



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Direction du Bas-Saint-Laurent,
De la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine



Étude d'impact sur l'environnement

Prolongement de l'autoroute 20 de Cacouna à Trois-Pistoles

Résumé
décembre 2001



Le groupe Urbatique

TABLE DES MATIÈRES

PRÉAMBULE	1
1 JUSTIFICATION DU PROJET	2
2 ZONE D'ÉTUDE ET INVENTAIRES	3
3 ÉTUDE DES VARIANTES	6
3.1 SECTION AB : CACOUNA / COTEAU-DES-ÉRABLES	6
3.2 SECTION BB' : COTEAU-DES-ÉRABLES / ROUTE DE SAINT-PAUL	8
3.3 SECTION B'E : COTEAU-DES-ÉRABLES / ROUTE 293	8
3.4 SOUS-SECTION C'E : ROUTE DE LA STATION / ROUTE 293	9
3.5 VARIANTES RETENUES POUR L'ANALYSE COMPARATIVE	9
3.6 ANALYSE COMPARATIVE	10
3.7 CONSULTATION SUR LES VARIANTES DE TRACÉ ET TRACÉ RETENU	11
4 DESCRIPTION DU PROJET	13
5 IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION	15
5.1 IMPACTS SUR LE MILIEU NATUREL	15
5.2 IMPACTS SUR LE MILIEU HUMAIN	17
5.3 IMPACTS SUR LE MILIEU AGRICOLE	22
5.4 IMPACTS SUR LE MILIEU FORESTIER	23
5.5 IMPACTS SUR LE PAYSAGE	23
5.6 IMPACTS SUR LE CLIMAT SONORE	25
5.7 IMPACTS RÉSIDUELS	25
5.8 PROGRAMME DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI	27
6 CONCLUSION	28

LISTE DES FIGURES

FIGURE 2.1 ZONE D'ÉTUDE.....	4
FIGURE 3.1 VARIANTES DE TRACÉ ÉTUDIÉES.....	7
FIGURE 4.1 PROFIL EN TRAVERS – LIEN AUTOROUTIER DANS UNE DEMI-EMPRISE (PHASE 1).....	14
FIGURE 5.1 ACQUISITION DE BÂTIMENTS, CHEMIN COTEAU-DE-TUF.....	18

Préambule

L'étude d'impact sur l'environnement du projet du prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Trois-Pistoles s'inscrit à l'intérieur de la démarche générale du ministère des Transports en phase avant-projet, en vue de l'obtention des permis d'autorisation pour la réalisation et la construction de ce projet autoroutier. Ces permis sont exigés par le ministère de l'environnement du Québec en vertu de la loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., chapitre Q-2).

La présente étude localise de façon optimale le tracé autoroutier et en détermine l'acceptabilité technique et environnementale. Le tracé retenu pour le prolongement de l'autoroute 20 de Cacouna à Trois-Pistoles est le fruit d'une démarche basée sur l'analyse des éléments du milieu, l'élaboration et l'analyse comparative de variantes de tracé et la consultation des principaux représentants du milieu (MRC, municipalités et UPA). La prise en compte des commentaires issus du milieu a permis l'optimisation du tracé final de ce projet. Ce tracé rencontre les principaux objectifs du milieu tout en respectant les critères environnementaux et techniques de conception de projet autoroutier.

Ce résumé présente :

- La justification du projet ;
- La zone d'étude et la liste des inventaires effectués ;
- L'élaboration et l'analyse comparative des tracés étudiés ;
- Le tracé retenu et la description du projet ;
- Les impacts et les mesures d'atténuation ;
- Et les conclusions de l'étude.

Le dossier complet de l'étude d'impact sur l'environnement du projet de prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Trois-Pistoles comprend, outre ce résumé, quatre volumes. Ce sont :

- Rapport principal ;
 - Annexes ;
 - Cartes ;
 - Addenda.
-

1 JUSTIFICATION DU PROJET

Le prolongement de l'autoroute 20 dans le tronçon Cacouna - Trois-Pistoles qui fait l'objet de la présente étude d'impact sur l'environnement a été retenu comme la solution préférable pour résoudre les problèmes de circulation sur la route 132 par l'étude d'opportunité¹. Des études techniques récentes confirment que ce choix est toujours valide.

La route 132 comporte 2 voies à deux sens de circulation, avec un profil en travers rural avec accotement en gravier et fossé ouvert. Des améliorations de la route 132 ont été exécutées dans certains secteurs. Le ministère prévoit la construction de deux autres voies de dépassement à l'est du village de l'Isle-Verte. La vitesse affichée est de 90 km/h sur toute la longueur, sauf à la traversée des agglomérations urbaines de l'Isle-Verte et de Notre-Dame-des-Neiges. Le tronçon Cacouna - Trois-Pistoles de la route 132 supporte la circulation locale et la circulation de transit. En saison estivale, les débits de circulation élevés permettent peu les dépassements, ce qui crée la formation de nombreux pelotons. Durant l'été, les délais pour un créneau d'insertion sur la route 132 à partir des voies secondaires (32 intersections) sont relativement longs. Les déplacements locaux, les autobus scolaires, les tracteurs de ferme et les équipements agricoles occasionnent des conflits avec le trafic de transit. En hiver, la poudrierie nuit considérablement à la visibilité et crée souvent des lames de neige sur la chaussée dans les secteurs ruraux.

Les données récentes de circulation et d'accidents confirment la problématique de la circulation routière sur la route 132 évaluée dans l'étude d'opportunité. Les débits journaliers moyens annuels ont augmenté selon le rythme prévu. L'augmentation de la circulation sur la route 132 au cours des prochaines années va accentuer la détérioration de la fluidité de la circulation ainsi que réduire la vitesse et la liberté de manœuvre. Le grand nombre d'accès sur la route 132 constitue une situation incompatible avec la forte proportion de la circulation de transit. Sur le plan technique, le projet autoroutier permet de solutionner les conflits entre la circulation locale et celle de transit et d'augmenter la capacité à long terme ainsi que la sécurité du réseau routier dans ce secteur. Les différentes options pour le réaménagement de la route 132 ne permettent pas de régler les conflits entre les deux types de circulation (transit et local).

Le ministère des Transports retient la solution du prolongement de l'autoroute 20 pour améliorer la sécurité et la fluidité du trafic routier et pour répondre à long terme à l'augmentation de la circulation routière dans ce secteur. Le transfert de la circulation de transit et du trafic lourd sur la nouvelle voie autoroutière va améliorer grandement la circulation sur la route 132.

De plus, la ville de Trois-Pistoles, en tant que pôle d'attraction tertiaire, possède des infrastructures commerciales, hôtelières et récréatives, qui la favorisent pour devenir le point de chute du prolongement de l'autoroute. La ville de Trois-Pistoles profitera d'une part importante des bénéfices associés à la réalisation du projet autoroutier.

¹ Ministère des Transports, 1990. Étude d'opportunité, Autoroute 20 tronçon Cacouna – Bic, Le Groupe MUR (Malette, Urbatique, Roche), Mai 1990, 334 pages + annexes.

2 Zone d'étude et inventaires

Le projet du prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Trois-Pistoles débute à la jonction de la fin de l'autoroute 20 et de la route 132 à Saint-Georges-de-Cacouna et se termine à la route 293, à Trois-Pistoles. La distance entre ces deux points est d'environ 30 km.

La zone d'étude couvre un territoire d'environ 32 kilomètres par 5 kilomètres (figure 2.1). La limite ouest correspond à la fin de l'autoroute 20 et au village de Saint-Arsène. À la limite est, on trouve la ville de Trois-Pistoles et la route 293. La limite nord est le fleuve Saint-Laurent. La limite sud se situe dans le secteur du village de Saint-Éloi. La zone d'étude contient la partie " aval " des rivières Verte et des Trois-Pistoles ainsi que les zones urbanisées des municipalités de Saint-Éloi, de Saint-Arsène, de l'Isle-Verte, de Notre-Dame-des-Neiges et de Trois-Pistoles. Les principales caractéristiques de ce territoire sont :

- La vocation agricole du territoire ;
- La présence des cinq zones urbaines ;
- Un réseau routier bien structuré comprenant la route 132, la route régionale 293 et de nombreuses routes de rang desservant tout le territoire.

