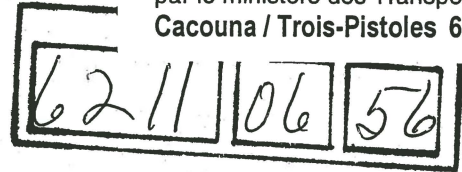




Le ministre de l'Environnement



Québec, le 18 janvier 1984

Monsieur Michel Clair
Ministre des Transports
700 est, boulevard St-Cyrille
29e étage
Québec G1R 5H1

Cher collègue,

Vous trouverez annexé à la présente un document constituant la directive ministérielle visée à l'article 31.2 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Dans ce document, je vous indique la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact que votre ministère devra effectuer pour le projet de réaménagement de la route 132 entre Cacouna (A-20) et la rivière des Trois-Pistoles.

Je tiens à vous informer que lorsque mon ministère aura jugé cette étude conforme, c'est-à-dire répondant de façon adéquate et valable aux directives émises, je la remettrai au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement pour fins d'information et de consultation de la population pendant une période de 45 jours. Pendant cette période, des personnes, organismes ou municipalités pourront me demander la tenue d'une audience publique en invoquant des motifs non frivoles. Si une telle audience a lieu, une période de quatre mois devra être prévue avant que je transmette le dossier au Conseil des ministres pour qu'il se prononce par décret sur ce projet.

J'invite les responsables de votre ministère à travailler, en cours de réalisation de l'étude d'impact, en étroite collaboration avec le Service d'analyse des études

Monsieur Michel Clair

- 2 -

1984-01-18

d'impact de mon ministère, pour assurer la conformité de ce document avec ma directive, et avec le Bureau d'audiences publiques de l'environnement pour la rédaction du résumé, document-clé de vulgarisation de l'étude.

Veillez agréer, cher collègue, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le ministre,



ADRIEN OUELLETTE

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

Réaménagement de la route 132 entre
Cacouna (A-20) et la rivière
des Trois-Pistoles

DOSSIER no.102-8311-11

Sainte-Foy, le 18 janvier 1984

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 réaménagement de la route 132 entre Cacouna (A-20) et la rivière des Trois-Pistoles.

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 reconstruire la route actuelle comparativement à l'opportunité de construire une nouvelle route. L'examen de la possibilité d'une reconstruction de la route actuelle peut inclure la construction de nouveaux tronçons ou de voies de contournement des secteurs critiques.

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.

2.1 Identification de la zone d'étude

Compte tenu 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 être d'une dimension permettant de cerner tant les effets directs qu'indirects du projet. Advenant la nécessité de l'étude d'une voie de contournement ou d'un nouveau tronçon, la zone d'étude retenue doit de plus être suffisamment vaste pour permettre l'élaboration de variantes de tracés à ces endroits particuliers.

2.5 Identification des mesures de mitigation

L'initiateur doit identifier des mesures de mitigation et évaluer les impacts résiduels. Dans le cas de l'étude d'une voie de contournement ou d'un nouveau tronçon, l'identification des mesures de mitigation pour chacun des tracés peut se limiter à celles qui sont importantes et/ou discriminantes pour l'analyse comparative.

2.6 Analyse comparative des tracés étudiés pour une voie de contournement ou un nouveau tronçon et le 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 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

Dans le cas d'une étude de voie de contournement ou d'un nouveau tronçon, 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

1.1 Problématique

Dans sa description des conditions actuelles de la route 132, l'initiateur doit porter entre autres une attention particulière au gabarit de la route, à la présence de courbes et aux possibilités de dépassement. De plus, au niveau des caractéristiques de la circulation, l'initiateur doit indiquer les différences saisonnières dans les volumes de trafic et préciser la part respective attribuable aux circulations locales et de transit.

1.2 Analyse de solutions

L'initiateur doit examiner la possibilité de l'utilisation d'une largeur d'emprise réduite (utilisation d'un drainage fermé) là où l'on observe une certaine concentration d'habitations de part et d'autre de la route actuelle. Cette situation se rencontre notamment vers la fin du projet 132-12-05 soit peu avant le pont sur la rivière des Trois-Pistoles.

De plus, pour la section de route adjacente à la réserve nationale de faune de la baie de l'Isle-Verte, l'initiateur doit étudier des scénarios de réalisation qui soient en conformité avec les prescriptions de la Loi concernant la faune du Canada et du Règlement sur les réserves de la faune (CP. 1977-2958, 20 octobre 1977).

1.3 Description technique de la solution retenue

La nature des travaux relatifs à l'élargissement du pont sur la rivière Verte doit être précisée de façon détaillée.

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 éléments suivants:

- l'eau: la rivière Verte et les autres cours d'eau traversant la 132 dont les rivières des Vases et de la Pointe à la Loupe;
- le sol: les dépôts de surface et le relief;

- la végétation: les quelques boisés situés à proximité de la jonction entre l'A-20 et la route 132, la flore du marais salé côtier;
- la faune: les espèces piscicoles des cours d'eau traversant la route 132 et les oiseaux aquatiques et semi-aquatiques fréquentant le marais salé côtier. Les habitats critiques pour ces espèces feront l'objet d'une attention toute particulière (notamment au niveau de réserve faunique de l'Isle-Verte).

Au niveau du milieu humain, l'initiateur fera porter l'inventaire entre autres sur les aspects suivants:

- les orientations prévues aux plans et règlements d'urbanisme des municipalités des paroisses de St-Georges-de-Cacouna, de St-Jean-Baptiste de l'Isle-Verte, de Notre-Dame-des-Neiges des Trois-Pistoles et du village de l'Isle-Verte, de même que tout projet municipal à l'état de planification ou d'ébauche;
- les orientations prévues aux règlements de contrôle intérimaire ou aux schémas d'aménagement des municipalités régionales de comté Rivière-du-Loup et les Basques;
- les activités agricoles (unités de production, utilisation actuelle et potentielle des terres, territoire agricole protégé, drainage, etc.);
- la fonction des divers bâtiments répartis le long de la route 132;
- 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 de la route actuelle ou des sections de route réalignées.

2.4 Identification et évaluation des impacts

L'initiateur doit entre autres considérer les aspects suivants:

- les effets liés à l'élargissement du pont sur la rivière Verte;
- les effets liés aux travaux de construction et d'entretien de la future route sur le territoire de la réserve faunique et plus particulièrement en ce qui concerne le drainage;

81 :

- les effets liés au rapprochement de la route de certaines maisons et à l'expropriation de terrains et de bâtiments;

2.5 Identification des mesures de mitigation

L'initiateur doit prévoir dans la détermination du calendrier des travaux un échéancier qui tient compte entre autres, du cycle de reproduction des espèces piscicoles présentes dans la rivière Verte de même que des périodes de migration et de nidification des oiseaux aquatiques et semi-aquatiques fréquentant le secteur du marais côtier.

3.1 Identification finale des mesures de mitigation

L'initiateur doit entre autres procéder à une détermination théorique du potentiel archéologique sur le tracé retenu et lorsque connu, sur les 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 à potentiel moyen et/ou fort où des sondages archéologiques, et le cas échéant, des fouilles devraient être effectués préalablement aux travaux de construction.