
Rapport d'analyse environnementale

**Projet de réaménagement des routes 232 et 295,
sur le territoire de la Paroisse de Saint-Michel-du-Squatec
par le ministère des Transports**

Dossier 3211-05-82

Le 23 août 2003

Sommaire exécutif

Le présent rapport d'analyse environnementale traite du projet du ministère des Transports (MTQ) pour le réaménagement des routes 232 et 295 sur le territoire de la Paroisse de Saint-Michel-du-Squatec localisée dans la Municipalité régionale de comté (MRC) de Témiscouata.

Ce projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu du paragraphe *e* de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9).

Pour le MTQ, le projet de réaménagement des routes 232 et 295 est rendu nécessaire en raison de déficiences géométriques (en profil et en plan), d'une problématique de vitesse lente pour les véhicules lourds en montée, de difficultés de virage, de difficultés de visibilité aux intersections, du taux d'accidents relativement élevé pour une route secondaire ainsi que de la nécessité d'assurer un niveau de service adéquat.

Le projet consiste à reconstruire la route sur une longueur totale de 5,34 kilomètres. La route reconstruite aurait 2 voies de 3,5 mètres avec des accotements en gravier de 2,5 mètres. En présence de voie auxiliaire, sur 3,5 kilomètres, les accotements de gravier seraient de 2 mètres. Le profil vertical serait ramené à une amplitude inférieure à 10 % et une emprise variant de 35 mètres à 60 mètres serait requise selon les déblais et les remblais nécessaires. Le coût du projet est estimé à environ 7 millions de dollars.

À la fin de la période d'information et de consultation publiques, trois demandes d'audience publique ont été adressées au ministre de l'Environnement et ce dernier a confié un mandat d'enquête et de médiation au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). Le rapport du BAPE conclut que les requérants ont signé des ententes avec le MTQ sur les objets de leurs préoccupations.

De façon générale, les principaux impacts potentiels du projet identifiés par le MTQ concernent la qualité de vie des résidents pendant les travaux et une fois les travaux complétés ainsi que l'immobilisation de terres agricoles, le déboisement de terres forestières et la modification du caractère naturel du paysage. Le MTQ a proposé différentes mesures de suivi, d'atténuation et de compensation pour tenir compte de ces impacts.

L'analyse environnementale du projet a été effectuée en collaboration avec différentes unités du ministère de l'Environnement (MENV) et d'autres ministères et organismes gouvernementaux. La conclusion principale du rapport d'analyse environnementale est qu'il est opportun de réaliser le projet compte tenu de sa justification, des bénéfices attendus et du caractère acceptable de ses impacts au plan environnemental.

Équipe de travail

Du Service des projets en milieu terrestre :

Chargé de projet :	Monsieur Éric Thomassin
Supervision administrative :	Madame Linda Tapin, chef de service
Coordination :	Monsieur Luc Valiquette, Coordonnateur – Projets transport
Révision de textes et éditique :	Madame Valérie Blais, secrétaire

Table des matières

INTRODUCTION.....	1
1. LE PROJET	3
1.1 LOCALISATION DU PROJET	3
1.2 RAISON D'ÊTRE DU PROJET	3
1.3 DESCRIPTION GÉNÉRALE DU PROJET ET DE SES COMPOSANTES	6
2. L'ANALYSE ENVIRONNEMENTALE.....	7
2.1 ANALYSE DE LA RAISON D'ÊTRE DU PROJET	7
2.2 ANALYSE DE VARIANTES	7
2.3 RÉSULTATS DE LA MÉDIATION ENVIRONNEMENTALE	10
2.4 CADRE DE VIE DES RÉSIDANTS	11
2.4.1 <i>Acquisitions</i>	11
2.4.2 <i>Rapprochement de la route</i>	12
2.4.3 <i>Autres considérations</i>	12
2.5 CONDITIONS DE VIE DES RÉSIDANTS	13
2.5.1 <i>Approvisionnement en eau potable</i>	13
2.5.2 <i>Bruit routier</i>	14
2.6 LE TERRITOIRE ET SES USAGES.....	15
2.6.1 <i>Protection du territoire et des activités agricoles</i>	15
2.6.2 <i>Territoire forestier et activités forestières</i>	16
2.7 AUTRES CONSIDÉRATIONS	17
2.7.1 <i>Impacts en période de construction</i>	17
2.7.2 <i>Impacts sur le paysage</i>	17
2.7.3 <i>Impacts sur les milieux physique et biologique</i>	18
2.7.4 <i>Surveillance et suivi</i>	19
2.8 ANALYSE À L'ÉGARD DU DÉVELOPPEMENT DURABLE	19
CONCLUSION.....	20
RÉFÉRENCES.....	23
ANNEXES.....	25

TABLEAU

Tableau 1 : Avantages et inconvénients des variantes A, B et C	8
--	---

FIGURES

Figure 1 : Localisation du projet	4
---	---

Figure 2 : Variantes étudiées dans le cadre de la procédure	9
---	---

INTRODUCTION

Objet du rapport

Ce rapport d'analyse environnementale concernant le projet des routes 232 et 295 sur le territoire de la Paroisse de Saint-Michel-du-Squatec par le ministère des Transports du Québec (MTQ) est réalisé dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

« Cette analyse environnementale vise à produire une argumentation objective quant à l'acceptabilité environnementale du projet. Plus précisément, elle vise à évaluer si l'initiateur du projet a retenu l'option de moindre impact, si les impacts du projet sont acceptables au plan environnemental, s'il est conforme aux lois, règlements et politiques du gouvernement et, compte tenu de la justification du projet et de ses impacts, s'il est opportun de le réaliser¹ ».

Cadre légal

Le projet de réaménagement des routes 232 et 295 est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu de l'article 2, paragraphe e du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., c. Q-2, r. 9) puisqu'il prévoit le réaménagement d'une route sur une longueur de plus de un kilomètre et dont l'emprise possède une largeur moyenne de 35 mètres ou plus.

La réalisation de ce projet nécessite la délivrance d'un certificat d'autorisation du gouvernement. La procédure à suivre avant qu'un tel certificat soit délivré, définie à la section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2), comporte notamment la production par l'initiateur du projet d'une étude d'impact dont la nature, la portée et l'étendue sont définies dans une directive délivrée par le ministre de l'Environnement. Les principales étapes précédant la production du présent rapport sont consignées à l'annexe 1.

Consultation publique

Par ailleurs, un dossier relatif à ce projet (comprenant notamment l'avis de projet, la directive du ministre, l'étude d'impact préparée par l'initiateur du projet et les avis techniques obtenus des divers experts consultés) a été soumis à une période d'information et de consultation publiques de 45 jours, et ce, conformément aux dispositions de la section IV du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement. Les principales constatations du compte rendu que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a transmis au ministre de l'Environnement à la suite de la période de consultation et d'information publiques sont présentées à l'annexe 2 du présent rapport.

À la suite des demandes d'audiences publiques qu'il a reçues concernant ce projet, le ministre de l'Environnement, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2), a mandaté le BAPE afin qu'il réalise un mandat

¹ Paragraphe tiré de : Ministère de l'Environnement, Direction des évaluations environnementales, *L'évaluation environnementale au Québec : procédure applicable au Québec méridional*, Québec, 1995, mise à jour fév. 2001.

d'enquête et de médiation. La conclusion du rapport que le BAPE a transmis au ministre de l'Environnement à la suite de ce mandat d'enquête et de médiation est présentée à l'annexe 2 du présent rapport.

Lorsqu'il sera pertinent de le faire, le rapport d'analyse environnementale fera référence aux préoccupations du public, telles qu'elles ont été exprimées dans le cadre du processus d'information et de consultation. Dans une perspective de développement durable, la consultation de la population apporte un éclairage essentiel à l'analyse du projet.

Consultation gouvernementale

Le présent rapport constitue le résultat de l'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet. Sur la base des informations fournies par l'initiateur du projet et de celles issues des consultations publiques, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère de l'Environnement (MENV) et du gouvernement (voir l'annexe 3 pour la liste des unités du MENV, ministères et organismes consultés) permet d'établir, à la lumière de la raison d'être du projet, l'acceptabilité de ses impacts sur l'environnement et d'en déterminer les conditions d'autorisation par le gouvernement.