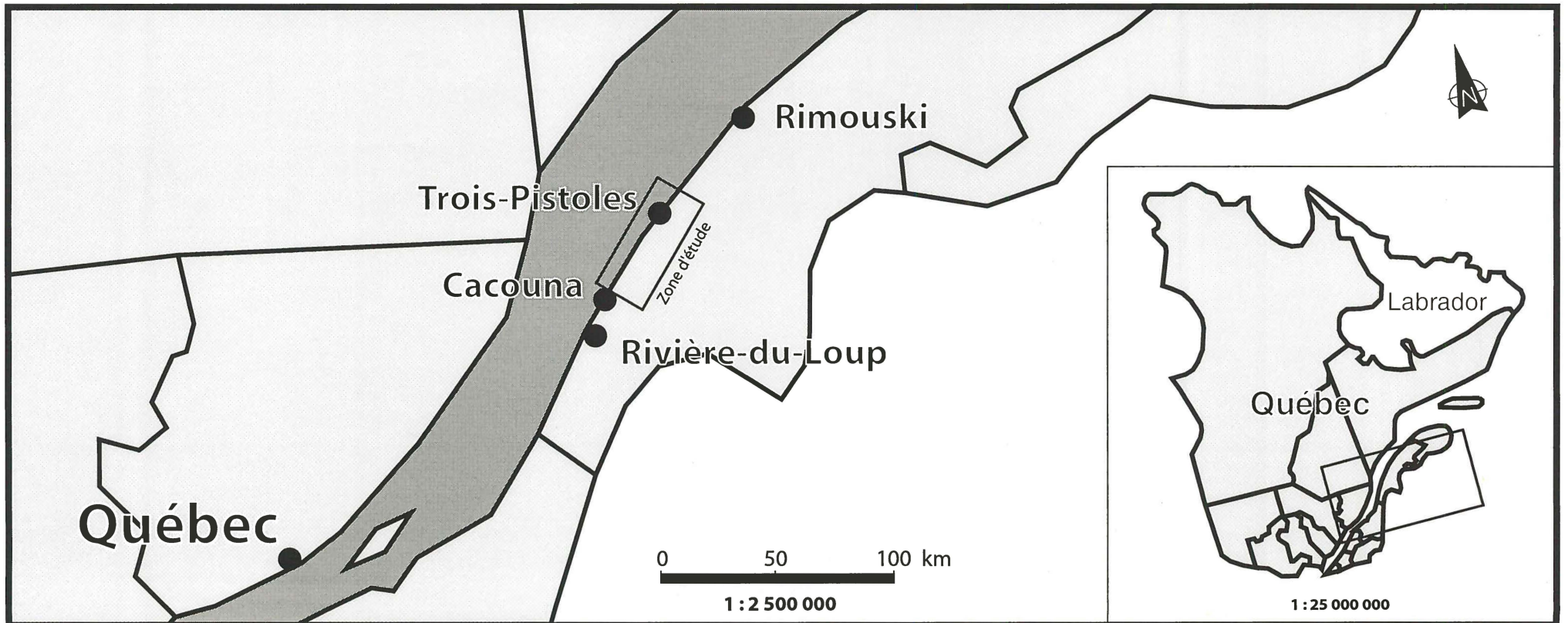
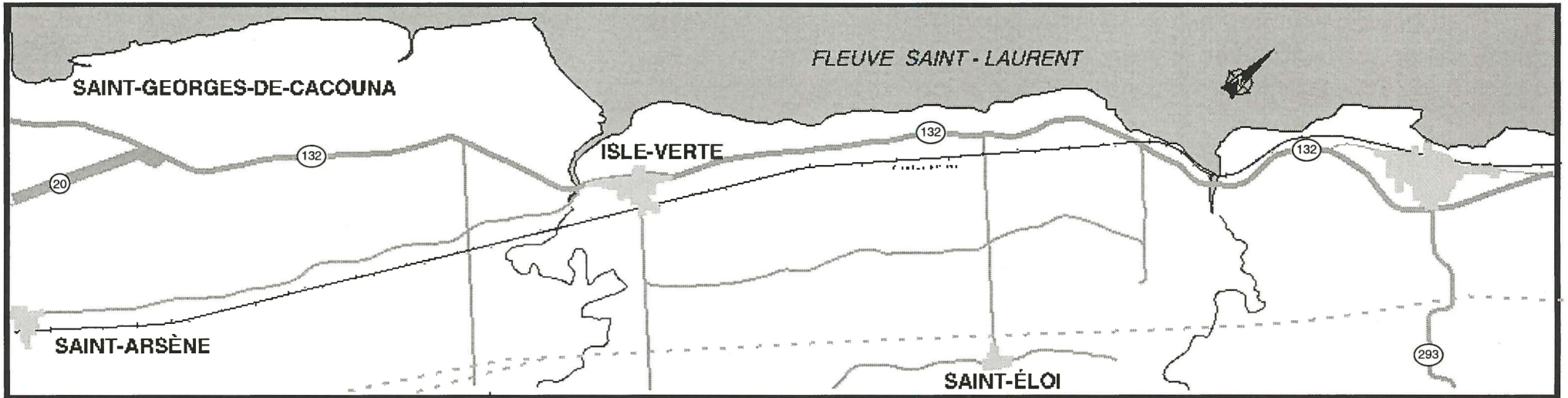
Les milieux naturel et humain sont décrits dans le rapport principal de la présente étude. Les éléments inventoriés appartiennent au milieu physique, au milieu biologique et au milieu humain. Le milieu physique présente les caractéristiques géologiques, géomorphologiques, hydrologiques et climatiques du territoire. Le milieu biologique fait état de la flore et de la faune présentes dans la zone d'étude. Le milieu humain regroupe l'aménagement du territoire, le milieu social et économique, les éléments patrimoniaux et l'archéologie. Les milieux agricole et forestier ainsi que le paysage et le climat sonore actuel sont également décrits. Les éléments des inventaires sont cartographiés² pour présenter leur répartition dans le territoire.

Puis les éléments de l'environnement sont classés en fonction de leur résistance environnementale. Les éléments les plus importants sur le plan environnemental sont classés contrainte ou résistance très forte et forte. Les éléments du milieu classés comme contrainte ou éléments de résistance très forte et forte sont nombreux dans la zone d'étude. Ce sont :

- Les terres fédérales associées à la réserve nationale de faune de l'Isle-Verte, qui se prolonge à l'intérieur des terres agricoles du rang I de Saint-Jean-Baptiste-de-l'Isle-Verte.
- Le territoire d'intérêt naturel de la zone littorale du fleuve Saint-Laurent, un habitat exceptionnel pour le canard noir et toute la zone sensible à l'érosion autour de la rivière Trois-Pistoles sont trois éléments de grande valeur du milieu naturel qui occupent une partie importante de la zone d'étude.
- Les éléments du milieu agricole classés en résistance très forte et forte occupent des superficies importantes de la zone d'étude (ex : terre en grande culture), à l'intérieur des rangs I et II de Saint-Jean-Baptiste-de-l'Isle-Verte.

² Ministère des Transports, 2001. Étude d'impact sur l'environnement, Prolongement de l'autoroute 20 de Cacouna à Trois-Pistoles, Urbatique inc., Juin 2001, Volume " Cartes " (11 cartes).

FIGURE 2.1 : ZONE D'ÉTUDE



- Les peuplements forestiers avec des travaux sylvicoles sont également des éléments de l'environnement qu'il faut tenter d'éviter. Ces éléments couvrent toutefois des superficies plus restreintes.
- Les éléments des espaces urbain, récréatif et patrimonial sont nombreux et surtout associés au milieu bâti des zones urbanisées situées le long de la route 132. Ces éléments se concentrent surtout dans la partie du territoire située entre la route 132 et le fleuve Saint-Laurent. On trouve par endroits sur les routes de rang des éléments architecturaux isolés.
- On trouve également, au sud de la route 132, un élément déterminant pour le passage de l'autoroute. Il s'agit du bassin de recharge du projet d'alimentation en eau de la ville de Trois-Pistoles. Cet élément est situé du côté ouest de la rivière Trois-Pistoles.
- Les unités de paysage côtier et les unités de paysage agricole sont les unités les plus sensibles au passage de l'infrastructure routière.

L'analyse de la répartition des résistances environnementales dans le territoire permet ultérieurement l'élaboration des variantes de tracés.

3 Étude des variantes

L'élaboration des variantes de tracé tient compte des critères techniques de conception d'une autoroute, de la protection des éléments de l'environnement et des critères d'intégration au milieu. Les principaux critères de conception des variantes de tracé sont :

- Éviter le plus possible les éléments de l'environnement classés contraintes ou résistances très forte et forte ;
- Favoriser plutôt l'utilisation des espaces occupés par des éléments de résistance moindre ;
- Rechercher le trajet le plus direct entre les points à relier de manière à limiter les coûts de construction de l'autoroute ;
- Respecter, le plus possible, l'orientation cadastrale afin d'éviter le sectionnement des terres agricoles.

L'élaboration des tracés divise la zone d'étude en trois sections et une sous-section (figure 3.1), soit :

- Section AB : Cacouna / Coteau-des-Érables ;
- Section BB' : Coteau-des-Érables / route de Saint-Paul ;
- Section B'E : route Saint-Paul / route de la Station (Saint-Éloi) ;
- Sous-section C'E : route de la Station (Saint-Éloi) / route 293.

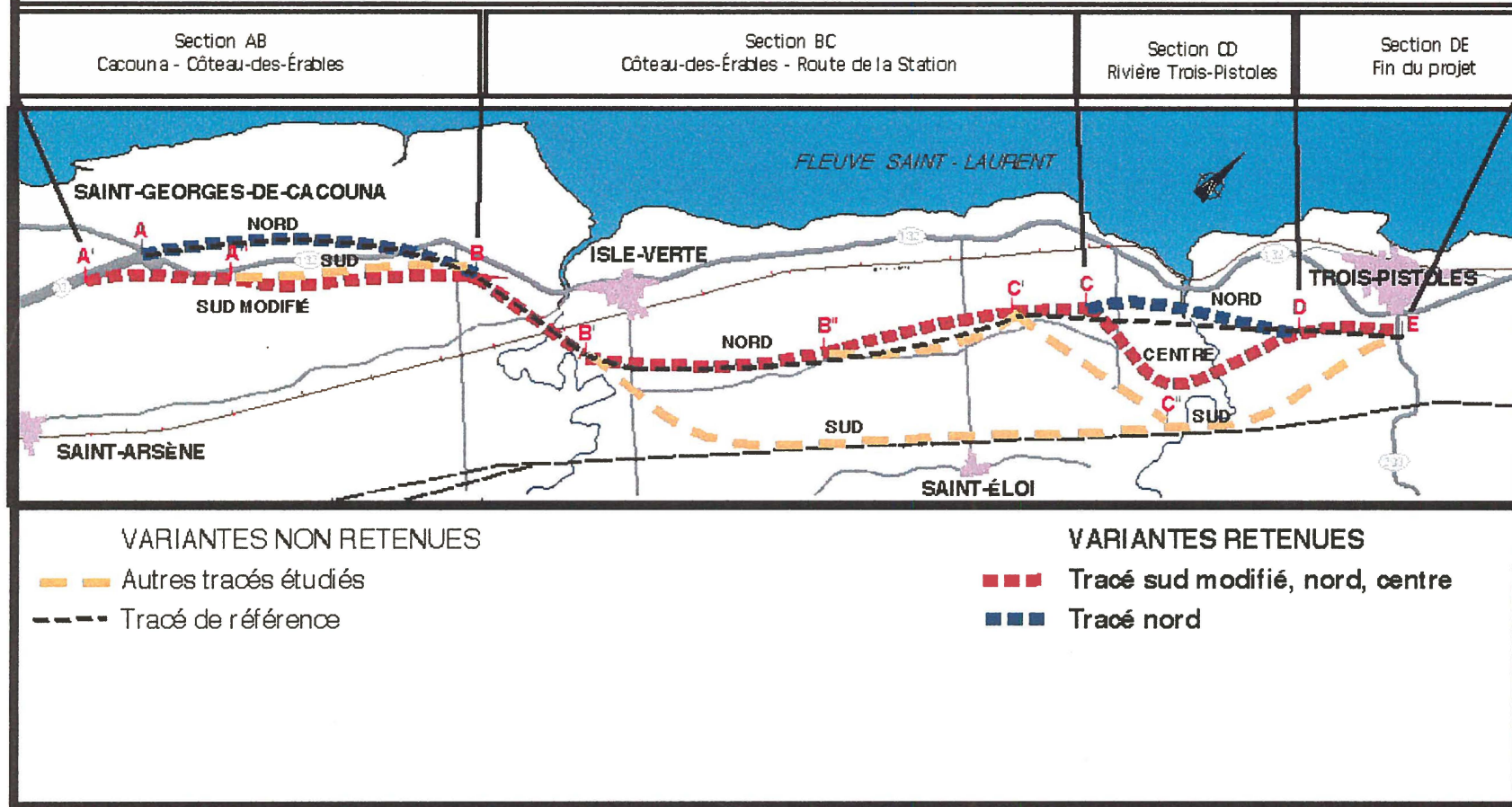
3.1 Section AB : Cacouna / Coteau-des-Érables

