



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

Addenda Réponses aux questions de recevabilité du ministère de l'environnement

décembre 2001



Le groupe Urbafique

TABLE DES MATIÈRES

PARTIE 1. JUSTIFICATION DU PROJET	1
QUESTION 1 : 1.1.1 LES ACCIDENTS	1
QUESTION 2 : 1.1.2 L'ACCROISSEMENT DE LA CIRCULATION	1
QUESTION 3 : 1.2 L'ÉTUDE BÉNÉFICES/COÛTS	1
QUESTION 4 : 1.3 FAITS SAILLANTS	4
PARTIE 2. INVENTAIRES	5
QUESTION 5 : 3.1.9 RÉGIME SÉDIMENTOLOGIQUE	5
QUESTION 6 : 3.2.1 COMPOSANTES PHYTOÉCOLOGIQUES	7
QUESTION 7 : 3.2.2 COMPOSANTES FAUNIQUES	7
QUESTION 8 : TRUITE ARC-EN-CIEL	8
QUESTION 9 : ÉPERLAN ARC-EN-CIEL	8
QUESTION 10 : LOUP-CERVIER	9
QUESTION 11 : 3.3.2.3 ESPACES TOURISTIQUES ET RÉCRÉATIFS	9
PARTIE 3. ANALYSE DES VARIANTES DE TRACÉ	10
QUESTION 12 : 4.4.1 ÉLABORATION DE VARIANTES – SECTION BE COTEAU DES ÉRABLES – ROUTE 293	10
PARTIE 4. IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION	11
QUESTION 13 : 6.2.1.3 FAUNE AQUATIQUE ET QUALITÉ DES EAUX	11
QUESTION 14 : 6.3.2.1.3 FAUNE AQUATIQUE ET QUALITÉ DES EAUX	13
PARTIE 5. PLAN DE MESURES D'URGENCE	14
QUESTION 15 : PLAN D'URGENCE	14
PARTIE 6. LE PROJET ET L'AGRICULTURE	19
QUESTION 16 : SYSTÈME DE DRAINAGE	19
QUESTION 17 : RÉTROCESSION DES BIENS EXCÉDENTAIRES	19
QUESTION 18 : HAIES BRISE-VENTS	20
PARTIE 7. ERRATUM	21
PARTIE 8. PRÉCISIONS SUR LE PROJET	22

LISTE DES FIGURES

TABLEAU 1 : COMPARAISON DES DÉBITS MESURÉS EN 1990-1998 AUX DÉBITS ESTIMÉS DANS L'ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ.....	2
TABLEAU 2 : BÉNÉFICES ET COÛTS DES DEUX OPTIONS ÉTUDIÉES	3
TABLEAU 3 : INTERVENTIONS RÉALISÉES ET À RÉALISER SUR LA ROUTE 132	4
TABLEAU 4 : SUBSTRATS DES COURS D'EAU.....	5
TABLEAU 5 : VÉGÉTATION RIVERAINE DES COURS D'EAU TRAVERSÉS PAR LE PROJET AUTOROUTIER	8
TABLEAU 6 : IMPACT DE LA CONSTRUCTION D'OUVRAGES POUR LA TRAVERSÉE DE COURS D'EAU	11

Ce document répond aux questions du ministère de l'environnement dans le cadre du processus de recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement du projet du prolongement de l'autoroute 20 de Cacouna à Trois-Pistoles.

PARTIE 1. JUSTIFICATION DU PROJET

1.1 Situation actuelle

Question 1 : 1.1.1 Les accidents

Il est dit que 50 % des accidents se produisent la nuit. Est-ce pour l'ensemble de la zone d'étude ou pour la courbe à Moïse ? (page 3)

Pour l'ensemble de la route 132, entre Cacouna et Trois-Pistoles, c'est 30 % des accidents qui surviennent la nuit, soit la moyenne provinciale. Le 50 % cité est spécifiquement pour la zone de la courbe à Moïse.

Question 2 : 1.1.2 L'accroissement de la circulation

La figure 1.1 présente une estimation de l'accroissement de la circulation en fonction du temps. On peut s'attendre à ce qu'un jour la courbe indiquée atteigne un plateau. Le promoteur a-t-il une idée de la période où serait atteinte ce plateau et du niveau de débit correspondant ?

L'évolution des débits de circulation est conditionnée par de nombreux facteurs, ce qui rend imprécises et incertaines les projections à long terme. Dans les facteurs très importants, citons l'état de l'économie, l'évolution des modes de transport des marchandises et l'impact des technologies de l'information (travail à domicile, etc.).

Quoi qu'il en soit si l'on se base sur l'évolution du nombre de permis de conduire et la projection des kilomètres parcourus, les débits de circulation devraient atteindre un plateau aux alentours de 2015-2020 avec des débits de circulation se situant entre 7600 et 9300 véhicules par jour.