Plan du rapport

Le rapport d'analyse environnementale présente :

- le projet, sa localisation, sa raison d'être, une description générale du concept et de ses composantes (section 1);
- l'analyse environnementale des enjeux associés au projet. Après avoir précisé la méthode générale concernant le choix des enjeux, le rapport traite de l'analyse à l'égard des enjeux suivants : la raison d'être, l'analyse des variantes, les résultats de la médiation environnementale, cadre de vie des résidants, les conditions de vie des résidants, le territoire et ses usages, les autres enjeux et impacts ainsi que le développement durable (section 2);
- la conclusion sur l'acceptabilité environnementale et la recommandation du MENV quant à l'autorisation du projet (section 3);
- enfin, les sections qui suivent la conclusion concernent les références et les annexes.

1. LE PROJET

Cette section reprend l'essentiel des renseignements fournis par l'initiateur du projet dans l'étude d'impact et différents documents déposés. Il s'agit d'une section essentiellement descriptive devant présenter le projet et servir de référence à l'analyse environnementale qui est effectuée à la section suivante.

1.1 Localisation du projet

Le projet de réaménagement des routes 232 et 295 est d'une longueur de 5,34 kilomètres. Le tronçon visé se situe au nord du noyau villageois de Saint-Michel-du-Squatec. Cette localité est située au sud-est de l'agglomération de Rivière-du-Loup. Il est possible d'y accéder à partir de Cabano (route 185) en empruntant la route 232. Le milieu traversé est essentiellement forestier et rural. La figure 1 permet de localiser le projet et les portions des routes 232 et 295 qui en font partie. Mentionnons que sur une distance de 1,8 kilomètre le tracé des routes 232 et 295 se superposent

1.2 Raison d'être du projet

Selon l'analyse du MTQ, plusieurs éléments justifient l'intervention proposée afin de réaménager les routes 232 et 295. Ces éléments concernent le contexte de planification, les problèmes rencontrés et les préoccupations locales.

L'insertion dans un contexte de planification plus large

Selon la proposition de plan de transport du Bas-Saint-Laurent, la mission du MTQ est d'assurer la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement économique, social et durable².

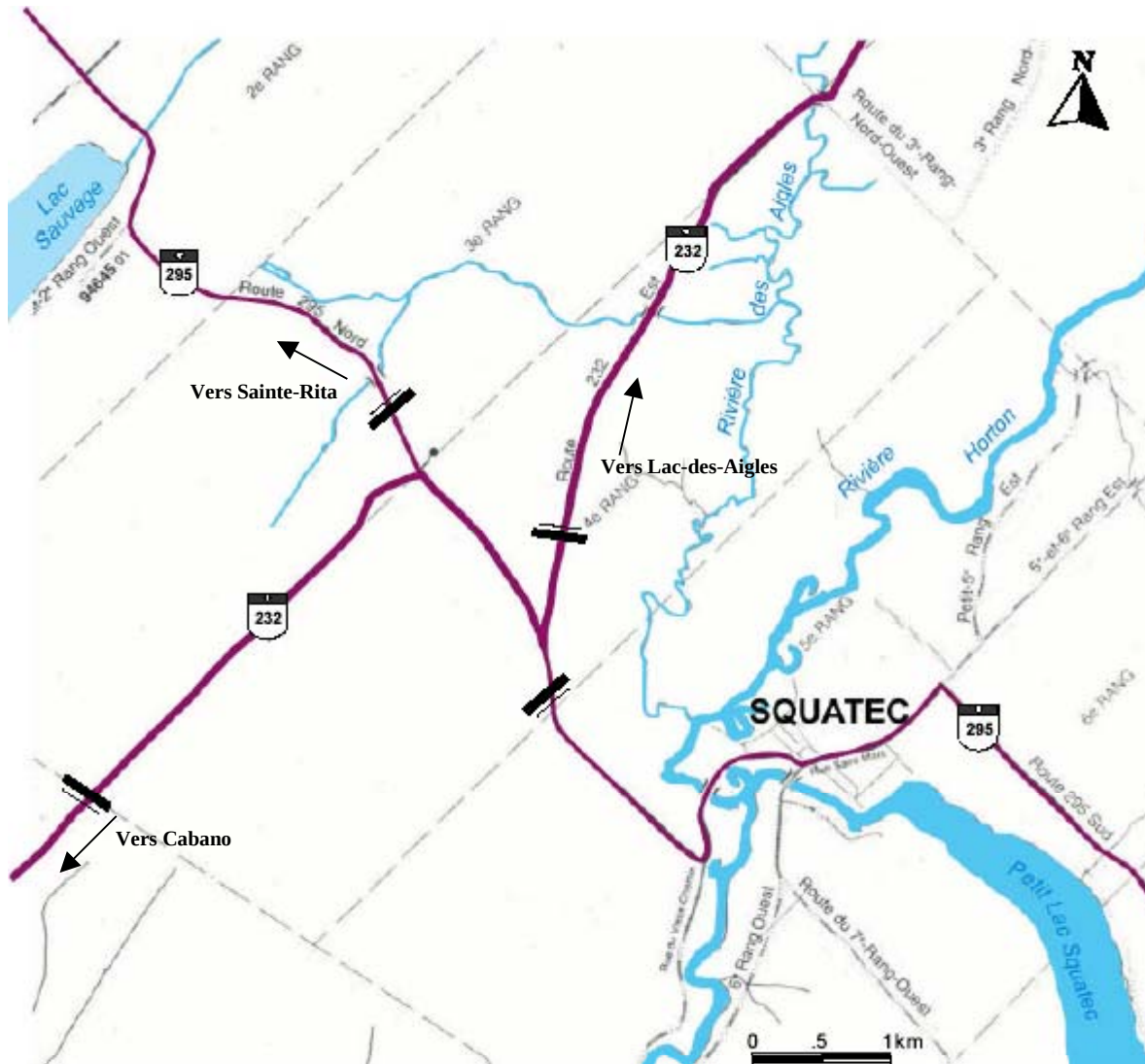
Dans cette proposition, l'enjeu de la mobilité des personnes et des marchandises sur un réseau routier sécuritaire basée sur les besoins de déplacement interrégional et intra-régional semble être le plus pertinent au projet. Dans le diagnostic il est noté que le taux d'accident est élevé sur la route sinueuse qu'est la route 232. En ce sens, selon la proposition, la sécurité à l'intersection entre les routes 232 et 295 est considérée comme médiocre alors que pour le reste du tracé du projet le niveau de sécurité serait bon.

Deux des orientations de la proposition de plan de transport semblent en lien avec le projet en abordant l'amélioration du réseau routier et la sécurité routière (orientation 2 – Amélioration des conditions de déplacement régional et local sur les autres routes du réseau routier supérieur ainsi que de la qualité des chaussées; orientation 9 – Amélioration de la sécurité routière).

² Ministère des Transports, Proposition de plan de transport du Bas-Saint-Laurent, région du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, Révisé le 6 février 2003, 107 pages.

Le projet analysé ici est identifié à la proposition (projets inscrits à la planification dans l'axe « amélioration du réseau routier ») avec une mention que l'amélioration porte sur les courbes et les pentes. Le projet n'est cependant pas mentionné spécifiquement dans le texte de la proposition de plan de transport. Soulignons que les modalités de mise en œuvre du plan de transport seront définies dans le plan d'action qui devrait être adopté plus tard.

FIGURE 1 : LOCALISATION DU PROJET



Source : Figure 1 du résumé de l'étude d'impact

Des problèmes précis

Selon la proposition de plan de transport, la route 232 est désignée route régionale et la route 295 est désignée route collectrice. Dans ce contexte, les problèmes précis relevés par le MTQ pour le corridor à l'étude concernent les caractéristiques géométriques et structurales, la circulation et la sécurité routière.

Au niveau des caractéristiques géométriques et structurales, le MTQ précise que les routes 232 et 295 se composent de deux voies de 3,35 mètres et de d'accotements en gravier d'une largeur de 1 mètre ou moins. L'emprise aurait actuellement une largeur moyenne de 20,12 mètres. Selon le MTQ, ces caractéristiques seraient inférieures à la norme pour ce type de route. De plus, compte tenu de l'augmentation prévue du volume de circulation, une configuration à deux voies de circulation de 3,5 mètres et des accotements de 2,5 mètres serait requise afin de répondre au débit futur évalué à plus de 2000 véhicules par jour.

D'autres éléments justifieraient aussi la réalisation du projet, comme la présence de deux courbes sous-standard qui doivent être prises à vitesse réduite ainsi que la présence d'une forte pente (jusqu'à 13 %) qui crée un ralentissement de la circulation, particulièrement pour les véhicules lourds. Les courbes et les pentes font que les dépassements sont interdits sur 86 % du tracé du projet. Cette absence de possibilité de dépassement peut être problématique pour la fluidité de la circulation. Ce secteur présente aussi deux intersections déficientes puisqu'elles sont en « Y » plutôt qu'à angle droit. Aussi, les mouvements de virages ne sont pas délimités, la visibilité y est difficile et il y a absence de plateau d'arrêt. Enfin, la poudrière créerait des conditions de circulation difficiles en période hivernale.