La section AB débute de la fin de l'autoroute 20 actuelle et se termine à l'est de la route du Coteau-des-Érables. Cette section couvre un territoire d'environ 10 km. Trois tracés ont été élaborés dans cette section, soit une variante " Nord ", au nord de la route 132 (tracé de référence, étude d'opportunité, 1990) et deux variantes au sud de la route 132, soit les variantes " Sud " et " Sud modifiée ".

La variante " Nord " traverse des terres agricoles en culture et elle produit un impact visuel important sur la zone littorale. Ce tracé comporte toutefois l'avantage d'être plus court, car il se situe dans l'axe de la fin de l'autoroute 20 actuelle.

Les variantes " Sud " et " Sud modifiée " n'occasionnent pas d'impact visuel car elles se situent à l'extérieur du bassin visuel de la zone côtière, derrière une colline. La variante " Sud " est localisée à l'intérieur de l'espace boisé au sud de la route 132 afin de minimiser l'impact sur les terres agricoles. Cette localisation comporte toutefois un risque élevé de contamination des puits d'alimentation en eau potable des résidences situées sur la route 132.

FIGURE 3.1 : VARIANTES DE TRACÉ ÉTUDIÉES



La variante " Sud modifiée " passe plus au sud pour éviter le plus possible tout problème de contamination des puits des résidences situées sur la route 132. La variante " Sud modifiée " atténue les risques de contamination de puits, mais elle touche ainsi à des terres agricoles en culture. Les variantes " Sud " et " Sud modifiée " ont le désavantage d'être plus longues, car elles doivent débiter avant la fin de l'autoroute 20 actuelle de sorte qu'une portion de cette autoroute deviendra inutile.

Deux variantes sont retenues pour l'analyse comparative détaillée, soit la variante " Nord " (tracé de référence de l'étude d'opportunité, 1990) et la variante " Sud " modifiée. La variante " Sud " situé à l'intérieur de l'espace boisé a été rejetée.

3.2 Section BB' : Coteau-des-Érables / route de Saint-Paul

La section BB' correspond au secteur couvrant la traversée du chemin Coteau-du-Tuf et de la rivière Verte. La section BB' débute à l'est de la route du Coteau-des-Érables et se termine à l'ouest de la route de Saint-Paul. Les méandres de la rivière Verte, la présence de la scierie " Produits forestiers Dubé " et la localisation des résidences et des bâtiments agricoles le long du chemin Coteau-du-Tuf font en sorte qu'un seul tracé (tracé de référence, étude d'opportunité, 1990) est réalisable dans cette section. La présence des méandres de la rivière Verte au sud et du milieu bâti et du village de l'Isle-Verte, au nord, rend problématique tout autre tracé. Cette section s'étend sur environ 1.5 km.

3.3 Section B'E : Coteau-des-Érables / route 293

La section B'E couvre un territoire d'environ 20 km, entre le secteur à l'ouest de la route Saint-Paul et la route 293. Deux principaux axes de tracés ont été étudiés dans cette section, soit l'axe " Nord " et l'axe " Sud ". L'axe " Nord " se situe (tracé de référence, étude d'opportunité, 1990), à la limite des rangs I et II de Saint-Jean-Baptiste-de-l'Isle-Verte, au nord de la route du rang II. L'axe " Sud " se juxtapose au côté nord des lignes électriques à 230 kV et passe au nord de la zone urbaine de Saint-Éloi. Ce territoire présente une forte problématique agricole.

L'axe " Sud " qui longe les lignes électriques, accentue de façon importante les impacts sur le milieu agricole. Ce tracé présente le désavantage de se situer entièrement en milieu agricole et d'enclaver ainsi un plus grand nombre d'exploitations agricoles. Ce tracé traverse un milieu agricole sur une distance de plus de 14 km. Il faut également souligner que l'axe " Sud " passe au-dessus des drains de captage horizontaux de la prise d'eau de la municipalité de l'Isle-Verte.

L'axe " Nord " est de beaucoup préférable à l'axe " Sud ", car il est plus court et il traverse en partie des espaces forestiers (sur environ 2 km). L'axe " Nord " touche aussi à des exploitations agricoles, mais il le fait sur une distance d'environ 8 km. De plus, il est situé en contrebas du plateau au nord du chemin du rang II ce qui permet de réduire de beaucoup la perception de l'autoroute à partir des résidences le long de la route municipale, autant pour l'aspect visuel que pour l'aspect sonore. Dans ce contexte, il est inapproprié d'étudier les variantes de tracé associées à l'axe " Sud ", en raison des avantages de l'axe " Nord ".

3.4 Sous-section C'E : route de la Station / route 293

La sous-section C'E est un sous-ensemble de l'axe " Nord " de la section B'E. Cette sous-section s'étend sur une distance d'environ 7 km, entre la route de la Station et la route 293. La présence de nombreux éléments de résistances très forte et forte dans le secteur de la rivière Trois-Pistoles (bassin de recharge du projet de prise d'eau de la ville de Trois-Pistoles, bâtiments résidentiels, zones sensibles à l'érosion, terres agricoles en culture, habitat du poisson, habitat d'espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables) complique l'élaboration des variantes de tracé dans ce secteur. Ainsi, plusieurs variantes de tracé ont été conçues dans ce secteur pour répondre aux différents enjeux environnementaux du secteur de la rivière Trois-Pistoles.

Quatre variantes de tracé ont été élaborées dans cette section, soit le tracé de référence (Étude d'opportunité, 1990), un tracé " Nord ", un tracé " Centre " et un tracé " Sud ". Le tracé de référence de l'étude d'opportunité de 1990 a été abandonné car il traverse le bassin du projet d'alimentation en eau de la ville de Trois-Pistoles. Les trois autres tracés ont été élaborés pour éviter le bassin d'alimentation en eau de la ville de Trois-Pistoles.

Le tracé " Nord " comporte l'avantage de se situer en aval du bassin du projet d'alimentation en eau de la ville de Trois-Pistoles, ce qui évite tout risque de contamination. Ce tracé traverse des terres agricoles et le périmètre d'urbanisation de Notre-Dame-des-Neiges.

Le tracé " Centre " évite le bassin de recharge du projet de prise d'eau de la ville de Trois-Pistoles et le milieu bâti, mais il passe au-dessus du site récréo-touristique du Sault Mackenzie et il traverse des terres agricoles en culture.

Le tracé " Sud " évite le bassin de recharge du projet de prise d'eau de la ville de Trois-Pistoles et le milieu bâti, mais il traverse des terres agricoles sur une plus grande distance en ne respectant pas l'orientation cadastrale (il est le prolongement de l'axe " Sud ").

Deux variantes sont retenues pour l'analyse comparative détaillée, soit la variante " Nord " et la variante " Centre ". Le tracé de référence de l'étude d'opportunité et le tracé " Sud " ont été rejetés en raison de leurs impacts respectifs sur le bassin du projet d'alimentation en eau potable et sur le milieu agricole.

3.5 Variantes retenues pour l'analyse comparative

Les variantes de tracé retenues pour l'analyse comparative amènent un découpage du projet en quatre sections. Par endroits, un seul tracé a été retenu, car toutes autres variantes de tracé entraînaient des impacts encore plus importants sur l'environnement. Les variantes de tracé retenues pour l'analyse comparative se trouvent dans deux sections du projet, soit :

- La section AB : Cacouna / Coteau-des-Érables (7,6 et 9,3 km) ;
- La section CD : traversée de la rivière Trois-Pistoles (5,0 et 5,8 km).

Les tracés uniques (17,4 km) se trouvent dans deux sections, soit :

- La section BC : Coteau-des-Érables / route Drapeau (15,5 km) ;
- La section DE : fin du projet / route 293 (1,9 km).

3.6 Analyse comparative

L'analyse comparative des variantes de tracé permet de détailler les avantages et les inconvénients de chacune des variantes retenues. La variante comportant le plus d'avantages et le moins d'inconvénients sur le plan environnemental et le plan technique est désignée comme la variante préférable. Les variantes de tracé sont d'abord comparées sur les plans environnemental et technique, puis les variantes de tracé sont comparées par rapport aux impacts qu'elles produisent sur le paysage.

3.6.1 Section AB : Cacouna / Coteau-des-Érables

La variante " Nord " présente plus de désavantages que la variante " Sud modifiée ". Les principaux désavantages de la variante " Nord " sont la traversée d'une tourbière, de deux secteurs habités le long de la route 132, de 16 exploitations agricoles, de terres de potentiel A, de terres drainées et d'une plus grande surface de terres en grande culture. Elle occasionne également une forte incidence sur le paysage accentue le bruit aux deux croisements de l'autoroute 20 avec la route 132. De plus le tracé de cette variante se situe dans une zone sensible à la poudrerie, ce qui entraînera en hiver un entretien plus difficile, une sécurité moindre et des fermetures occasionnelles. La variante " Sud modifiée " occasionne également des impacts importants en milieu agricole, car elle touche à des cultures spécialisées. Le tracé de la variante " Sud modifié " est préférable car il ne touche pas aux terres de potentiel A, il évite l'impact sur le paysage côtier visible de la route 132, minimise l'impact sonore et il est plus facile de désenclaver les terres car les terres en culture touchées sont plus regroupées. De plus, ce tracé se situe à l'extérieur de la zone de poudrerie.

