'irréversibilité, l'attitude ou la perception des gens du milieu...

2.5 Identification des mesures de mitigation

Pour chacun des tracés, l'initiateur doit identifier les mesures de mitigation qui sont importantes et/ou discriminantes pour effectuer une analyse comparative et évaluer les impacts résiduels.

2.6 Analyse comparative des tracés étudiés et choix du tracé préférentiel

L'initiateur doit procéder à une analyse comparative des tracés étudiés. Celle-ci doit s'appuyer sur l'évaluation des impacts environnementaux, sur les mesures de mitigation proposées et sur des critères technico-économiques. La méthode utilisée pour le choix du tracé préférentiel doit être clairement expliquée.

3. DESCRIPTION DU PROJET RETENU ET DE SES MODALITES DE REALISATION

Cette partie vise à décrire le projet retenu et ses modalités de réalisation ainsi qu'à préciser les éléments importants à inclure aux plans et devis.

3.1 Identification finale des mesures de mitigation pour le tracé retenu

L'initiateur doit identifier des mesures de mitigation sur l'ensemble du tracé retenu pour compléter ainsi celles qui avaient été présentées préalablement à l'analyse comparative des tracés et, s'il y a lieu, proposer des mesures destinées à compenser les impacts résiduels. Enfin, toutes ces mesures devront être ultérieurement inscrites aux plans et devis de construction.

De plus, au moment de l'élaboration des plans d'avant-projet (ou le cas échéant, des plans de construction), des modifications ponctuelles aux caractéristiques techniques initialement retenues peuvent être envisagées (diminution de la largeur de l'emprise, léger déplacement de la ligne de centre, modification du type de drainage...).

3.2 Description du projet

L'initiateur doit décrire de façon détaillée le projet en reprenant les éléments énoncés lors de la description technique de la solution retenue et en y intégrant les éléments particuliers au tracé choisi. Cette description doit aussi inclure le nom des municipalités traversées de même que l'énumération des lots touchés.

Une description des principaux travaux de construction et des mesures de mitigation associées doit également être fournie. L'initiateur doit de plus indiquer les dates de début et de fin des travaux ainsi que la séquence généralement suivie. Advenant que la réalisation complète du projet soit répartie en plusieurs phases, l'initiateur doit dans la mesure du possible indiquer et justifier le calendrier qu'il compte suivre. L'initiateur doit indiquer s'il compte élargir l'emprise pour s'approvisionner en matériaux d'emprunt.

De plus, la procédure utilisée par le service des Expropriations et plus spécifiquement les normes régissant le déplacement des bâtiments doivent être décrites de façon succincte et vulgarisée en annexe.

3.3 Mesures de surveillance et de suivi

L'initiateur doit expliquer les mécanismes de surveillance qu'il entend mettre de l'avant pour s'assurer que les mesures de mitigation inscrites aux plans et devis soient respectées.

En outre, advenant l'identification d'impacts environnementaux particulièrement importants ou comportant des aspects de risque et d'incertitude, l'initiateur doit envisager un suivi. Ce suivi a pour objectif d'une part, de préciser la nature et l'envergure de ces impacts et d'autre part, de vérifier l'efficacité des mesures de mitigation préconisées et le cas échéant, de les remplacer par d'autres plus appropriées.

4. PRESENTATION DE L'ETUDE D'IMPACT

Les données de l'étude doivent être présentées de façon claire et concise. Ce qui peut être cartographié doit l'être et ce, à des échelles adéquates. Le ou les tracé(s) étudié(s) doivent figurer autant sur les cartes thématiques que sur les cartes synthèses et un plan d'avant-projet doit être fourni.

Toutes les sources de renseignements doivent être données en référence. De plus, les méthodes utilisées au cours de la réalisation de l'étude d'impact (inventaire, élaboration de tracé, analyse comparative...) doivent être présentées et explicitées. En outre, le nom, la profession et la fonction des personnes qui sont responsables de la réalisation de l'étude d'impact doivent être indiqués.

Considérant que l'étude d'impact doit être mise à la disposition du public pour information, l'initiateur doit fournir un résumé vulgarisé des éléments essentiels et des conclusions de ladite étude ainsi que tout autre document qu'il juge nécessaire pour la bonne compréhension du projet. Ce résumé, publié séparément, doit inclure une carte illustrant les impacts et les mesures de mitigation du projet retenu.