Au chapitre de la circulation dans la zone du projet, le débit de circulation journalier moyen annuel (DJMA) est globalement inférieur à 2000 véhicules. Deux tronçons ont cependant un achalandage élevé (tronçon vers Saint-Michel-du-Squatec : 1930 véhicules dont 26 % de camions; tronçon commun des routes 232 et 295 : 1710 véhicules et 17 % de camions). Le fort pourcentage de circulation de camions relevé s'expliquerait par la présence d'usines de transformation du bois à Saint-Michel-du-Squatec, Lac-des-Aigles et Cabano.

Selon les relevés effectués par le MTQ, le niveau d'utilisation de l'intersection vers Lac-des-Aigles (route 232 en direction est) justifierait l'ajout d'une voie de virage à gauche. Dans le cas de l'intersection vers Sainte-Rita, bien que le seul niveau d'utilisation ne puisse le justifier, la situation particulière de cette intersection (courbe et pente) justifierait l'ajout d'une voie de virage à gauche.

En matière de sécurité routière, le MTQ a relevé 17 accidents entre 1998 à 2000. Le taux d'accidents serait supérieur au taux critique (pour une route comparable) en dehors des intersections, alors qu'il serait inférieur au taux critique aux deux intersections. Globalement, le MTQ estime que le nombre d'accidents est relativement élevé pour une route secondaire.

L'intégration aux préoccupations locales

Mentionnons que le projet a fait l'objet de discussions à l'échelle locale. La réflexion au sujet du réaménagement des routes 232 et 295 a débuté en 1983. L'étude d'impact mentionne que la Paroisse de Saint-Michel-du-Squatec aurait d'abord refusé des propositions de tracé en 1985. En 1997, le MTQ a réactivé le dossier et la paroisse aurait accepté le plan du projet la même année. En 2001, le MTQ a présenté à la paroisse le projet, ses impacts et les mesures d'atténuation. La Paroisse de Saint-Michel-du-Squatec a par la suite adopté une résolution d'appui au projet³.

³ Voir l'annexe 3 de l'étude d'impact.

De plus, mentionnons que deux grandes orientations en matière de transport inscrites dans le projet de schéma d'aménagement révisé de la MRC Témiscouata (PSAR, juin 2001) concernent le maintien de la fonctionnalité des principaux axes routiers de la MRC (dont la route 232) et la protection des axes de circulation de loisir.

Les objectifs du MTQ

Compte tenu du contexte du corridor du projet et des problèmes identifiés, les objectifs visés par les interventions nécessaires envisagées par le MTQ peuvent être résumés ainsi :

- corriger les déficiences géométriques;
- élever le niveau de service actuel et futur;
- améliorer la qualité générale de la desserte;
- favoriser la fluidité de la circulation et la sécurité des usagers;
- augmenter la visibilité pour les usagers de la route;
- faciliter les manœuvres des conducteurs de poids lourds;
- faciliter les conditions de la circulation durant la période hivernale pour l'ensemble des usagers dont les conducteurs de véhicules lourds;
- créer une meilleure homogénéité de la route 232 entre Lac-des-Aigles et Cabano.

1.3 Description générale du projet et de ses composantes

Le projet proposé par le MTQ serait conçu selon les normes correspondant à une route rurale de catégorie régionale où la vitesse de base est de 100 km/h. Le tracé actuel des routes serait respecté à l'exception de l'intersection menant vers Lac-des-Aigles qui serait déplacée plus au nord. La longueur totale du projet est de 5,34 kilomètres et l'emprise devrait varier de 35 mètres à 60 mètres selon les déblais et remblais nécessaires. Les voies de roulement auraient 3,5 mètres de largeur et une voie auxiliaire pour véhicules lents serait aménagée sur une longueur de 3,5 kilomètres. Les accotements de graviers auraient 2,5 mètres de largeur ou 2 mètres en présence de la voie auxiliaire. Ces caractéristiques seraient adéquates pour une route régionale dont le débit journalier moyen annuel (DJMA) excède 2000 véhicules/jour.

En résumé, les travaux projetés par le MTQ sont :

- de corriger les intersections;
- d'élargir la chaussée et les accotement;
- d'aménager un brise-vent;
- de rectifier le tracé en plan;
- de corriger le profil vertical;
- d'ajouter une voie auxiliaire.

Mentionnons que le MTQ a comparé des variantes avant d'étudier plus en profondeur les impacts du projet décrit ici. Ces variantes seront présentées et analysées à la section 2.2.

Le coût préliminaire global de construction pour le réaménagement des routes 232 et 295 s'élèverait à environ 7 millions de dollars.

2. L'ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

L'objectif de cette section est de développer une argumentation en vue de porter un jugement sur l'acceptabilité environnementale du projet de réaménagement des routes 232 et 295 sur le territoire de la Paroisse de Saint-Michel-du-Squatec. L'analyse environnementale présentée dans ce rapport est construite autour d'une structure par enjeu.

Par un enjeu, nous entendons une préoccupation environnementale ou sociale, ou un élément plus global, lié à un projet ou à un impact environnemental, et qui est déterminant pour l'acceptabilité environnementale ou sociale de ce projet. Mentionnons que les éléments suivants peuvent mener à l'identification des enjeux : la raison d'être et les variantes, les caractéristiques du milieu d'insertion et du projet, les impacts, la consultation gouvernementale, le point de vue du public, la surveillance et le suivi environnemental ainsi que le développement durable.

2.1 Analyse de la raison d'être du projet

La justification qui semble être au cœur de l'intervention du MTQ pour le réaménagement des routes 232 et 295 sur le territoire de la Paroisse de Saint-Michel-du-Squatec vise principalement la mise aux normes des tronçons visés afin d'assurer la fluidité de la circulation et la sécurité des usagers.

La description de la problématique effectuée par le MTQ constitue la justification du projet. Compte tenu de l'ampleur du projet, les éléments problématiques avancés et discutés semblent valables. En plus des éléments apportés par le MTQ, une visite de terrain nous a permis de constater l'état de la topographie locale et de constater les problèmes de sécurité, de visibilité et de circulation. La situation des courbes, des pentes et de l'aménagement des intersections démontrent la nécessité d'une intervention. De plus, nous avons pu observer que les pentes du secteur peuvent avoir une influence sur les conditions de circulation, particulièrement pour les véhicules lourds. L'ajout d'une troisième voie ainsi que la correction du profil et du tracé de la route nous semblent des éléments valables et raisonnables pour juguler les problèmes soulevés.

Constat relatif à la raison d'être

Selon l'information présentée par le MTQ, notre analyse et une visite de terrain, le projet semble justifié, notamment au chapitre des conditions de circulation et dans la mesure où le projet permettra l'amélioration de la sécurité routière sur les tronçons visés.

2.2 Analyse de variantes

L'analyse de variantes fait partie intégrante du processus d'évaluation environnementale. L'étude d'impact présentée par le MTQ présentait trois variantes constituant autant de possibilités devant permettre de régler les problèmes identifiés. Mentionnons que toutes les variantes proposaient une réfection complète de la route par l'élargissement des voies et des accotements.