3.6.2 Section BC : Coteau-des-Érables - Route Drapeau

Un seul tracé a été retenu dans cette section, car les tracés de toutes les autres variantes entraînaient plus d'impacts sur le milieu agricole. Ce tracé offre l'avantage de traverser un milieu boisé sur une portion importante de son parcours et de limiter la traversée du milieu agricole à une distance de 8 km. Ce tracé traverse successivement des terres agricoles et forestières situées entre les chemins Coteau-des-Érables, Coteau-du-Tuf, la rivière Verte et la route Saint-Paul, puis il traverse un espace forestier entre la route Saint-Paul et la route du 1er rang. Ensuite, le tracé traverse des exploitations agricoles situées au nord de la route du rang II à l'Isle-Verte. Il passe ensuite à proximité des limites municipales de Notre-Dame-des-Neiges et de Saint-Éloi. Les principaux inconvénients de ce tracé sont l'expropriation de bâtiments principaux et secondaires au croisement du chemin Coteau-du-Tuf et les impacts qu'il entraîne sur les exploitations agricoles (superficies agricoles touchées et enclavées).

3.6.3 Section CD : traversée de la rivière Trois-Pistoles

Les variantes " Nord " et " Centre " ont fait l'objet d'une analyse technique détaillée pour assurer leur faisabilité technique en raison de la présence de nombreuses résistances environnementales associées à la vallée de la rivière Trois-Pistoles et, tout particulièrement, la présence d'un aquifère important (projet d'approvisionnement en eau potable de la ville Trois-Pistoles). Les deux variantes de tracé présentent toutefois des impacts sur des éléments différents de l'environnement.

Les impacts particuliers de la variante " Nord " sont la traversée d'une portion du périmètre d'urbanisation de Notre-Dame-des-Neiges et un enclavement de 188 ha de terres agricoles pour huit producteurs agricoles. La variante " Nord " est également défavorisée par sa forte incidence sur le paysage du secteur habité de la route du Sault.

La variante " Centre " touche à neuf producteurs agricoles, traverse plus de terres de potentiel A et plus de terres en culture spécialisée et survole le Sault Mackenzie (élément récréo-touristique) par un pont au-dessus de la rivière Trois-Pistoles, mais elle cause moins d'enclavement des terres agricoles (50 ha), car elle passe plus près des limites de plusieurs propriétés agricoles. La variante " Centre " traverse plus d'espaces forestiers et de lots sous convention d'aménagement.

Ces deux variantes de tracé comportent des impacts importants sur des éléments différents de l'environnement de sorte qu'il est difficile de désigner un tracé préférable sans privilégier un élément par rapport à un autre élément. Le choix du tracé Nord comme tracé préférable privilégie le milieu agricole déjà fortement touché et la protection du site récréo-touristique du Sault Mackenzie au détriment des impacts visuels et sonores anticipés sur les résidences situées sur la route du Sault, sur la rive est de la rivière Trois-Pistoles. Le choix du tracé Centre assure la protection des résidences situées sur la rive est de la rivière Trois-Pistoles, mais il accentue les impacts sur le milieu agricole et passe au-dessus du site récréo-touristique du Sault Mackenzie.

3.6.4 Section DE : fin du projet, Route 293

Un tracé unique d'environ 2 km termine le tracé autoroutier et fait le lien avec la route 132, via la route 293. La jonction du tracé autoroutier et de la route 293 se fait dans une zone inhabitée où l'espace est suffisant pour aménager un échangeur qui assurera la continuité de la circulation routière sur la route 293 et la route 132 de façon sécuritaire. Ce tracé évite le secteur du cimetière, cependant il traverse des terres agricoles en grande culture et en culture spécialisée ainsi qu'une plantation. Il minimise toutefois les résidus agricoles car il se situe à proximité de la limite municipale de Trois-Pistoles et des limites de propriétés des exploitations agricoles.

3.7 Consultation sur les variantes de tracé et tracé retenu

Le ministère des Transports a effectué une consultation au cours des mois de juin et septembre 2000, auprès des représentants du milieu afin d'obtenir des avis sur les variantes de tracé retenues. Les organismes consultés sont la MRC de Rivière-du-Loup et la MRC des Basques, les six municipalités touchées (Saint-Georges-de-Cacouna, l'Isle-Verte, Saint-Arsène, Saint-Éloi, Notre-Dame-des-Neiges et Trois-Pistoles) ainsi que l'union des producteurs agricoles (UPA).

Le ministère a analysé les recommandations issues du milieu, puis il a optimisé et modifié le tracé final du projet en tenant compte des avis émis après les consultations, des éléments environnementaux présents dans la zone d'étude tout en respectant les critères techniques de conception de tracé autoroutier. Par la suite, il a présenté le tracé modifié au milieu pour faire connaître celui qui sera retenu pour l'étude d'impact.

Le tracé retenu apparaît sur la carte annexée à la fin de ce rapport. Il est formé de :

- La variante " Sud modifié " de la section AB ;
 - La section unique BC optimisé lors de la consultation du milieu (le tracé retenu passe au nord de la tourbière Michaud afin de s'éloigner de la route du rang II) ;
 - La variante " Nord " de la section CD ;
 - Et de la section unique DE.
-

4 Description du projet

Le tracé retenu est d'une longueur d'environ 30 km. Le type de profil en travers proposé pour l'infrastructure autoroutière est le type D-2300 d'une emprise nominale de 92 mètres en zone rurale (figure 4.1). Le projet comprend, dans une première étape, la réalisation d'une seule voie autoroutière dans la demi-emprise de 47 m. La circulation routière se fera dans les deux sens.

La caractéristique principale du projet autoroutier est la limitation des accès. Le nonaccès est général sur l'ensemble du parcours, à l'exception des entrées et des sorties prévues aux cinq échangeurs (Cacouna, Isle-Verte, Saint-Paul, Saint-Éloi et Trois-Pistoles).

De nombreuses structures connexes à l'autoroute seront érigées afin de l'intégrer au réseau routier et ferroviaire actuel. D'ouest en est, les ouvrages prévus sont :

- Un échangeur à la fin actuelle de l'autoroute 20 donnant accès à la route 132 ;
- Une voie de service reliant la route Moreault et la route Dionne ;
- Un échangeur et une nouvelle route de service entre la route Coteau-des-Érables et le chemin Coteau-de-Tuf pour desservir le secteur industriel (Coteau-de-Tuf) et la municipalité de l'Isle-Verte ;
- Des viaducs enjambant les routes Coteau-de-Tuf, du 1er rang, Drapeau et à Coeur ;
- Un pont enjambant la rivière Verte et le chemin de fer dans la portion sud du périmètre urbain de la municipalité de l'Isle-Verte ;
- Un échangeur sur la route Saint-Paul afin de desservir la municipalité de Saint-Paul ;
- Un échangeur sur la route de la Station afin de desservir les municipalités de Saint-Éloi, de l'Isle-Verte et de Notre-Dame-des-Neiges (via la route de la Station et la route 132) ;
- Un pont enjambant la rivière Trois-Pistoles et la route du Sault ;
- Un échangeur au point de chute de l'autoroute (route 293), au sud de la ville de Trois-Pistoles, afin de desservir la route 132 via la route 293.

Le coût total du projet de construire une chaussée autoroutière est de 157 millions de dollars. Le coût des ouvrages d'art majeurs sur ce projet (46,8 millions de dollars) est particulièrement élevé.