Lors du dépôt officiel de l'étude d'impact au ministre, l'initiateur doit fournir trente (30) copies du dossier complet.

CHAPITRE II: LES ELEMENTS PARTICULIERS A ETRE ANALYSES COMPTE TENU DU PROJET ET DU MILIEU TRAVERSE

1.1 Problématique

La problématique de ce projet de l'autoroute 20, tronçon Bic/Mont-Joli doit mettre en lumière les problèmes de circulation rencontrés entre ces deux agglomérations en termes de déficiences (structurales et géométriques) du réseau routier

actuel et de concentrations trop importantes de véhicules. Dans ce contexte, l'initiateur doit effectuer la description des caractéristiques du réseau en insistant sur la capacité des infrastructures routières en place et sur les éléments conflictuels en regard de la fluidité de la circulation. L'initiateur doit également préciser les éléments problématiques associés à la présence de la ville de Rimouski. Ainsi, il fera état des différents pôles d'activités retrouvés dans l'agglomération, lesquels pôles engendrent d'importants mouvements de circulation. Dans ce contexte, il doit de plus identifier les principales artères urbaines empruntées et préciser en quoi leurs caractéristiques structurales et géométriques de même que l'agencement de la signalisation et la présence de la voie ferrée entraînent des problèmes se répercutant notamment sur la 132.

Dans son analyse des caractéristiques de la circulation empruntant ce réseau, l'initiateur doit traiter des volumes et des mouvements actuels et prévisibles de la circulation en portant une attention particulière entre autres, à la circulation de transit versus la circulation locale, aux différences observables entre les périodes de l'année, aux mouvements pendulaires entre Rimouski et les municipalités environnantes. De plus, les temps de parcours pour la traversée de l'agglomération de Rimouski, en périodes de pointe et hors-pointe doivent être évalués.

1.2 Analyse de solutions

L'initiateur doit examiner comparativement à la construction d'un lien autoroutier entre Bic et Mont-Joli les possibilités d'amélioration du réseau routier actuel tant au niveau de la route 132 de part et d'autre de l'agglomération de Rimouski qu'au niveau des principales collectrices de la ville de Rimouski. On considérera aussi le fait qu'une partie de la circulation utiliserait en direction de Rimouski des chemins secondaires parallèles à la 132. Cette étude doit prendre en considération entre autres, les effets d'entraînement sur les fonctions commerciales, industrielles et touristiques présentes le long de la route 132.

L'initiateur ayant avancé une solution autoroutière entre Bic et Mont-Joli avec raccordement au boulevard Arthur-Buies, il doit démontrer comment ce projet permet de solutionner les problèmes de circulation identifiés au niveau de la route 132 et de la Ville de Rimouski. De plus, compte tenu du calendrier de réalisation proposé, lequel scinde le projet en deux phases distinctes, soit ce qui sera réalisé avant 1988 (de Bic à la route 232 y compris le raccordement au boulevard Arthur-Buies) et ce qui est prévu à une date indéterminée après 1988 (de la route 232 jusqu'à Mont-Joli), l'initiateur doit justifier ce calendrier et en analyser les implications, dont entre autres, celles de canaliser une partie de la circulation entre Bic et Rimouski sur un nouvel axeroutier pour ensuite la rabattre sur la route 132, via le réseau municipal de Rimouski (notamment le boulevard Arthur-Buies). Cette analyse doit indiquer quels sont les éléments problématiques solutionnés par la construction de cette première phase, les

clientèles visées, les modifications souhaitées aux patrons de circulation, les itinéraires préférentiels à l'intérieur de Rimouski ainsi que la nature et le volume de circulation qui les emprunteront. Cette analyse doit aussi conduire l'initiateur à identifier d'autres scénarios de calendrier de réalisation dont les implications au niveau de la ville de Rimouski seraient moindres.

1.3 Description de la (ou des) solution(s) retenue(s)

Dans le contexte d'une solution autoroutière, l'initiateur doit également indiquer sa politique concernant l'implantation d'haltes routières et les possibilités que de tels équipements soient réalisés dans le contexte du présent projet.