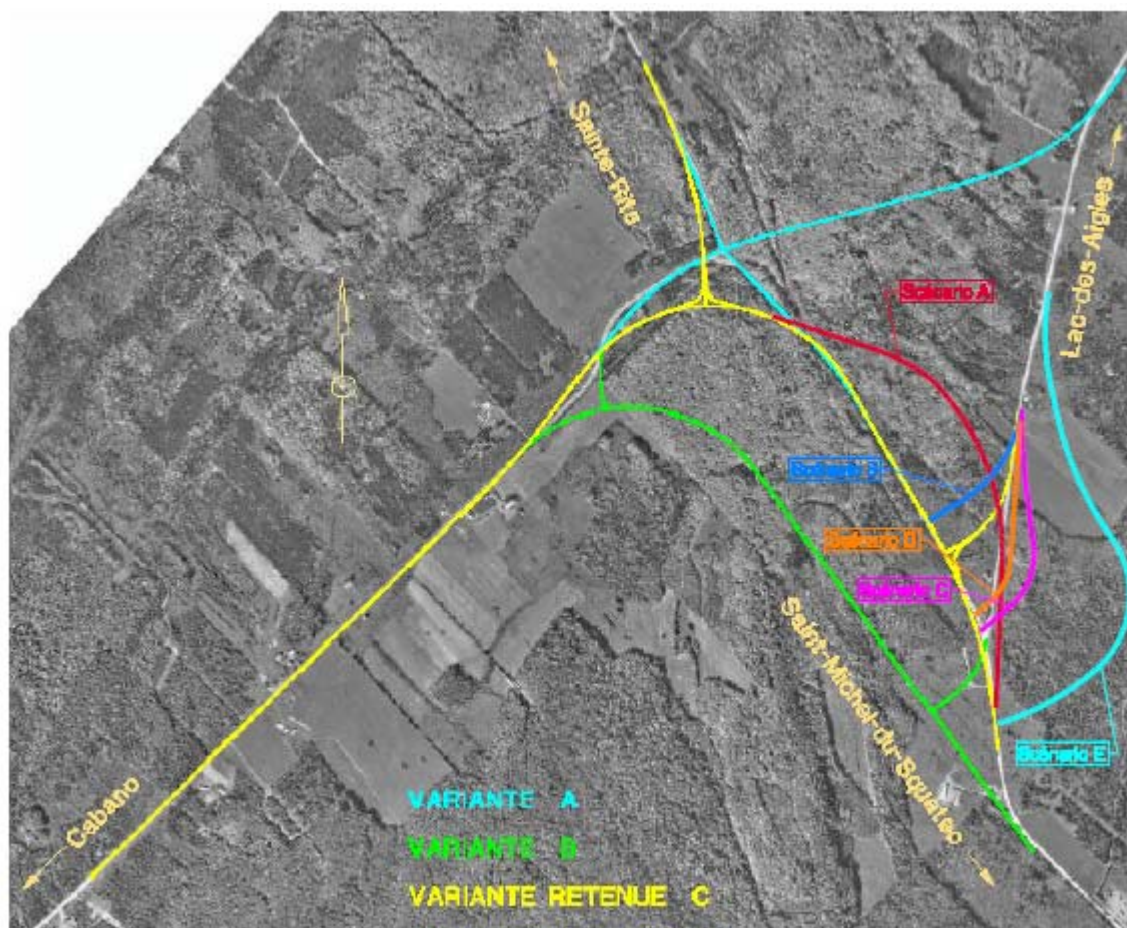
La méthode utilisée par le MTQ a consisté à comparer les avantages et les inconvénients des trois variantes sur les aspects techniques et environnementaux. Le tableau 1 en résume les principaux résultats. La variante C a été considérée supérieure sur les plans technique, de la géométrie, de la qualité de la desserte, de la sécurité routière et de l'impact sur le milieu forestier. De façon comparative, la variante C n'avait qu'un inconvénient en terme d'immobilisation de superficies agricoles.

TABEAU 1 : AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS DES VARIANTES A, B ET C

VARIANTES	AVANTAGES	INCONVÉNIENTS
VARIANTE A	- Élimine les courbes dans les pentes; - Élimine une intersection problématique; - Améliore la fluidité de la circulation.	- Ne favorise pas la majorité des déplacements qui se font dans l'axe Squatec/Cabano; - Crée un arrêt obligatoire dans un secteur à pente forte; - Gain incertain en matière de sécurité; - Tronçon de 1,5 km à céder à la municipalité; - Augmentation des coûts d'entretien; - Expropriation de trois résidences; - Perte de 0,84 ha de terres en culture; - Perte de 6,9 ha de terres boisées, mais aucune perte d'érablière; - Immobilisation de 16,0 ha en zone agricole.
VARIANTE B	- Élimine le tronçon de route le plus problématique du secteur; - Courbe située sur un plateau; - Amélioration de la sécurité.	- Pente forte du nouveau tronçon; - Maintien des deux arrêts obligatoires; - Expropriation de trois résidences; - Perte de 2,1 ha de terres en culture; - Perte de 6,1 ha de terres boisées; - Perte de 2,7 ha d'érablière exploitée et sectionnement; - Immobilisation de 14,5 ha en zone agricole.
VARIANTE C	- Utilisation optimale du tracé des routes actuelles; - Propose une géométrie conforme aux normes; - Améliore la fluidité de la circulation et la sécurité; - Corrige le maillon faible de la route 232; - Priorité des déplacements donnée au lien Squatec/Cabano.	- Maintien des arrêts obligatoires; - Expropriation de trois résidences; - Perte de 1,3 ha de terres en culture; - Perte de 5,5 ha de terres boisées; - Perte de 1,8 ha d'érablière exploitée; - Immobilisation de 15,0 ha en zone agricole; - Impact visuel causé par les remblais pour la résidence située au no 87 et isolement de celle-ci.

Source : Tableau 2 du résumé de l'étude d'impact.

FIGURE 2 : VARIANTES ÉTUDIÉES DANS LE CADRE DE LA PROCÉDURE



Source : Ministère des Transports. *Projet de réaménagement des routes 232 et 295 à Saint-Michel-du-Squatec – Analyse de scénarios*, février 2003, 2 pages et 13 plans

Pour le MTQ, la variante C apparaît comme étant la solution la plus favorable pour améliorer les routes 232 et 295. Cette variante répondrait le mieux aux contraintes techniques et entraînerait le moins d'impacts sur l'environnement.

Les scénarios évalués en médiation environnementale

En soirée d'information publique ainsi que dans les requêtes d'audience publique, la question des variantes de tracé a été soulevée à de nombreuses reprises. En conséquence, le MTQ a préparé un ensemble de scénarios alternatifs pour les présenter dans le cadre de la médiation environnementale⁴. La figure 2 en présente une illustration. Ces scénarios ont permis de tenir compte des interrogations des requérants et indirectement de valider le choix de la variante C. En fait, ces scénarios concernaient différentes façons de configurer l'intersection menant vers Lac-des-Aigles. Les différents scénarios ont été discutés en médiation environnementale sans que des

⁴ Voir les documents déposés dans le cadre de la médiation environnementale.

changements majeurs en découlent. La variante C proposée par le MTQ demeure donc la variante choisie.

Constat relatif à l'analyse de variantes

À la lumière de la problématique soulevée, des objectifs visés ainsi que des caractéristiques environnementales du territoire traversé, l'analyse des variantes effectuée par le MTQ semble pertinente et les variantes possibles et raisonnablement réalistes ont été évaluées.

Précisons qu'après cette section l'analyse environnementale ne reviendra pas de façon exhaustive sur l'analyse des variantes. Toute référence à une variante autre que celle qui a été retenue par le MTQ sera indiquée de façon explicite.

2.3 Résultats de la médiation environnementale

Bien que nous pourrions revenir sur des éléments précis de la médiation environnementale dans le traitement de certains enjeux, nous tenons à exposer brièvement ici le cheminement particulier de ce dossier et les implications pour la décision gouvernementale. Compte tenu de l'importance de ces résultats dans le processus décisionnel, nous les considérons comme un enjeu de ce projet.

Suivant la période d'information et de consultation publiques, qui s'est déroulée du 3 septembre au 18 octobre 2002 sous la responsabilité du BAPE, trois requêtes d'audience publique ont été adressées au ministre de l'Environnement. Ces requêtes provenaient de citoyens habitant le long du tracé devant être réaménagé. Un mandat d'enquête et de médiation a été confié au BAPE et s'est déroulé du 10 février au 24 mars 2003.

Dans un premier temps, les requérants ont été rencontrés afin de préciser l'objet de leurs préoccupations et le MTQ a aussi été rencontré afin de vérifier si des pistes de solutions étaient possibles. Le consentement des parties ayant été obtenu, la démarche de médiation s'est poursuivie et des discussions ont eu lieu avec le MTQ afin d'identifier des propositions de solutions qui conviennent aux parties. Le MTQ a soumis des propositions pour tous les requérants qui ont participé à la médiation. Les trois requérants se sont entendus avec le MTQ. Les principaux objets des ententes visent : l'acquisition d'une propriété, le profil de la route, l'accès à une propriété, les impacts des travaux de construction, un échange de terrain et un engagement quant aux modalités de relocalisation ou d'acquisition d'une résidence. Compte tenu des efforts consentis par les différentes parties impliquées, il importe que les résultats de la médiation environnementale fassent partie de la décision du gouvernement sur l'autorisation de ce projet.

Mentionnons que la médiation environnementale a permis aux requérants d'obtenir de l'information sur les différents aspects du projet qui les préoccupent et d'intervenir dans le processus de décision en faisant valoir leur point de vue sur l'insertion du projet au milieu. Dans ce contexte, la médiation environnementale a permis la bonification du projet et a visiblement favorisé l'acceptabilité sociale du projet.