Question 3 : 1.2 L'étude bénéfiques/coûts

Quels sont les principaux bénéfices et coûts des deux options étudiées ?

L'estimation des bénéfices et des coûts de ce projet a été initialement réalisée en \$ de 1989 dans l'étude d'opportunité (1990)¹ du projet de prolongement de l'autoroute 20 dans le tronçon Cacouna-Bic. Ces estimations demeurent valables car la projection de l'étude d'opportunité est confirmée par les données de circulation de 1990 à 1998 (tableau 1).

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

TABLEAU 1 : COMPARAISON DES DÉBITS MESURÉS EN 1990-1998 AUX DÉBITS ESTIMÉS DANS L'ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ

Année	DJMA (mesuré)	DJMA (estimé)
1990	5 530	5 680
1991	5 640	5 820
1992	5 980	5 960
1993	*	6 100
1994	6 340	6 240
1995	6 110	6 380
1998	6 700	6 800

Le tableau 2 présente les différents coûts et bénéfices des deux options étudiées. Les bénéfices escomptés pour les usagers comprennent la diminution des accidents, la diminution des coûts d'opération des véhicules et la diminution du temps de transport. Les automobiles et les camions sont distingués à l'intérieur du calcul des diminutions de coûts d'opération des véhicules et du calcul des diminutions des coûts de temps de transport.

La diminution des coûts d'accidents se base sur le coût actuel des accidents dans la zone d'étude. Le coût moyen d'une collision au Québec est multiplié par le nombre de collisions observées sur les routes de la zone d'étude pour obtenir le coût total des accidents. Puis le coût moyen pour un blessé est multiplié par le nombre de blessés de la route dans la zone d'étude. Enfin le coût moyen d'une mort accidentelle pour la société est multiplié par le nombre de morts attribuable à la route dans la zone d'étude. On obtient ainsi le coût total des accidents (collision, blessés et morts). La diminution potentielle des accidents routiers attribuable aux deux options permet d'établir leur réduction respective des coûts d'accidents. Les bénéfices de la réduction des accidents sont beaucoup plus importants dans le cas du projet autoroutier, car ce projet permet d'éliminer les conflits entre la circulation locale et la circulation de transit.

La diminution des coûts d'opération correspond à l'économie en distances du nouveau lien routier par rapport au lien existant. Le tracé de la route 132 demeure inchangé par les travaux de réaménagement et n'entraîne donc pas ce type de bénéfice alors que le projet autoroutier permet une économie en distance qui se concrétise par des bénéfices économiques.

La diminution des coûts de transport des véhicules signifie l'économie en temps qu'apporte les deux options étudiées par rapport au lien existant. Le réaménagement de la route 132 apporte peu de diminution des coûts de transport des véhicules car le réaménagement de la route 132 demeurera un lien moins rapide que le projet autoroutier.

Les coûts des deux options représentent les coûts de construction et d'expropriation ainsi que les coûts d'entretien. Les coûts de construction comprennent le terrassement, le gravelage, le pavage, le drainage, les structures. Les coûts d'expropriation comprennent les coûts d'expropriation des terres agricoles dans l'emprise de l'autoroute ainsi que les dédommagements attribuables aux superficies non-accessibles. Les coûts d'entretien comprennent les coûts d'entretien d'hiver et d'été, de même que l'entretien extraordinaire. Les coûts du réaménagement de la route 132 ne représentent qu'environ la moitié du projet autoroutier.

TABLEAU 2 : BÉNÉFICES ET COÛTS DES DEUX OPTIONS ÉTUDIÉES

Bénéfices/coûts	Étude d'opportunité de 1990 en \$ de 1989		Actualisation des coûts (1) (en \$ de 2001)	
	Réaménagement de la route 132	Prolongement de l'autoroute 20	Réaménagement de la route 132	Prolongement de l'autoroute 20
Bénéfices totaux	6 000 000\$	106 000 000\$	7 838 000\$	138 481 000\$
(1) Diminution des coûts d'accident	4 940 000\$	12 800 000\$	6 454 000\$	16 722 000
(2) Diminution des coûts d'opération (auto)	N.A.	27 900 000\$	N.A.	36 449 000\$
(3) Diminution des coûts d'opération (camion)	N.A.	12 900 000\$	N.A.	16 853 000\$
(4) Diminution des coûts de temps de transport (auto)	850 000\$	38 700 000\$	1 110 000\$	50 559 000\$
(5) Diminution des coûts de temps de transport (camion)	210 000\$	13 700 000\$	274 000\$	17 898 000\$
Coûts totaux	50 000 000\$	125 000 000\$	65 322 000\$	163 304 000\$
• Coûts de construction	48 300 000\$	118 000 000\$	63 101 000\$	154 159 000\$
• Coûts d'expropriation	500 000\$	2 000 000\$	653 000\$	2 613 000\$
• Coûts d'entretien	1 200 000\$	5 000 000\$	1 568 000\$	6 532 000\$
Ratio Bénéfices / Coûts	0,12	0,85	0,12	0,85

N.A. : Non applicable, car la longueur du trajet demeure la même après le projet de réaménagement de la route 132.