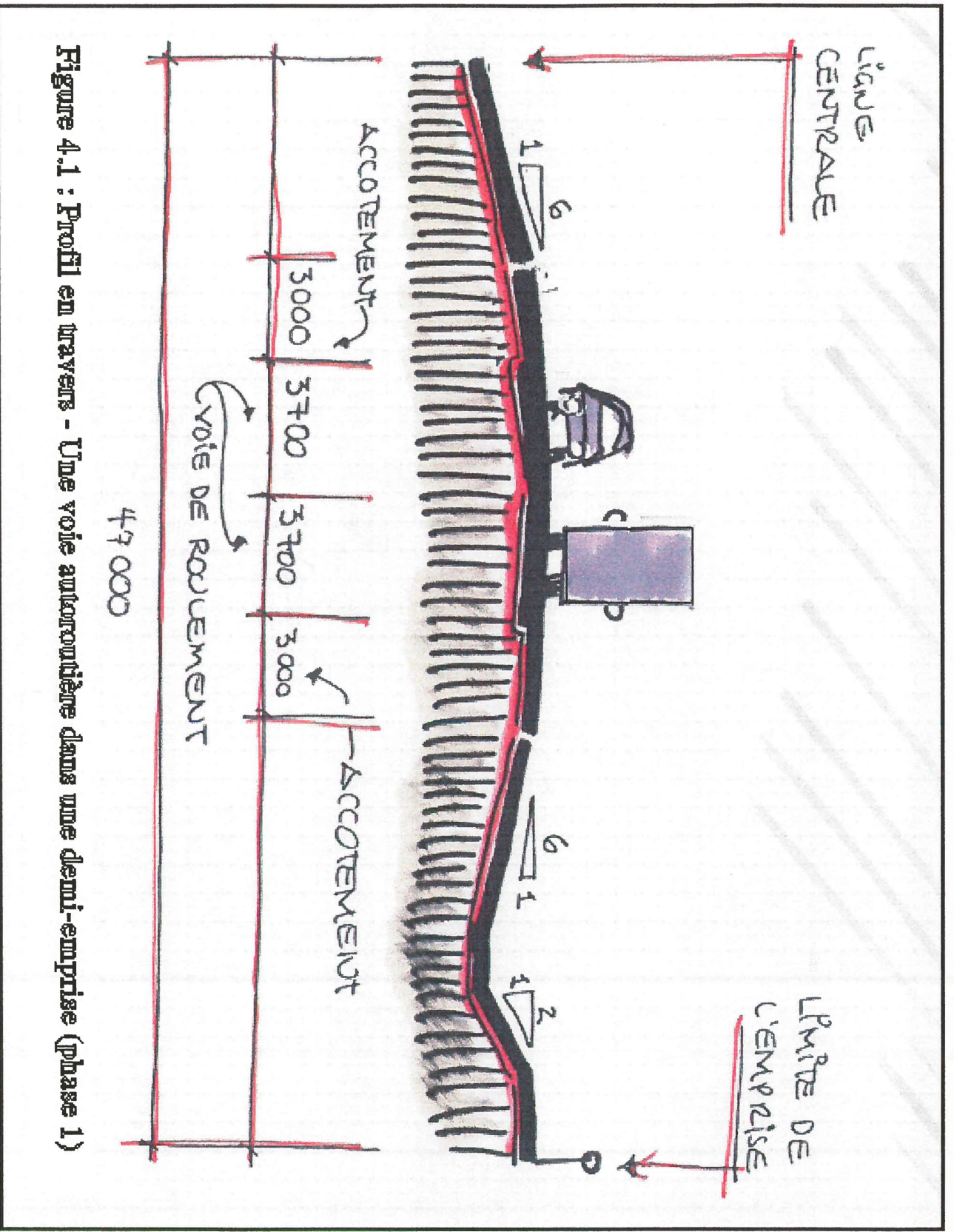


Figure 4.1 : Profil en travers - Une voie autoroutière dans une demi-emprise (phase 1)

5 Impacts et mesures d'atténuation

Cette section présente les impacts du tracé retenu sur les différentes composantes environnementales présentes dans la zone d'étude ainsi que les mesures d'atténuation qui seront prises pour atténuer ces impacts. Parmi les mesures d'atténuation, on distingue les mesures d'atténuation courantes et les mesures d'atténuation particulières. Les mesures d'atténuation courantes sont les dispositions habituelles que le ministère des Transports met en place (Cahier des charges et devis généraux - CCDG, 1997) pour protéger l'environnement lors de ses travaux de construction. Les mesures d'atténuation particulières se rapportent à des éléments particuliers de l'environnement qui sont ciblés par l'étude d'impact sur l'environnement.

5.1 Impacts sur le milieu naturel

Les impacts du projet sur le milieu naturel concernent la stabilité et l'érosion des sols, la flore et la faune terrestre, la faune aquatique et la qualité des eaux ainsi que l'aire d'expansion de la réserve nationale de faune de l'Isle-Verte agricole.

5.1.1 Stabilité et érosion des sols

La topographie et les types de dépôts touchés par le projet autoroutier ne présentent pas de problème majeur face à l'implantation d'une autoroute. Le sol est généralement plat, bien drainé et composé de sable et de gravier. Cependant, les berges des rivières et tout particulièrement les berges accidentées de la rivière Trois-Pistoles sont des secteurs sensibles aux travaux de construction des ponts et de l'autoroute. De plus, une zone de faible capacité portante (tourbière) est légèrement touchée par le projet.

Les deux traversées de rivière nécessiteront des remblais importants et la construction de deux ponts. Les travaux de construction de ces structures entraîneront une érosion du sol sur les rives de ces deux rivières, l'augmentation de la turbidité de l'eau et la sédimentation dans la partie aval du cours d'eau.

Avant le début des travaux, le ministère des Transports réalisera une étude géotechnique détaillée pour les deux traversées de rivière afin de préciser la distribution, la nature et l'épaisseur des dépôts, d'évaluer la sensibilité réelle de ces dépôts et de connaître les caractéristiques structurales de la roche sous-adjacente. Cette étude permettra d'émettre des recommandations appropriées quant aux mesures à prendre. Ces recommandations seront incluses dans les plans et devis.

L'application des recommandations issues de cette étude, le respect des normes de sécurité lors des travaux de dynamitage, l'application des normes contenues dans le Cahier des charges et devis généraux ainsi que les diverses techniques de stabilisation des talus et de revégétalisation des surfaces dénudées permettront de minimiser les impacts.

5.1.2 Flore et faune terrestre

Le projet autoroutier entraînera le déboisement de zones forestières ainsi que le déboisement des rives des cours d'eau. Le projet ne touche à aucun habitat faunique reconnu, aucune zone inondable et aucune zone où la présence de plantes susceptibles d'être désignées rares ou menacées aurait été répertoriée.

Le déboisement de l'emprise dans les zones forestières entraînera la perte d'habitat faunique pour la faune terrestre et avienne habitant ces forêts. Elles sont toutefois peu valorisées (résistance faible) car elles ne font pas parties des habitats fauniques reconnus.

Le déboisement et les travaux de construction en bordure des petits cours d'eau et des rivières entraîneront également la modification de l'habitat faunique riverain des petits cours d'eau et des rivières touchées par le projet. Les berges de ces cours d'eau subiront une artificialisation du milieu. L'impact sur l'habitat faunique des berges des rivières Verte et Trois-Pistoles est de signification intermédiaire car il s'agit d'un habitat naturel non dégradé, propice à la faune et à la flore (résistance forte).

Les travaux de déboisement se limiteront à l'emprise requise pour la réalisation du projet. Les mesures d'atténuation courantes permettront de limiter les impacts sur la faune et la flore terrestre.

5.1.3 Faune aquatique et qualité des eaux

Les travaux de construction des ouvrages pour la traversée des petits cours d'eau, et des rivières Verte et Trois-Pistoles entraîneront des impacts sur l'habitat du poisson. Ces travaux produiront une réduction temporaire de la qualité des eaux et une modification de l'habitat faunique aquatique dans une certaine portion (en aval) de ces cours d'eau (envergure locale). La sédimentation des matériaux provenant de l'érosion des rives pourrait affecter deux fosses de la rivière Trois-Pistoles situées en aval du projet. L'entretien hivernal de l'autoroute, à l'aide des sels de déglçage, constituera une autre source de pollution pour la faune aquatique des petits cours d'eau et des deux rivières. Toutefois, le phénomène de dilution minimisera cet impact car les sels de déglçage seront principalement entraînés vers les cours d'eau au printemps lorsque les débits sont les plus importants.

Les travaux sur les rives de la rivière Verte et Trois-Pistoles ainsi que sur la rivière à Girard (et la branche Guay de la rivière à Girard) devront s'effectuer en dehors de la période de restriction des travaux pour la protection de l'omble de fontaine (truite mouchetée) présente dans ces trois rivières, soit en dehors de la période comprise entre le 16 septembre et le 30 mai. En ce qui a trait aux autres petits cours d'eau, les ponceaux seront enfouis dans le lit du ruisseau jusqu'à un maximum de 30 cm tout en conservant la pente naturelle du cours d'eau.

5.1.4 Propriété fédérale contiguë à la réserve nationale de faune

Le projet autoroutier touche à l'extrémité sud d'une propriété fédérale (lots 95, 97, 98 du rang I de Saint-Jean-Baptiste-de-l'Isle-Verte) associée au territoire de la Réserve nationale de faune de l'Isle-Verte. Il s'agit d'un secteur forestier d'une superficie d'environ 2 ha. La très forte valorisation accordée à cet élément empêcherait habituellement le passage du projet dans cette zone. Toutefois, le gouvernement fédéral est ouvert à procéder à un échange de terrain. Il faut souligner que cette future entente avec le gouvernement fédéral permettra de prendre en considération les commentaires issues du milieu et de minimiser ainsi les impacts sur le milieu agricole et sur les habitations situées sur la route du rang II.

Cet échange de terrain permettra de réduire grandement l'impact du projet autoroutier sur la zone d'expansion de la réserve nationale de faune. Le terrain proposé en échange, par le ministère des Transports, est situé du côté nord de la route 132 dans le secteur de la batture du fleuve Saint-

Laurent. Cet échange de terrain permettra d'augmenter la superficie de la Réserve nationale de faune dans le secteur des battures en contrepartie d'une perte de superficie en milieu forestier.

5.2 Impacts sur le milieu humain

Le projet autoroutier traverse majoritairement des milieux agricole et forestier. Le réseau routier est bien développé et de nombreuses routes de rang sont interceptées par le projet autoroutier. On distingue six types d'impact sur le milieu humain, soit :

- Les impacts sur le milieu bâti et les périmètres urbains des municipalités traversées ;
- Les impacts sur la vie socio-communautaire et les habitudes de vie et de déplacement ;
- Les impacts sur les équipements linéaires à caractère récréatif ;
- Les impacts sur les zones d'extraction (tourbière ou sablière) ;
- Les impacts sur les infrastructures municipales ;
- Et les impacts sur les activités commerciales.