Constat relatif aux résultats de la médiation environnementale

À la lumière de l'analyse des résultats de la médiation environnementale, les ententes intervenues entre le MTQ et les requérants devraient être respectées. Sans présumer de l'acceptabilité du projet à cette étape du rapport d'analyse, cette situation devrait être précisée dans une condition du décret d'autorisation du projet.

2.4 Cadre de vie des résidants

Les travaux de réaménagement de la route ainsi que les acquisitions nécessaires sont susceptibles d'avoir des effets sur le cadre de vie des résidants. Dans une certaine mesure, c'est l'intégrité des propriétés qui fait l'objet de modifications à la suite de la réalisation du projet. Les superficies, les marges de recul avant, les accès et la procédure d'acquisition sont des éléments qui ont fait l'objet de préoccupations dans le cadre de la procédure.

Les impacts potentiels des acquisitions de bandes de terrains nécessaires à la réalisation d'un projet routier sur les propriétés bâties et vacantes peuvent concerner les nuisances associées à la route ou les répercussions relatives au respect de la réglementation d'urbanisme en vigueur. Ces éléments sont importants, particulièrement lorsque les propriétés affectées sont d'usage résidentiel. Mentionnons que seulement 7 propriétés bâties (adresses) se trouvent le long du corridor routier visé par le projet. Il s'agit de 6 résidences et d'un commerce (hébergement).

2.4.1 Acquisitions

La réalisation du projet, par l'élargissement et le réalignement de l'emprise, amènera un certain nombre d'acquisitions partielles et totales. Ainsi, la majorité des lots agricoles et forestiers feront l'objet d'acquisition de bandes de terrain. Ces aspects seront couverts dans des sections subséquentes.

Au niveau des propriétés résidentielles, un total de trois acquisitions complètes de résidences sont prévues (deux à l'étude d'impact, une d'une entente issue de la médiation). Une autre acquisition pourrait s'ajouter dépendant de la solution privilégiée avec le propriétaire (entente issue de la médiation portant sur le déplacement ou l'acquisition d'une résidence). Mentionnons qu'une acquisition complète a pu être évitée en prévoyant un drainage fermé en façade d'une propriété⁵.

La principale façon de faire du MTQ dans ces cas est d'appliquer la procédure d'acquisition d'immeubles à des fins gouvernementales. Ce processus peut mener à l'expropriation en l'absence d'entente de gré à gré. La principale mesure d'atténuation est l'indemnisation à l'occasion de la procédure d'acquisition. Le déplacement de bâtiments, le réaménagement des

⁵ LETTRE DE MONSIEUR YVON VILLENEUVE, MINISTÈRE DES TRANSPORTS, Direction générale de Québec et de l'est, Service du soutien technique à madame Linda Tapin, chef de service, ministère de l'Environnement, au sujet d'un addenda à l'étude d'impact du projet de réaménagement des routes 232 et 295 à Saint-Michel-du-Squatec, datée du 22 avril 2002, 2 pages.

éléments paysagers et le déplacement de puits d'approvisionnement en eau potable peuvent aussi être des mesures applicables à des cas particuliers.

2.4.2 Rapprochement de la route

L'emprise nécessaire au projet implique aussi des acquisitions de bandes de terrains qui peuvent avoir pour effet de rapprocher les résidences et bâtiments des voies de circulation et/ou de l'emprise. L'espace de la cour avant d'une propriété résidentielle remplit généralement différentes fonctions : stationnement, aménagement paysager, aménagement de balcon, etc. Dans le cas où une propriété se retrouve en bordure d'une voie de circulation importante, comme c'est le cas ici pour la route 232, la cour avant peut aussi représenter une zone de dégagement ou une zone tampon par rapport à la route, à ses nuisances et à ses contraintes. Dans ce cas, toute réduction de la marge avant ou de la distance entre la résidence et la chaussée cause un impact sur la propriété et ses occupants.

L'étude d'impact permet d'identifier 4 cas de rapprochement de l'emprise (ampleur variant de 4 mètres à 12 mètres⁶) et 3 cas de rapprochement des voies (ampleur variant de 3 mètres à 6 mètres). Le MTQ indique cependant que les acquisitions et les mesures prévues devraient assurer un dégagement qui apparaît adéquat aux résidences et bâtiments affectés.

2.4.3 Autres considérations

Dans le cadre de la médiation environnementale, une des ententes a porté sur différents éléments relatifs à la propriété d'un résident (dénivellation de la route, travaux de raccordement de l'entrée, impacts des travaux de construction, maintien d'un accès, échange possible de terrain). Le résultat de la médiation environnementale fait ressortir le caractère important de l'impact social associé aux impacts sur les propriétés, en particulier les propriétés résidentielles.

Mentionnons finalement que certains accès privés aux propriétés seront réaménagés, selon les normes du MTQ, puisque la modification du tracé et du profil, même légèrement, peut affecter ces aménagements.

Constat relatif aux impacts sur le cadre de vie des résidents

Compte tenu de la nature du projet, de l'évaluation des impacts, des mesures qui y sont associées ainsi que des résultats de la médiation environnementale, il apparaît que le projet est acceptable au regard des différents impacts sur le cadre de vie des résidents.

⁶ Source : annexe 5 de l'étude d'impact.

2.5 Conditions de vie des résidants

Les effets sur les conditions de vie des résidants sont apparus, au fil du déroulement de la procédure, comme un des enjeux du projet. En effet, le projet a des effets sur des composantes de l'environnement et du milieu de vie qui sont au cœur de ce qui constitue les conditions de vie des résidants des abords immédiats de la route 232. Deux thématiques principales ont fait l'objet de préoccupations, soit l'approvisionnement en eau potable et le bruit routier.

Dans les secteurs ruraux non desservis par des services collectifs d'aqueduc, l'approvisionnement individuel des résidences en eau potable est un élément fondamental pour les conditions de vie des résidants. C'est pourquoi cet élément a fait l'objet de préoccupations dans le cadre de l'analyse environnementale du projet. Le climat sonore d'un milieu est un des éléments qui en confère la qualité. Les secteurs résidentiels, institutionnels et récréatifs sont généralement considérés comme sensibles au bruit.

2.5.1 Approvisionnement en eau potable

La description du milieu effectuée dans l'étude d'impact permet de constater que les résidences le long du tracé du projet sont alimentées par des puits individuels d'eau potable. Deux résidences situées à proximité de l'intersection de la route 232 (vers Lac-des-Aigles) seraient alimentées en eau au moyen d'une conduite souterraine qui longe le tronçon commun formé par les routes 232 et 295 du côté ouest (une de ces résidences sera acquise alors que la deuxième pourrait être déplacée ou acquise).

La période de construction de même que l'exploitation de l'infrastructure peuvent parfois engendrer un impact négatif sur la qualité et la quantité de l'approvisionnement individuel en eau potable. Dans le cadre de ce projet, le MTQ estime que les puits ne devraient pas être affectés davantage qu'ils ne le sont actuellement⁷. De plus, le MTQ mentionne que l'entretien hivernal sera effectué selon le même niveau de service qu'actuellement.

Le MTQ planifie réaliser un programme de suivi de l'approvisionnement en eau potable. Une étude détaillée des puits sera effectuée avant le début des travaux de construction. Les puits à risque feront par la suite l'objet d'un programme de suivi de même qu'un autre puits choisi parmi les puits jugés sécuritaires. Le MTQ précise que des rapports sont produits à chacune des étapes.

Bien qu'à notre connaissance, il s'agisse d'une procédure généralement bien appliquée par le MTQ, l'étude d'impact ne présente que peu de détails sur le programme de suivi. Généralement, un tel programme de suivi vise à vérifier les impacts potentiels du projet réalisé, et ce, tant sur le plan qualitatif que sur le plan quantitatif. Si des impacts sont identifiés, ce suivi amène généralement le MTQ à formuler des mesures d'atténuation ou de compensation. Ce programme devrait être déposé au moment de la demande de certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Les modalités générales d'un tel programme pourraient être précisées au décret d'autorisation du projet.

⁷ Information tirée de l'étude d'impact au point 4.3.2.4, page 80.

Constat relatif à l'approvisionnement en eau potable

Compte tenu de la situation décrite par le MTQ et de l'analyse des impacts, le MTQ devrait élaborer le programme de suivi de l'approvisionnement en eau potable décrit sommairement à l'étude d'impact.

Enfin, nous encourageons le MTQ à évaluer des façons de minimiser les impacts de l'application des sels de déglacage sur l'approvisionnement en eau potable et sur la qualité de l'environnement en général. Il serait souhaitable que des solutions alternatives (ex. : abrasifs) ou des mesures d'optimisation de l'épandage (ex. : technologies relatives à l'épandage) puissent permettre de minimiser les impacts des infrastructures routières sur l'environnement.