(1) : L'actualisation des coûts a été réalisée en appliquant l'indice des prix à la consommation. Le taux annuel composé de l'inflation de 1989 à 2001 est de 2,25% par année. Source : Caisse Desjardins, Indice général des prix à la consommation pour la province de Québec.

La comparaison du ratio Bénéfices / Coûts de 0,85 par rapport au ratio de 0,12 montre que la solution de prolonger l'autoroute est de ce point de vue nettement supérieur à la solution du réaménagement de la route 132.

Question 4 : 1.3 Faits saillants

Quelles sont les améliorations sur la route 132 que le ministère des Transports entend réaliser avant en attendant que le prolongement de l'autoroute 20 se réalise ? Quand ces améliorations seront-elles apportées ? À quel coût et pour quels bénéfices escomptés ?

Afin d'améliorer la sécurité de la route 132 jusqu'à la réalisation du prolongement de l'autoroute 20, de Cacouna à Trois-Pistoles, des aménagements ont fait l'objet d'un engagement ministériel, dont certains ont déjà été effectués. Un projet de construction de voie de dépassement, du côté est de la municipalité de l'Isle-Verte, est à la programmation des travaux routiers au ministère des Transports.

De plus, plusieurs autres interventions seront réalisées sur la route 132 afin d'améliorer la sécurité routière et la fluidité de la circulation entre les municipalités de l'Isle-Verte et du Bic. Ces travaux routiers consisteront à des corrections de courbe, des améliorations de profil vertical, des réaménagements d'intersection et à l'aménagement de voies de refuge pour les virages à gauche. Le tableau 3 décrit sommairement les interventions déjà réalisées et projetées par le ministère des Transports.

TABEAU 3 : INTERVENTIONS RÉALISÉES ET À RÉALISER SUR LA ROUTE 132

Intervention	Localisation	Coûts	Programmation
1. Réaménagement de l'intersection	Intersection de l'autoroute 20 et de la route 132 à Bic	0,3 M\$	1993-1994 réalisé
		0,1 M\$	1995-1996 réalisé
		0,05 M\$	1996-1997 réalisé
2. Aménagement d'une voie de dépassement pour la direction est	Zone de Cacouna L'Isle-Verte (20-3373-9015)	1,6 M\$	1997-1998 réalisé
3. Aménagement d'une voie de dépassement pour chaque direction	Zone de l'Isle-Verte (20-3373-9016) (20-3373-9017)	1,8 M\$	Quinquennale
		2,0 M\$	
		2,3 M\$	
4. Aménagement d'une voie de dépassement pour chaque direction	Zone Saint-Simon	1,0 M\$	1992-1993 réalisé
5. Correction du profil et couche d'usure	Saint-Fabien	2,3 M\$	2002-03
6. Correction d'une courbe et du profil (Pointe-à-la-Loupe)	Notre-Dame-des-Neiges	1,3 M\$	2006-07
7. Réaménagement d'intersections	L'Isle-Verte	0,5 M\$	2006-07
8. Aménagement d'une voie de virage	Notre-Dame-des-Neiges	0,5 M\$	2002-03

Note : Ces coûts n'incluent pas les frais connexes, il s'agit uniquement du coût des travaux.

PARTIE 2. INVENTAIRES

Question 5 : 3.1.9 Régime sédimentologique

Quelle est la nature du substrat du lit des cours d'eau ?

La vitesse du courant conditionne le type de substrat du lit des cours d'eau. Dans les cours d'eau où l'écoulement de l'eau est lent, les matériaux fins en suspension dans l'eau se déposent sur le lit du cours d'eau et forment un substrat vaseux. Lorsque l'écoulement de l'eau est rapide, la vitesse du courant empêche la sédimentation des matériaux fins. Le lit des cours d'eau est alors composé de matériaux plus grossiers (sable et gravier de gabarits variés). Le tableau 4 dresse un portrait de la nature des substrats des cours d'eau traversés par le projet autoroutier.