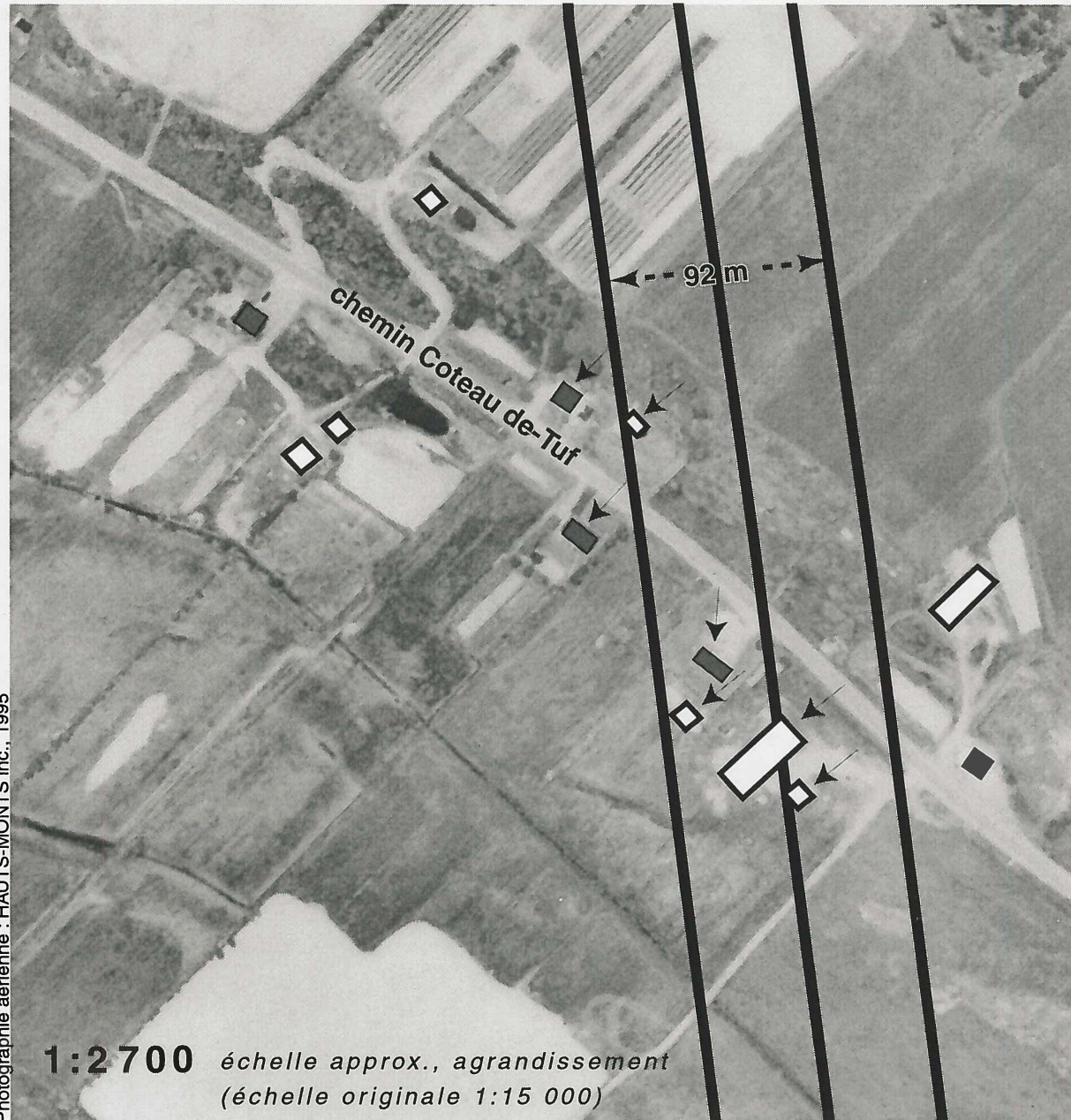
5.2.1 Impact sur le milieu bâti et les périmètres urbains

L'acquisition ou le déplacement de bâtiments principaux ou secondaires est considéré comme un impact de signification majeure. Cet impact est localisé à la traversée de la route du Coteau-de-Tuf. Toutes les autres traversées de route se font dans des secteurs non occupés par des bâtiments. Cet impact concerne l'acquisition de trois résidences et quatre bâtiments secondaires situés des deux côtés du chemin Coteau-de-Tuf (figure 5.1). Les quatre bâtiments secondaires et une des trois résidences se situent directement à l'intérieur de l'emprise de 92 m du projet. Les deux autres résidences devront être acquises pour permettre l'aménagement des talus du viaduc sur le chemin Coteau-de-Tuf.

L'acquisition d'un terrain ou d'une partie d'un terrain peut le rendre dérogatoire à la réglementation municipale quant aux marges de recul avant, arrière ou latérales ou quant à la superficie. Cela met en cause la valeur du terrain et ses possibilités quant à son usage. Ce type d'impact se rencontre dans le secteur de la traversée de la route du Coteau-de-Tuf.

L'acquisition d'un terrain situé dans le périmètre urbain entraîne une perte de terrains prévus pour le développement industriel, résidentiel et/ou commercial. Cet impact se localise dans les périmètres urbains des municipalités de l'Isle-Verte (sur la rive ouest de la rivière Verte), de Notre-Dame-des-Neiges (sur les rives est et ouest de la rivière Trois-Pistoles et du côté ouest de la route à Coeur) et de la ville de Trois-Pistoles (des deux côtés de la route 293).

Figure 5.1 : Acquisition de bâtiments, chemin Coteau-de-Tuf



Photographie aérienne : HAUTS-MONTS inc., 1995



- ◆ résidence
- ◇ bâtiment secondaire
- bâtiments à acquérir

Le sectionnement d'une partie non développée d'un périmètre urbain entraîne une perte potentielle pour l'expansion du développement urbain dans une municipalité. Ce type d'impact se retrouve dans les périmètres urbains des municipalités de l'Isle-Verte et de Notre-Dame-des-Neiges. La portion du périmètre urbain de la ville de Trois-Pistoles sur la route 293 n'est toutefois pas enclavée. Un échangeur est prévu à la route 293 et il assure l'accès à la portion sud de ce périmètre urbain.

La construction du projet autoroutier requiert l'acquisition d'un terrain (1 ha) contigu à la zone d'entreposage de bois de la Scierie Dubé. Cette superficie de terrain ne sera plus disponible pour l'expansion possible de la zone d'entreposage de bois de cette scierie. Cette perte de terrain se situe dans le périmètre urbain de la municipalité de l'Isle-Verte. La traversée des périmètres urbains de Notre-Dame-des-Neiges et de Trois-Pistoles par le projet autoroutier occasionne également une perte de terrain à vocation résidentielle ou commerciale. La présence d'un échangeur à la route 293 occasionnera une perte supplémentaire de terrain (2 ha) à vocation résidentielle ou commerciale.

Les mesures d'atténuation pour réduire les impacts sur le milieu bâti et les périmètres urbains des municipalités de l'Isle-Verte, de Notre-Dame-des-Neiges et de Trois-Pistoles se limitent à des mesures compensatoires pour les dommages occasionnés au milieu bâti et la perte de superficie de terrains selon les règles d'acquisition du gouvernement du Québec. Les bâtiments pourront être déplacés lorsque la superficie du terrain le permet.

En ce qui a trait au sectionnement d'une petite portion du périmètre urbain de l'Isle-Verte, la scierie Dubé pourrait éventuellement prendre de l'expansion dans la partie ouest du périmètre urbain de l'Isle-Verte, du côté ouest du projet autoroutier, avec un accès sous le pont de la rivière Verte.

5.2.2 Impact sur la vie socio-communautaire

Le nouveau lien autoroutier améliorera grandement la sécurité routière sur la route 132. C'est un impact positif pour la vie socio-communautaire, les habitudes de vie et les déplacements. La nouvelle infrastructure facilitera les déplacements pour toute la population de la région, autant sur l'autoroute 20 que la route 132.

Les travaux de construction perturberont la circulation routière durant la période des travaux. Ce type d'impact se retrouvera principalement sur la route 132 et les autres routes interceptées par le projet autoroutier. Cet impact regroupe les nuisances par le bruit, les poussières et la fumée qui sont associées aux travaux de construction. Ce type d'impact se fera principalement sentir sur la route 132 et à proximité du chantier de construction aux abords de l'emprise du projet.

Le maintien et la déviation de la circulation de même que la signalisation, la réglementation de l'emploi d'explosifs, le nettoyage et la remise en état des lieux ainsi que la prévention des feux de forêt et l'utilisation des abat-poussière réduiront les inconvénients reliés aux travaux de construction. De plus, dans le contexte de ses projets, le ministère s'engage à informer la population sur le déroulement des travaux.

5.2.3 Impact sur les équipements récréatifs linéaires

Le phénomène du sectionnement de sentier de ski de fond ou de motoneige par le projet autoroutier est atténué par la présence de nombreux viaducs permettant le passage de ces infrastructures linéaires ou leur relocalisation.

Le sectionnement du réseau cyclable est un impact de faible intensité car de nombreux viaducs permettent le passage de ce type d'infrastructure linéaire ou leur relocalisation. L'impact surviendra surtout durant la période des travaux de construction.

Le sectionnement du sentier pédestre situé le long de la rivière Trois-Pistoles est un impact de faible intensité car la présence du pont au-dessus de la rivière Trois-Pistoles permet le libre passage de ce type d'infrastructure linéaire. L'impact surviendra surtout durant la période des travaux de construction. L'accès au sentier pédestre sera alors interdit, mais seulement dans le secteur des travaux.

5.2.4 Impact sur les zones d'extraction de matériaux

Le projet entraîne le sectionnement de deux tourbières en exploitation. Ces deux tourbières se situent respectivement dans la municipalité de Saint-Arsène, au sud du projet autoroutier et dans la municipalité de l'Isle-Verte, à l'ouest de la route du 1^{er} rang. Cet impact est de signification majeure, car la perte d'accès à ces deux tourbières empêche l'exploitation de ces deux zones d'extraction.

Dans le cas de la perte d'accès à la propriété, le ministère des Transports a prévu l'aménagement de deux voies de service pour relier les deux tourbières enclavées. Une première voie de service est prévue au sud de la voie autoroutière pour le désenclavement des terres agricoles dans le secteur de la route Moreault. Cette voie de service permettra de donner accès à la tourbière via le viaduc de l'échangeur prévu à Saint-Georges-de-Cacouna. La seconde voie de service relie la route du 1^{er} rang et la tourbière Michaud. Cette voie de service passe au sud du tracé autoroutier.

Le projet autoroutier touche également deux sablières où il entraîne une perte de production. La première sablière touchée est localisée à l'est de la route de la Station. La seconde sablière se situe à l'ouest de la route à Cœur. L'impact est de signification intermédiaire, car la superficie touchée est moins de 1 ha.

Les mesures d'atténuation, pour réduire les impacts sur les zones d'extraction, se limitent à des mesures compensatoires pour les pertes de production selon les normes d'acquisition du gouvernement du Québec.

5.2.5 Impact sur les infrastructures municipales

Le tracé retenu du projet autoroutier passe environ 500 m au sud de la prise d'eau municipale de la ville de Trois-Pistoles. Cette prise d'eau est localisée à l'ouest de la route à Cœur sur le lot 339 de Notre-Dame-des-Neiges-des-Trois-Pistoles. Le ministère des Transports analysera dans le cadre du suivi environnemental, l'impact réel du projet sur cette prise d'eau. L'impact est considéré comme de signification majeure, car la qualité de l'eau de cette prise d'eau pourrait être

affectée par les eaux de ruissellement en provenance de la future voie autoroutière, s'il n'y a pas de mesure d'atténuation.