2.5.2 Bruit routier

En matière de pollution par le bruit, le MENV ne dispose pas de normes spécifiques pour les sources telles que les infrastructures routières. Cependant, la pratique administrative poursuivie dans le cadre de l'analyse environnementale de projets routiers consiste, jusqu'à maintenant, à s'inspirer du critère de confort recommandé par la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL), qui est de 55 dB_A L_{eq} (24 h) à l'extérieur des résidences.

Selon l'étude d'impact, le climat sonore actuel aux résidences varierait entre 44 et 61 dB_A L_{eq} (24 h) et seulement deux résidences subiraient une perturbation classifiée de moyenne (60 à 65 dB_A L_{eq} (24 h)). Aucune résidence ne serait située dans une zone de forte perturbation (65 dB_A L_{eq} (24 h) et plus).

En phase d'exploitation, l'étude d'impact mentionne que les résidences qui subiront une augmentation du niveau de bruit à l'ouverture auront des niveaux sonores inférieurs à 55 dB_A L_{eq} (24 h), ce qui représente un niveau acceptable. De plus, aucune résidence ne subirait de perturbation qualifiée de moyenne à forte tandis que 4 résidences demeureraient dans une zone faiblement perturbée (55 à 60 dB_A L_{eq} (24 h)). À titre d'exemples mentionnons qu'à l'ouverture l'augmentation maximale du niveau de bruit serait de 3,4 dB_A L_{eq} (24h) alors que quatre résidences connaîtraient une diminution du niveau de bruit. Après 10 ans, l'augmentation moyenne des niveaux sonores serait de 0,7 dB_A L_{eq} (24h) et cinq résidences subiraient un impact faible alors que trois résidences bénéficieraient d'une diminution du niveau de bruit.

L'étude d'impact précise qu'au regard de la politique sur le bruit du MTQ, aucune mesure d'atténuation ne serait requise. Le MTQ s'engage cependant à ce que des relevés sonores soient effectués après un an et cinq ans de la mise en service de la route réaménagée. Des rapports seraient produits à chacune des étapes.

Selon notre connaissance, un tel programme de suivi vise généralement à vérifier les impacts potentiels du projet réalisé et à proposer des mesures d'atténuation adéquates dans le cas où les prévisions effectuées dans l'étude seraient dépassées. Le programme devrait comprendre un comptage de circulation dix ans suivant la fin des travaux de réaménagement afin de valider les prévisions de circulation et obtenir une évaluation de l'impact réel sur le climat sonore. Ce programme devrait être déposé au moment de la demande de certificat d'autorisation prévu à

l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement et les rapports de suivi devraient être transmis trois mois après chaque série de mesures.

Constat général relatif au bruit

Étant donné que le projet de réaménagement se localise principalement dans un milieu agroforestier et qu'il ne devrait pas apporter d'amélioration ou de détérioration substantielle du climat sonore à long terme, il apparaît acceptable relativement au bruit routier. Aussi, le MTQ devrait élaborer le programme de suivi du climat sonore décrit sommairement à l'étude d'impact. Ce programme devrait être complété par des comptages de circulation permettant de vérifier les prévisions de l'étude d'impact.

2.6 Le territoire et ses usages

Puisque le projet se situe dans un milieu au caractère agro-forestier, le projet a des effets sur ces caractéristiques du territoire. La protection du territoire et des activités agricoles ainsi que le territoire forestier et les activités forestières sont les principaux éléments visés par cette section.

2.6.1 Protection du territoire et des activités agricoles

En milieu rural, l'agriculture est une activité importante pour la vitalité du milieu. Le territoire agricole fait partie des éléments caractéristiques de l'utilisation du sol et du paysage. Le projet que nous analysons ici doit s'intégrer dans un milieu au caractère agroforestier. L'ensemble du tracé se retrouve en zone agricole permanente⁸. En matière d'aménagement du territoire, l'affectation est agroforestière.

De façon plus précise, les activités agricoles présentes sont associées aux productions laitière, bovine et ovine ainsi qu'à la production de pommes de terres. La grande culture (céréales, prairies et pâturages) et la pomme de terre (en rotation avec les céréales) représenteraient les principales utilisations des terres agricoles du secteur du projet. La zone d'étude compterait aussi quatre érablières exploitées.

Le principal impact général du projet sur le territoire et les activités agricoles serait l'immobilisation de superficies par l'emprise routière. La superficie qui serait utilisée par l'emprise du projet en territoire agricole permanent serait de l'ordre de 15 hectares dont 37 % en boisé (dont 14 % en érablière), 37 % en friche agricole et forestière, 13 % en plantation, 9 % en terres cultivées, 5 % en espaces résidentiels ou autres. Environ la moitié de cette superficie offrirait un potentiel pour l'agriculture et le reste serait impropre à l'agriculture en raison d'affleurements rocheux.

⁸ Zone agricole protégée en vertu de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles, L.R.Q. c. P-41.1

Afin de pouvoir réaliser le projet de réaménagement des routes 232 et 295, le MTQ doit effectuer une demande pour l'autorisation de lotir, d'aliéner et d'utiliser à d'autres fins que l'agriculture de la superficie nécessaire auprès de la Commission de protection du territoire agricole (CPTAQ). Ainsi, l'autorisation du projet par le gouvernement devra être effectuée après que la CPTAQ ait rendu une décision favorable relativement à la demande du MTQ. Compte tenu du cheminement spécifique de ce dossier au niveau des autorisations en matière de territoire et d'activités agricoles, les impacts particuliers sur l'agriculture sont aussi discutés dans le cadre de la procédure devant la CPTAQ.

Les exploitations agricoles qui seront affectées par l'acquisition des superficies nécessaires à l'emprise pourront bénéficier d'indemnisations (perte de superficies et préjudices aux exploitations) dans le cadre de la procédure d'acquisition d'immeubles à des fins gouvernementales. Des mesures sont aussi prévues par le MTQ afin de tenir compte des impacts sur les systèmes de drainage souterrain desservant les terres en culture et une conduite d'eau d'érable traversant la route.

Constat relatif au territoire et aux activités agricoles

Dans le contexte où la CPTAQ aura émis une décision favorable, le projet est acceptable, compte tenu de la nature du territoire et des activités agricoles, des impacts et des mesures d'atténuation ou de compensation possibles.

2.6.2 Territoire forestier et activités forestières

Le territoire forestier et les activités forestières ont une grande importance économique et paysagère dans la région du Témiscouata. Le couvert forestier de la zone d'étude serait principalement composé de groupements d'essences résineuses ou de groupements d'essences feuillues à tendance résineuse, de groupements d'essences feuillues sans érable à sucre et de groupements d'essences feuillues dominés par l'érable à sucre seul ou avec l'érable rouge. Dans la zone à l'étude, la forêt relèverait entièrement du domaine privé et ne contiendrait aucun peuplement ayant le potentiel pour être classifié « écosystème forestier exceptionnel ». Plus de 75 % des sols de la zone d'étude ne comporteraient que des limitations modérées pour la croissance de la forêt commerciale et plus de 75 % des lots seraient, partiellement ou en totalité, sous aménagement sylvicole.

Le projet de réaménagement des routes 232 et 295 aurait comme principal impact le déboisement nécessaire à l'établissement de l'emprise requise pour la correction du profil vertical et le réaménagement des intersections. Selon le MTQ, les déboisements prévus (de l'ordre de 13 ha) ne devraient pas morceler des massifs boisés. La superficie déboisée se répartirait en 6,8 ha d'aires boisées, 1,9 ha de plantations et 3,9 ha en friche. Une dizaine de propriétaires seraient touchés par des acquisitions nécessaires à l'emprise qui varieraient de 0,04 ha à 7,29 ha par propriété. Ces propriétaires pourront bénéficier d'indemnisations (perte de superficies et préjudices aux exploitations) dans le cadre de la procédure d'acquisition d'immeubles à des fins gouvernementales. Compte tenu des caractéristiques du milieu et du degré de perturbation, l'importance de l'impact est qualifiée de mineure à l'étude d'impact.

Les mesures prévues par le MTQ semblent adéquates puisque les propriétaires concernés devraient être dédommagés pour les pertes encourues. D'un point de vue global, les propriétaires de boisés devraient pouvoir continuer à pratiquer leurs activités forestières et acéricoles malgré la perte à long terme de certains boisés et érablières.

Constat relatif au territoire forestier et aux activités forestières

Dans ce contexte, le projet est acceptable compte tenu de la nature du territoire forestier et des activités forestières, des impacts ainsi que des mesures proposées par le MTQ.