2.2 Inventaire de la zone d'étude

Lors de la description des composantes du milieu naturel, l'initiateur doit porter une attention particulière aux aspects suivants:

- l'eau: le réseau hydrographique, la délimitation des bassins versants;
- le sol: les dépôts meubles, le relief, les zones d'érosion, les sites de glissement;
- la forêt: les types de peuplements et leur stade de développement en détaillant les ensembles forestiers d'intérêt plus particulier telles les cèdrières, les érablières, etc.;
- la faune: les espèces des milieux terrestre et aquatique présentant un intérêt spécial de même que les habitats critiques. Les espèces menacées, les habitats exceptionnels et les espèces telles que le cerf de Virginie, la truite mouchetée feront l'objet d'une attention toute particulière.

Au niveau du milieu humain, l'initiateur devra préciser entre autres, les points suivants:

- les orientations prévues à l'intérieur des plans et règlements d'urbanisme des municipalités concernées;
- les orientations prévues aux schémas d'aménagement ou aux règlements de contrôle intérimaire des municipalités régionales de comté de Rimouski-Neigette et de La Mitis;
- les réalisations des municipalités et des organismes du milieu ainsi que leurs projets (à l'état de planification ou en voie d'ébauche) susceptibles d'entrer en conflit avec le présent projet;
- les concentrations d'habitations, les projets de lotissement, les zones urbaines et leur périmètre d'expansion prévisible;
- les fonctions des rues de Rimouski susceptibles d'être utilisées comme itinéraires privilégiés pour rejoindre la 132, de même que l'utilisation du sol en bordure de ces rues;
- les parcs industriels existants et projetés particulièrement ceux de Rimouski, Rimouski-est, Pointe-au-Père;
- les fonctions commerciales réparties le long de la route 132;

- les zones de villégiature et les équipements récréatifs et touristiques existants et projetés;
- les activités agricoles (utilisation actuelle et potentielle des terres, dynamisme de l'activité agricole, drainage, structure cadastrale, territoire agricole protégé, acériculture, etc.);
- les activités forestières (coupes, plantations, traitements sylvicoles particuliers);
- les éléments significatifs du patrimoine culturel, tels le bâti (ensembles et immeubles isolés), les sites archéologiques (localisation et description succincte des sites connus et le paysage (composantes et points de vue témoignant d'une organisation spatiale particulière);
- les sources d'alimentation en eau potable lorsqu'elles sont situées à proximité des tracés qui feront l'objet de l'analyse d'impact;
- les champs d'accès visuels;

2.4 Identification et évaluation des impacts

L'initiateur doit entre autres, analyser les éléments suivants:

- l'immobilisation de superficies affectées à la production agricole et acéricole et les effets découlant de la sectionnement de telles exploitations (créations d'enclaves, entrave aux déplacements d'animaux, de machineries, modification au drainage naturel et artificiel...);
- les incidences sur les activités commerciales, industrielles et touristiques réparties en bordure de la route 132 en termes d'identification des fonctions affectées par les modifications de la circulation et d'évaluation de leur perte de clientèle;
- les effets liés à l'augmentation de la circulation sur certaines artères de la ville de Rimouski;
- l'augmentation des pressions de développement en bordure des routes d'accès à l'autoroute en regard des mécanismes de contrôle inhérents aux réglementations de zonage actuellement en vigueur;
- l'augmentation des niveaux sonores perçus par les résidents à proximité du tracé autoroutier et des routes d'accès;
- les modifications ponctuelles du paysage par les diverses constituantes de l'autoroute;
- les effets sur la faune aquatique et terrestre;
- les risques de contamination des sources d'eau potable;
- la destruction de la végétation due au déboisement;
- la modification des conditions de drainage.

3.1 Identification finale des mesures de mitigation pour le tracé retenu

L'initiateur doit entre autres, procéder à une détermination théorique du potentiel archéologique du tracé retenu, et lorsque connu, des bancs d'emprunt et leurs chemins d'accès. Cette démarche (étude de potentiel et vérification visuelle) doit permettre d'identifier dans l'étude d'impact et de localiser au plan d'avant-projet des zones où des sondages archéologiques et le cas échéant, des fouilles devront être effectués préalablement aux travaux de construction.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 052 045