Les fossés (latéraux et central) de l'autoroute 20 seront imperméabilisés sur une distance de 1 km de longueur (chaînage 26+300 à 27+300) au moyen d'une membrane d'étanchéité (membrane composite bentonite / géotextile). De plus, le profil vertical des deux chaussées de l'autoroute devra être conçu de façon à éviter l'abaissement de la nappe d'eau qui alimente les puits municipaux. Le niveau des fossés sera au moins de deux mètres au-dessus du niveau de la nappe d'eau observée au printemps. De plus, le ministère procédera à un suivi de la qualité des eaux de cette prise d'eau (avant et pendant la construction et après la mise en service). Ce suivi fera partie du programme de suivi environnemental de ce projet.

5.2.6 Impact sur les activités commerciales

L'impact du projet sur les commerces de la route 132 concerne la perte de la clientèle associée à la circulation de transit pour les stations-service, les restaurants, les dépanneurs et les autres types de commerces. Dix-sept commerces ayant un fort pourcentage de leur clientèle associé à la circulation de transit seront directement affectés par le transfert de la circulation de transit sur le futur lien autoroutier. Les commerces d'alimentation (4 poissonneries, 1 fromagerie, 1 épicerie et 1 bar laitier) et ceux qui sont reliés à la restauration (5 restaurants) sont les entreprises les plus susceptibles d'être touchées par le projet. Les commerces de biens et services reliés à l'automobile (6 stations-service) seront eux aussi touchés par le projet.

Il est fort probable qu'une part importante des activités commerciales associées à la circulation de transit soit déplacée vers le nouveau point de chute de l'autoroute (route 293 et la ville de Trois-Pistoles). Le projet entraînera le développement commercial du périmètre urbain situé le long de la route 293. Cet impact positif du projet concerne les terrains limitrophes aux voies d'accès du futur lien autoroutier. Le secteur de la route 293 est le seul endroit où les terrains aux abords des voies d'accès au lien autoroutier sont à l'intérieur d'un périmètre urbain. Tous les autres accès à l'autoroute 20 (échangeurs) sont situés à l'intérieur du territoire agricole protégé.

Le développement économique de la ville de Trois-Pistoles va s'accroître de façon importante après la réalisation de ce projet autoroutier. La ville de Trois-Pistoles possède des infrastructures commerciales, hôtelières et récréatives, qui la favorisent pour devenir le point de chute de la voie rapide jusqu'au prolongement futur vers l'est. Cet impact positif du projet jouera un rôle essentiel dans le développement futur de cette ville.

Aucune compensation n'est prévue en ce qui a trait à la perte de clientèle des commerces situés sur la route 132. Le cadre légal qui définit les pratiques du ministère des Transports ne prévoit aucune compensation dans ce cas. Toutefois, la position des échangeurs, accompagnée d'une signalisation informant à l'avance les usagers au sujet des accès à la route 132 favorisera la pénétration de la circulation sur la route 132. Également, il est possible de planifier un affichage des services offerts près des échangeurs en collaboration avec le MTQ conformément aux normes actuelles.

5.2.7 Impact sur les puits d'eau potable

Le tracé autoroutier a été élaboré de manière à minimiser l'impact sur les puits d'eau potable des résidences et les nappes phréatiques. Toutefois, cet élément de l'environnement fera l'objet d'un

suivi environnemental afin de vérifier, le cas échéant, l'impact réel du projet sur les puits d'eau potable.

5.3 Impacts sur le milieu agricole

Le projet autoroutier traverse un milieu agricole dynamique. La production agricole y est intense. On retrouve peu de superficies en friche. Les grandes cultures (céréale et fourrage), les cultures spécialisées (pomme de terre) et l'horticulture (petits fruits) occupent la majeure partie des terres agricoles. L'activité agricole se répartit sur tout le territoire de la zone d'étude et elle représente la vocation principale de ce territoire. L'impact général du projet sur le milieu agricole est jugé important.

On distingue quatre types d'impact sur le milieu agricole, soit :

- L'acquisition de bâtiments agricoles ;
- La perte de terres agricoles occasionnée par la présence de l'emprise ;
- La perte d'accès occasionnée par le non-accès du projet autoroutier ;
- Et la perte de source d'alimentation en eau pour la production agricole.

Le ministère des Transports procède à l'acquisition des bâtiments présents à l'intérieur de l'emprise nominale de 92 mètres prévue pour la construction du projet selon la démarche d'acquisition du ministère des Transports. Le ministère offre au propriétaire une compensation financière pour la perte de l'immeuble ou son déplacement si la superficie du terrain le permet.

Il procède à l'acquisition d'une emprise nominale de 92 mètres pour la construction du projet et de superficies supplémentaires pour la construction de remblais importants de même que pour les échangeurs et les infrastructures prévus au projet. Toutes les acquisitions sont réalisées conformément à la démarche d'acquisition du ministère des Transports.

Le projet prévoit, dans une première phase, la construction de deux voies de roulement à l'intérieur d'un corridor de 47 mètres sur l'emprise nominale de 92 mètres. Le ministère des Transports prévoit la construction du projet dans la demi-emprise nord du chaînage 0 + 000 au chaînage 24 + 900. À partir de la traversée de la rivière Trois-Pistoles, la dernière portion du projet (chaînage 24 + 900 jusqu'à la route 293) sera réalisée dans la demi-emprise sud plutôt que dans la demi-emprise nord. Le ministère des Transports permet l'usufruit de la demi-emprise non utilisée par les propriétaires touchés.

De plus, l'infrastructure de la portion abandonnée de l'autoroute 20 (à la jonction actuelle avec la route 132) sera enlevée (asphalte et fondation), de la terre végétale y sera épandue et la section abandonnée de l'autoroute sera végétalisée. Les superficies d'emprise de la portion de l'autoroute 20 abandonnée seront incluses dans le cadre du remembrement des terres afin que ces terres soient remises en culture.

Les mesures particulières proposées pour atténuer le sectionnement des terres agricoles sont la construction de traverses agricoles et de voies de desserte. Le Ministère prévoit la construction de cinq traverses agricoles et d'environ 11 kilomètres de voies de service pour donner accès aux

terres rendues difficilement accessibles. En plus de ces ouvrages, le Ministère versera aux propriétaires touchés des indemnités monétaires pour les préjudices causés à la propriété agricole et à son exploitation. Il procédera également à la rétrocession des terres excédentaires.

Afin de préserver l'alimentation en eau de la pisciculture située sur le lot 374 de Notre-Dame-des-Neiges-des-Trois-Pistoles, le ruisseau (sur la limite des lots 372 et 374 de Notre-Dame-des-Neiges-des-Trois-Pistoles) servant de source d'alimentation en eau pour une pisciculture sera canalisé sous l'infrastructure de l'autoroute. Les eaux drainage des fossés de la nouvelle infrastructure routière ne devront pas être déversées dans ce ruisseau, mais plutôt dirigées vers les autres ruisseaux présents dans le voisinage.

Le risque d'impact sur la source d'alimentation en eau pour une pisciculture située, près de l'ancienne route, sur le lot 346 de Saint-Jean-Baptiste-de-l'Isle-Verte fera l'objet du suivi environnemental sur les puits d'alimentation en eau, car ce lac à truites est alimenté par des puits de surface.

Le projet autoroutier entraîne une amélioration de la sécurité des déplacements sur la route 132. Cette route offrira, après la réalisation de ce projet, un environnement plus propice aux activités agricoles. Cet impact positif concerne les agriculteurs et la circulation locale en général.

5.4 Impacts sur le milieu forestier

La récolte de bois sur les terres privées sert principalement à la production de bois de chauffage. Une partie du bois récolté est orientée vers les usines de pâte et de sciage. La récolte de bois ne représente pas un apport important pour la région et l'impact général sur la forêt est jugé négligeable.

On distingue deux grands types d'impact sur la forêt. Le premier type d'impact est la perte de superficie forestière à long terme occasionnée par le déboisement de l'emprise (190 ha) et par la présence de l'autoroute (qui empêche la régénération de la forêt). Ce type d'impact se rencontre dans les secteurs forestiers occupés par la coupe totale, dans les secteurs forestiers sans aménagement, dans les secteurs forestiers sous aménagement et dans les plantations. Le second type d'impact est la perte d'accès à la ressource forestière (343 ha) occasionnée par le non-accès du projet autoroutier. Cette perte d'accès aux zones forestières concerne également les secteurs forestiers sans aménagement, les secteurs forestiers sous aménagement et les plantations.

Les mesures d'atténuation pour réduire les impacts sur le milieu forestier se limitent à des mesures compensatoires pour les dommages occasionnés au milieu forestier et la perte de superficie forestière selon les normes d'acquisition du gouvernement du Québec.

Les voies de service prévues dans le cadre du désenclavement des terres agricoles permettront de donner accès aux terres boisées des producteurs agricoles. Dans tous les autres cas, le ministère des Transports offrira aux propriétaires concernés l'achat des résidus et leur remise en vente dans le cadre d'un remembrement des terres.

5.5 Impacts sur le paysage

Les impacts visuels anticipés qui influenceront les caractéristiques visuelles des paysages forestier, agricole, urbain et commercial, sont :

- Transformation du paysage et des champs visuels par la présence du nouvel axe routier ;
- Transformation du paysage et des champs visuels par la présence des structures ;
- Transformation du paysage et des champs visuels par la présence des sablières ;
- Transformation du paysage et des champs visuels par la section abandonnée de l'autoroute 20 ;
- Maintien de l'accès visuel vers les éléments d'attrait ou de repère ;
- Transformation du paysage et des champs visuels par la présence des tourbières en exploitation ;
- Transformation du paysage par la présence des berges dénaturalisées.