2.7 Autres considérations

Le projet de réaménagement des routes 232 et 295 comporte un certain nombre d'autres enjeux et impacts qui sont de nature moins importante ou qui ont été traités de façon satisfaisante dans l'étude d'impact et les documents déposés.

2.7.1 Impacts en période de construction

Les résidants et les usagers de la route peuvent subir certains impacts temporaires relatifs aux travaux de construction. Le MTQ a prévu un certain nombre de mesures (sections 4.3.2.5 et 4.3.7 de l'étude d'impact) afin d'atténuer ces impacts. Le maintien de la circulation, le maintien de l'approvisionnement en eau potable, une procédure relative aux découvertes archéologiques et l'application des normes pertinentes du Cahier des charges et devis généraux du MTQ sont au nombre des mesures proposées.

Constat général relatif aux impacts des travaux de construction

D'une manière générale, et sans remettre en cause les constats spécifiques énoncés précédemment, le MTQ a choisi les moyens appropriés afin de tenir compte des différents enjeux et impacts en période de construction relatifs au projet de réaménagement des routes 232 et 295.

2.7.2 Impacts sur le paysage

Les effets sur le paysage peuvent être parfois difficiles à appréhender à priori mais ils sont définitivement « visibles » à la suite de la réalisation du projet. Le milieu traversé présente quatre unités de paysage : forestière, agricole, bâti rural et rivière des Aigles.

Les principales composantes du projet impliquant des impacts visuels sont le déplacement du tracé, l'élargissement de la plate-forme routière et les travaux de nivellement. Ces travaux nécessitent le déboisement de bandes boisées et devraient entraîner certaines modifications du relief naturel. Afin d'assurer une meilleure harmonisation avec le paysage, le MTQ prévoit que

les talus seraientensemencés et des travaux de plantations seraient effectués sur les talus plus importants et ceux situés dans les secteurs forestiers.

Le déplacement du tracé et l'élargissement de la plate-forme routière pourrait avoir un impact sur des aménagements paysagers en façade de certaines résidences. Le MTQ prévoit que les végétaux qui ne nuisent pas à la sécurité des usagers de la route seraient conservés et des mesures de protection seraient mises en œuvre durant les travaux de construction.

Certaines sections de l'ancien corridor devront être abandonnées à la suite de la réalisation du projet. Cela pourrait laisser une empreinte visuelle créant une rupture dans le paysage. Le MTQ prévoit un nivellement harmonisé avec le relief naturel et prévoit réaliser un ensemencement et des plantations dans les secteurs boisés. Un monticule avec des plantations serait aménagé afin de faciliter l'orientation des usagers de la route aux endroits critiques et d'éviter une confusion visuelle possible. Afin de tenir compte de caractéristiques du milieu pour la conduite hivernale, le MTQ prévoit incorporer des brises-vent aux endroits sans protection contre les vents ainsi que des plantations arbustives sur les talus des remblais.

En terme de suivi, le MTQ spécifie que des travaux d'entretien des aménagements paysagers devraient être réalisés sur une période de deux ans.

Constat relatif au paysage

Le MTQ est encouragé à harmoniser les abords de la route avec le caractère naturel et forestier du paysage. L'intégration paysagère du projet devrait être prise en compte lors de la planification du projet (plan et devis) ainsi que lors de sa réalisation, et ce, dans le respect du paysage du milieu traversé. Sans avoir de caractéristiques de grande exception ce milieu présente tout de même un caractère rural qui se doit d'être préservé et justifie d'éviter l'artificialisation des abords de la route.

2.7.3 Impacts sur les milieux physique et biologique

Les impacts sur les milieux physique et biologique sont principalement attribuables à la perte de végétation et d'habitat forestier à la suite du déboisement nécessaire à l'emprise. L'habitat forestier offre un potentiel pour différentes espèces animales (cerf de Virginie, orignal, petit gibier, animaux à fourrure) mais le projet ne devrait pas créer de perturbation majeure. En ce qui concerne le milieu hydrique, un seul ruisseau intermittent serait touché par le projet et aucun impact sur ce type de milieu ou la faune susceptible de s'y retrouver n'a été identifié. Aucune présence d'espèces menacées ou vulnérables (ou susceptibles de l'être) n'a été relevée aux abords du projet.

Constat général relatif aux effets sur les milieux physique et biologique

D'une manière générale, et sans remettre en cause les constats spécifiques énoncés précédemment, le MTQ a choisi les moyens appropriés afin de tenir

compte des différents enjeux et impacts sur les milieux physique et biologique relatifs au projet de réaménagement des routes 232 et 295.

2.7.4 Surveillance et suivi

La surveillance et le suivi concernent les mesures d'urgence, la surveillance environnementale et le suivi environnemental.

Mesures d'urgence

Le MTQ a précisé dans son étude d'impact les grandes lignes du plan de mesures d'urgence dont il est doté à l'échelle de la région du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine. L'étude d'impact présente l'organisation des mesures d'urgence au MTQ, les situations gérées au plan local, les situations gérées au plan national, l'accréditation du personnel, la communication en situation d'urgence, la liste des personnes responsables au MTQ ainsi que les trajets routiers alternatifs à privilégier.

Surveillance environnementale

Le MTQ précise que la surveillance environnementale du projet s'effectuera lors de la préparation des plans et devis ainsi qu'au cours des travaux de construction.

Suivi environnemental

Rappelons que le MTQ a précisé dans son étude d'impact que des programmes de suivi environnementaux seront élaborés et mis en œuvre concernant l'approvisionnement en eau potable, le climat sonore et les aménagements paysagers. Ces programmes de suivi faisant partie intégrante de l'étude d'impact, devraient normalement être déposés lors de la demande de certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'Environnement.

2.8 Analyse à l'égard du développement durable

La proposition de plan de transport du Bas-Saint-Laurent comprend une orientation concernant le respect et la protection de l'environnement (Orientation 11 à la section 1.1.3 Grands principes du développement durable). Mentionnons que l'étude d'impact et la documentation déposée ne traitent pas explicitement du développement durable.

La procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement peut, dans une certaine mesure, être considérée comme un outil qui intègre les préoccupations environnementales, sociales et économiques dans le cadre de la prise de décision. Les paragraphes suivants présentent une brève analyse.

L'évaluation et l'examen des impacts environnementaux du projet de réaménagement des routes 232 et 295 sur le territoire de la Paroisse de Saint-Michel-du-Squatec n'ont pas soulevé d'enjeux ingérables ou irréconciliables de nature environnementale, sociale ou économique.

Mentionnons que le projet vise particulièrement à améliorer la qualité des infrastructures routières. Dans l'ensemble, il apparaît que la majorité des impacts négatifs sur le milieu devraient être compensés par l'augmentation du niveau de service et la diminution des risques d'accidents sur ces routes. De plus, dans le cadre de la procédure, des moyens ont été identifiés afin de prévenir ou d'atténuer certains impacts négatifs.

Étant donné que le projet n'entraînerait aucune perte majeure au niveau naturel (pôle environnemental), qu'il faciliterait la circulation des biens et services (pôle économique) et qu'il contribuerait à réduire le nombre d'accidents (pôle social), il pourrait globalement s'inscrire dans une perspective de développement durable.

CONCLUSION

La conclusion présente les constats relatifs à l'acceptabilité environnementale du projet ainsi que la principale recommandation.

Rappel des constats relatifs à l'acceptabilité environnementale

Nous synthétisons ici les principaux constats relatifs à l'acceptabilité environnementale :

- le projet est justifié;
- la variante proposée est pertinente;
- les résultats de la médiation environnementale devraient être pris en compte dans la décision gouvernementale;
- de façon générale, le MTQ a choisi les moyens appropriés afin de tenir compte des différents enjeux et impacts relatifs au cadre de vie des résidants;
- un programme de suivi est prévu afin de s'assurer de la qualité et de la quantité de l'approvisionnement en eau potable;
- concernant le bruit, les impacts du projet devraient être plutôt faibles et un suivi du climat sonore est prévu;
- les impacts sur le territoire et les activités agricoles sont acceptables;
- les impacts sur le territoire forestier et les activités forestières sont acceptables;
- le réaménagement de la route et de ses abords devrait s'effectuer dans le respect des caractéristiques paysagères du milieu.

Recommandations

Nous considérons qu'il est opportun de réaliser le projet, selon la variante C retenue par le ministère des Transports, compte tenu de sa justification, des bénéfices attendus et du caractère acceptable de ses impacts au plan environnemental. Enfin, compte tenu des constats relatifs à l'acceptabilité environnementale du projet, nous sommes d'avis :

Que le projet de réaménagement des routes 232 et 295 sur le territoire de la Paroisse de Saint-Michel-du-Squatec par le ministère des Transports est acceptable au plan environnemental. Par conséquent, le gouvernement peut autoriser le projet à certaines conditions.