Les mesures d'atténuation visent l'intégration de l'infrastructure de l'autoroute et des structures ainsi que leur nivellement d'approche au paysage environnant. Les interventions suggérées se ramènent, en premier lieu, à faire le nivellement d'approche en pente douce des talus. En second lieu, elles consistent à ensemercer ces talus de même que les aires résiduelles à l'intérieur de l'emprise (boucle des échangeurs et remblai d'approche). Un mélange de graminées et de plantes herbacées n'exigeant pas de tonte est recommandé. Des plantations d'arbres et d'arbustes feuillus, ainsi que des conifères aménagés linéairement ou ponctuellement amélioreront l'état des éléments discordants du paysage (boucle des échangeurs et remblai d'approche). L'utilisation de plantes indigènes est également conseillée afin de faciliter l'entretien et la survie des plantes.

Les murs de soutènement, les culées et les piliers des ponts au-dessus des rivières Verte et Trois-Pistoles seront conçus de façon à limiter leur perception et à assurer leur harmonisation avec le paysage : structures ajourées, murs en escaliers, etc. De plus, les berges des deux rivières affectées par les travaux de construction seront réaménagées à l'aide de plantation et d'ensemencement de plantes indigènes pour empêcher l'érosion. Le ministère des Transports tiendra compte de l'intégration de cette structure dans le paysage lors de la conception de cet ouvrage d'art. Le pont de la rivière Verte serait du même type que celui de la rivière Trois-Pistoles mais sa dimension serait moindre.

Le ministère des Transports prévoit la construction du projet dans la demi-emprise nord du chaînage 0 + 000 au chaînage 24 + 900. À partir de la traversée de la rivière Trois-Pistoles, la dernière portion du projet 24 + 900 jusqu'à la route 293 sera réalisée dans la demi-emprise sud plutôt que dans la demi-emprise nord. Cette conception permettra d'augmenter la distance entre le pont et le secteur habité de la route du Sault.

Lorsque l'emprise autoroutière le permet, des écrans de végétaux seront implantés afin d'isoler les résidants et d'éviter la perception de l'infrastructure ou d'éviter la perception de zone d'extraction par les usagers de la route.

L'infrastructure de la portion abandonnée de l'autoroute 20 (à la jonction actuelle avec la route 132) sera enlevée (asphalte et fondation), de la terre végétale y sera épandue et l'ancienne emprise

sera végétalisée. Les superficies d'emprise de la portion de l'autoroute 20 abandonnée seront incluses dans le cadre du remembrement des terres afin que ces terres soit remises en culture.

Les éléments de repère (rivières Verte et Trois-Pistoles et le cimetière près de la route 293) seront mis en évidence par la conservation ou la création de vues ouvertes. Le repérage de ces éléments permettra aux usagers de la route de mieux s'orienter.

5.6 Impacts sur le climat sonore

Les zones exposées au bruit le long du tracé projeté sont localisées :

- Près de l'intersection du chemin du Coteau-de-Tuf et de l'autoroute 20 ;
- Et près de la traversée de la rivière Trois-Pistoles.

Dans le secteur de la traversée de la rivière Trois-Pistoles, l'habitation la plus rapprochée est située à environ 70 mètres du tracé projeté et le niveau sonore y sera d'environ 53 dBA. L'ensemble des habitations de ce secteur sera caractérisé par un niveau de gêne sonore acceptable.

Sur le chemin du Coteau-de-Tuf, une habitation est située à moins de 35 mètres de l'emprise (côté est). Le niveau de gêne sera moyen (60 à 65 dBA) pour cette résidence. Les autres habitations auront un niveau de gêne sonore acceptable car elles sont situées à plus de 115 mètres des limites de l'emprise.

La construction du projet dans la demi-emprise sud à partir du chaînage 24 + 900 permettra une réduction du niveau sonore de l'ordre de 2 dBA pour les résidences les plus rapprochées situées sur la route du Sault. Cette réduction est toutefois peu significative sur le plan de la perception humaine.

Le Ministère étudiera l'opportunité de réaliser un écran sonore pour cette résidence subissant un impact moyen afin que le niveau sonore soit égal ou inférieur à 55 dBA. Il n'y a pas lieu de proposer d'autres mesures d'atténuation, car les impacts sonores sont faibles à nuls pour toutes les autres résidences de la zone d'étude.

Les débits de circulation sur la route 132 diminueront considérablement. Les débits (DJME) qui étaient de l'ordre de 7 500 véhicules par jour en 1995, seront de l'ordre de 1 100 véhicules par jour en 2009 lors de la mise en service de l'autoroute 20. La construction de l'autoroute 20 engendrera un impact positif pour l'ensemble des zones habitées le long de la route 132 qui se traduira par une baisse moyenne de 12 à 13 dBA du climat sonore le long de cet axe routier.

5.7 Impacts résiduels

L'application des mesures d'atténuation permet de diminuer les impacts du projet et de bonifier le projet sur le plan environnemental. Une fois les mesures d'atténuation appliquées, il demeure toutefois les impacts résiduels que l'on ne peut pas corriger. Ils font partie des conséquences inévitables des modifications apportées au milieu par la réalisation de ce projet.

Les impacts résiduels temporaires sont principalement reliés aux travaux de construction. Les travaux perturberont la qualité de vie des résidants situés à proximité du chantier de construction.

Les impacts résiduels les plus significatifs concernent :

- L'acquisition de bâtiments ;
- La diminution de l'achalandage des commerces routiers situés sur la route 132 ;
- La perte de terres agricoles et les détours plus ou moins importants pour accéder aux terres désenclavées ;
- Les problèmes d'érosion des sols au niveau de la traversée de la rivière Trois-Pistoles ;
- La perturbation du paysage perçue par les résidants et les usagers du réseau routier ;
- Et finalement l'augmentation du bruit dans les secteurs du chemin Coteau-de-Tuf.

Certains impacts permanents résiduels feront l'objet d'une compensation par le ministère des Transports. Le ministère procédera à l'acquisition de toutes les superficies requises à la réalisation du projet. Il offrira de procéder à l'acquisition ou à une compensation relative aux petits résidus et aux parties de lots résiduelles rendue difficilement accessibles.

Le ministère pourra également être appelé à assumer les coûts d'éventuelles mesures de correction aux puits d'alimentation en eau potable. Ces mesures pourraient être identifiées lors de la réalisation du programme de suivi prévu pour ce projet.

Il importe de souligner la préoccupation de contrôler les incidences à moyen et à long terme de la présence de la nouvelle voie autoroutière sur l'aménagement des zones adjacentes. Il incombera aux autorités régionales et municipales de veiller à encadrer les développements futurs dans les zones adjacentes au nouveau corridor routier afin de tenir compte des nuisances qui peuvent être associées à ce genre d'infrastructure (isophone de bruit, zone tampon, etc.).

Ainsi, il y aurait lieu d'éviter l'implantation de nouveaux puits d'alimentation en eau potable dans une bande de 30 m de chaque côté de l'emprise. La largeur de la bande de protection pourra être révisée à la lumière des résultats du suivi environnemental sur la qualité des eaux souterraines que le ministère des Transports exécutera après la mise en service de cette section d'autoroute. Le ministère informera les municipalités des conclusions qui se dégagent de ce suivi environnemental.

Enfin la réduction des nuisances dans l'axe de la route 132 pourrait justifier, à moyen et à long terme, des ajustements aux dispositions d'aménagement applicables à ce corridor routier afin d'y favoriser la revalorisation de la vocation récréative et touristique de la route 132.

Les impacts résiduels incluent également les nombreux impacts positifs de ce projet. Ce sont principalement :

- L'augmentation de la sécurité sur la route 132 ;
- L'amélioration de l'efficacité des déplacements ;
- De nouveaux développements commerciaux aux abords des voies d'accès au futur lien autoroutier ;
- L'accroissement prévisible du développement économique de la ville de Trois-Pistoles ;
- La découverte de nouveaux paysages pour les usagers du futur lien autoroutier ;
- L'amélioration des conditions d'utilisation de la route 132 à des fins agricoles à la suite de la diminution de la circulation (déplacement de la machinerie agricole, sécurité, etc.).
- L'amélioration du climat sonore et la diminution des autres nuisances pour les habitations situées en bordure de la route 132.

Lorsqu'ils sont pris en considération, ces impacts positifs contrebalancent, dans une certaine mesure, les impacts résiduels négatifs du projet.

5.8 Programme de surveillance et de suivi

L'évaluation des impacts et l'applicabilité des mesures d'atténuation proposées sont toujours sujettes à certaines incertitudes. Afin de pallier à celles-ci, un programme de surveillance environnementale et un programme de suivi environnemental seront incorporés au projet. Le détail du programme de surveillance et de suivi apparaît dans le rapport principal.

6 CONCLUSION

Le projet de prolongement de l'autoroute 20 de Cacouna à Trois-Pistoles permet de répondre à long terme aux besoins de la circulation et de diminuer grandement les risques d'accidents reliés à l'utilisation actuelle de la route 132. Les utilisateurs auront accès à une voie de circulation rapide et sécuritaire qui entraînera des bénéfices importants sur le plan économique pour toute la région touchée.

Le projet entraîne des impacts négatifs sur l'environnement. Il s'agit principalement d'impacts de signification mineure sur le milieu naturel. Les impacts négatifs les plus significatifs concernent le milieu agricole et la perte de clientèle pour dix-sept commerces situés sur la route 132. Il faut noter également que le prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Trois-Pistoles entraînera des modifications dans le climat sonore de ce territoire. Le projet causera un impact sonore moyen pour une résidence alors qu'il entraînera un impact positif pour toutes les résidences situées en bordure de la route 132.

L'appréciation générale du projet par le milieu est bonne. Les incidences du projet sont perçues comme positives. Dans l'ensemble, ce projet favorisera le développement socio-économique des municipalités situées dans l'aire d'influence de ce projet pour les années futures. La ville de Trois-Pistoles possède des infrastructures commerciales, hôtelières et récréatives, qui la favorisent pour devenir le prochain point de chute du prolongement de l'autoroute.

En conclusion, le tracé retenu, bonifié par les mesures d'atténuation proposées qui seront intégrées aux plans et devis, représente le tracé offrant la meilleure performance environnementale pour prolonger l'autoroute 20 jusqu'à Trois-Pistoles.

Annexe 1
Tracé retenu