Original signé par :

Éric Thomassin, M.A.T.D.R.
Chargé de projet
Service des projets en milieu terrestre

RÉFÉRENCES

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Avis de projet*, 18 juillet 1985, 8 p. et une carte;

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Directive du ministre de l'Environnement indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement*, 11 juin 1986, 7 p.;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement, rapport principal*, octobre 2001, 151 p., cartes et annexes;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement*, résumé, mars 2002, 31 p., cartes et annexes;

Lettre de M. Yvon Villeneuve du ministère des Transports, Direction générale de Québec et de l'est, Service du soutien technique à M^{me} Linda Tapin, chef de service, ministère de l'Environnement, au sujet d'un addenda à l'étude d'impact du projet de réaménagement des routes 232 et 295 à Saint-Michel-du-Squatec, datée du 22 avril 2002, 2 p.;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Addenda 2 à l'étude d'impact sur l'environnement, précisions sur les variantes A, B et C*, septembre 2002, 2 p. et cartes;

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Questions et commentaires adressés à l'initiateur de projet*, 15 janvier 2002, 3 p.;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement (addenda)*, mars 2002, 7 p. et annexes;

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes sur la recevabilité de l'étude d'impact*, du 14 novembre au 6 décembre 2001, pagination multiple;

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, 23 avril 2002, 3 p.;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse adressée à M. Égide Santerre relativement au projet de réaménagement des routes 232 et 295*, 23 octobre 2002, 2 p. et 1 annexe;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse adressée à M. Jean-Marie Santerre relativement au projet de réaménagement des routes 232 et 295*, 7 novembre 2002, 2 p.;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réaménagement des routes 232 et 295 à Saint-Michel-du-Squatec, situation actuelle et simulation visuelle*, 4 plans;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Projet de réaménagement des routes 232 et 295 à Saint-Michel-du-Squatec. Photographies en période hivernale et esquisses visuelles*, février 2003, 24 p.;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Projet de réaménagement des routes 232 et 295 à Saint-Michel-du-Squatec. Acquisition d'immeubles à des fins gouvernementales*, février 2003, 4 p.;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Projet de réaménagement des routes 232 et 295 à Saint-Michel-du-Squatec. Analyse de scénarios*, février 2003, 2 p. et 13 plans;

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT, *Rapport d'enquête et de médiation, Projet de réaménagement des routes 232 et 295 à Saint-Michel-du-Squatec, rapport no. 178*, 24 mars 2003, 10 p. et 5 annexes.

Cadre législatif et réglementaire québécois en relatif à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement

- Loi sur la qualité de l'environnement (LRQ, c. Q-2 (chapitre I)).
- Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (RRQ, 1981, c. Q-2, r. 9).
- Règles de procédures relatives au déroulement des audiences publiques (RRQ, 1981, c. Q-2, r. 19).
- Règlement relatif à l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement, D. 1529-93 (1993) 125 G.O. II, 7766 [c. Q-2, r. 1.001].

ANNEXES

Annexe 1 : Chronologie des étapes importantes du projet

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

Date	Événement
1985-07-23	Réception de l'avis de projet au ministère de l'Environnement (MENV)
1986-06-11	Transmission de la directive du ministre de l'Environnement au ministère des Transports (MTQ)
2001-10-24	Réception de l'étude d'impact préliminaire au MENV
2001-11-08 au 2001-12-11	Consultation intra et interministérielle sur la recevabilité de l'étude d'impact
2002-01-15	Transmission des questions et commentaires au MTQ
2002-04-12	Réception au MENV des réponses du MTQ aux questions et commentaires dans un addenda à l'étude d'impact
2002-08-06 et 2002-08-14	Transmission de l'avis de recevabilité au ministre de l'Environnement et du mandat d'information publique au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)
2002-09-03 au 2002-10-18	Période d'information et de consultation publiques et séance d'information publique à Saint-Michel-du-Squatec (2002-09-24)
2003-02-10 2003-03-24 2003-04-11	Début du mandat d'enquête et de médiation Remise du rapport du BAPE au ministre de l'Environnement Publication du rapport du BAPE
2002-04-03 au 2003-05-12	Consultation intra et interministérielle l'acceptabilité environnementale du projet

Annexe 2 : Principales constatations du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Préoccupations du public en période d'information et de consultation publiques⁹

Les préoccupations recueillies lors de la période d'information et de consultation publiques proviennent de données colligées au cours de la séance d'information et de conversations téléphoniques avec des citoyens de Saint-Michel-du-Squatec. Elles proviennent également d'inscriptions dans les registres des centres de consultation ainsi que d'une lettre expédiée au BAPE par un citoyen. Elles touchent les aspects énumérés ci-dessous.

Le milieu bâti

- Les compensations financières liées à l'acquisition et à l'expropriation;
- la démarche d'acquisition;
- la possibilité de déplacer une résidence touchée;
- la possibilité de réaliser un autre tracé pour éviter qu'une résidence ne se trouve dans un cul-de-sac.

Les puits

- La gestion des puits;
- la pollution éventuelle de l'eau des puits par les sels de déglacage.

Les coûts et l'échéancier

- La date du début des travaux;
- les coûts du projet, y compris les compensations financières;
- la possibilité de modifier le tracé sans retarder le projet.

Le cheminement du projet

- Le déroulement et la durée des audiences;
- le nombre de demandes nécessaires pour qu'il y ait des audiences;
- les conditions d'acceptation d'un projet connu dans le milieu depuis 25 ans, s'il y a uniquement une personne qui s'oppose;
- la possibilité de réalisation du projet, s'il y a un changement de gouvernement;
- la façon de demander une médiation;
- la date limite pour la demande d'audience publique.

⁹ Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, Compte rendu de la période d'information et de consultation publiques du 3 septembre au 18 octobre 2002, octobre 2002, 6 pages.

Les suggestions des citoyens

- L'ajout d'une intersection à Lac-des-Aigles afin de permettre aux véhicules lourds d'avoir une erre d'aller;
- la disposition de la neige sur les accotements plutôt que sur les terrains privés;
- la possibilité de proposer des correctifs et des mesures d'atténuation;
- le développement d'ententes entre la municipalité et le ministère des Transports;
- l'organisation d'une séance d'information lorsque les plans définitifs seront prêts, avant la réalisation du projet;
- la possibilité d'installer une ligne d'alimentation électrique qui traverserait une section à quatre voies;
- l'abaissement de la route, en face d'une résidence, en vue d'éviter l'accumulation d'eau et de diminuer le niveau de bruit.

Conclusion du rapport d'enquête et de médiation no. 178¹⁰

Le ministère des Transports entend réaménager les routes 232 et 295 à Saint-Micheldu-Squatec. Il prévoit ajuster le tracé aux normes actuelles, corriger les éléments structuraux, modifier deux intersections et ajouter une voie ascendante pour les véhicules lents.

Au cours de la période d'information et de consultation publiques, trois citoyens ont requis du ministre de l'Environnement la tenue d'une audience publique. Ils ont toutefois consenti à participer à une médiation en environnement. Leurs préoccupations étaient en rapport avec les inconvénients que pourrait engendrer le projet routier. L'initiateur leur a proposé une série d'engagements qui les ont satisfaits et qui ont fait l'objet d'ententes avec chacun d'eux.

Au terme de la médiation, les requérants ont retiré leur demande d'audience publique, le tout conditionnellement à la reconduction complète des engagements du MTQ dans le décret d'autorisation du projet.

Enfin, les trois ententes sont respectueuses des intérêts des tiers, tout en protégeant l'environnement dans une perspective de développement durable.

¹⁰Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, Projet de réaménagement des routes 232 et 295 à Saint-Micheldu-Squatec – Rapport d'enquête et de médiation 178, mars 2003, 41 pages.

Annexe 3 : Liste des unités du MENV, des ministères et des organismes gouvernementaux consultés

Les unités administratives du MENV :

- Direction régionale du Bas-Saint-Laurent et Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine;
- Direction des politiques sur l’air;
- Direction du patrimoine écologique et du développement durable.

Les ministères et organismes suivants :

- ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir;
- ministère de l’Agriculture, des Pêcheries et de l’Alimentation;
- ministère de la Culture et des Communications;
- ministère du Développement économique et régional et de la Recherche;
- ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs;
- ministère de la Santé et des Services sociaux;
- ministère de la Sécurité publique.