TABLEAU 4 : SUBSTRATS DES COURS D'EAU

Point de traversée des cours d'eau par le projet	Vitesse du courant	Type de substrat
Rivière des Vases (chaînage 4 + 600)	Eaux lentes	Vaseux
Branche Marquis de la rivière des Vases (chaînage 5 + 400)	Eaux lentes	Vaseux
Rivière Verte (chaînage 10 + 500)	Eaux vives	Rocailleux
Branche Guay de la rivière à Girard (chaînage 13 + 400)	Eaux lentes	Vaseux
Rivière à Girard (chaînage 14 + 900)	Eaux lentes	Vaseux
Ruisseau anonyme (chaînage 19 + 200)	Eaux lentes	Vaseux
Ruisseau anonyme (chaînage 20 + 900)	Eaux lentes	Vaseux
Rivière Pointe-à-la-Loupe (chaînage 22 + 700)	Eaux vives	Rocailleux
Rivière Trois-Pistoles (chaînage 25 + 300)	Eaux vives	Rocailleux
Rivière Deschênes (chaînage 28 + 000)	Eaux vives	Rocailleux
Rivière Renouf (chaînage 29 + 200)	Eaux vives	Rocailleux

- Rivière des Vases (chaînage 4 + 600) et la Branche Marquis (5 + 400)

La rivière des Vases et la branche Marquis drainent les terres argileuses et les tourbières des paroisses de Cacouna et de Saint-Arsène. Aux points de la traversée de ses deux cours d'eau par le projet autoroutier, les substrats des lits de ces deux cours d'eau sont vaseux.

- Rivière Verte (chaînage 10 + 500)

La rivière Verte draine une superficie totale de 506.63 km² dont près de 45 km² se situe à l'intérieur de la zone d'étude. On observe de larges et de nombreux méandres dans la partie sud de la zone d'étude. Le secteur traversé par le projet autoroutier est caractérisé par des eaux vives et un substrat de gravier et de roc. Cette rivière présente également, par endroits des accumulations de gravier et de sable. Ceux-ci restent stables, bien qu'une certaine alternance saisonnière de la granulométrie soit reliée à l'alternance annuelle des crues et des étiages.

- Rivière à Girard (chaînage 14 + 900) et branche Guay de la rivière à Girard (chaînage 13 + 400)

Cette petite rivière draine les terrasses argileuses entre les municipalités de l'Isle-Verte et de Saint-Eloi et les terres basses de la tourbière Michaud. . L'écoulement de l'eau est lent dans le secteur touché par le projet. Le substrat du lit de ce cours d'eau est vaseux.

- Ruisseau anonyme (chaînage 19 + 200)

Ce cours d'eau présente les caractères d'un réseau rectangulaire, issu principalement du drainage agricole. L'écoulement de l'eau est lent et le substrat du lit de ce cours d'eau est vaseux.

- Ruisseau anonyme (chaînage 20 + 900)

Ce cours d'eau présente les caractères d'un réseau rectangulaire, issu principalement du drainage agricole. L'écoulement de l'eau est lent et le substrat du lit de ce cours d'eau est vaseux.

- Rivière Pointe-à-la-Loupe

La rivière Pointe-à-la-Loupe est un petit cours d'eau drainant un étroit bassin allongé d'est en ouest. Cette rivière draine une partie du territoire des hauteurs de Notre-Dame-des-Neiges et la terrasse argileuse en contrebas près du fleuve Saint-laurent. Le secteur traversé par le projet autoroutier est caractérisé par des eaux vives et un substrat de sable et gravier.

- Rivière Trois-Pistoles (chaînage 25 + 300)

La rivière Trois-Pistoles est également une rivière d'importance régionale. Elle draine une superficie de plus de 938 km² dont seulement 1.5 km² est représenté dans la zone d'étude. Ainsi, c'est une section de 8.2 kilomètres de son cours inférieur, à forte sinuosité qui fait partie de la zone d'étude. Le secteur traversé par le projet autoroutier est caractérisé par des eaux vives et un substrat de roc et de gravier.

- Rivière Deschênes (chaînage 28 + 000)

Cette petite rivière draine les terrasses situées au pied d'importants reliefs que l'on retrouve au sud-est de l'agglomération de Trois-Pistoles. Ce petit bassin côtier est entièrement compris à l'intérieur des limites de la zone d'étude. Le secteur traversé par le projet autoroutier est caractérisé par des eaux vives et un substrat de sable et de gravier.

- Rivière Renouf (chaînage 29 + 200)

Ce bassin, dont la plus grande superficie est au nord-est de la zone d'étude ne draine ici que quelques centaines de mètres carrés de terrain au nord et à l'est du milieu bâti de l'agglomération de Trois-Pistoles. Le secteur traversé par le projet autoroutier est caractérisé par des eaux vives et un substrat de sable et de gravier.

Question 6 : 3.2.1 Composantes phytoécologiques

Quelle est la caractérisation de la végétation aquatique et riveraine ?

La végétation aquatique est peu abondante dans les cours d'eau touchés par le projet. En milieu agricole, la végétation aquatique est souvent absente car les cours d'eau ont été canalisés pour le drainage des terres agricoles. Toutefois, les groupements à Typha (quenouilles) colonisent, par endroits, certains secteurs où l'écoulement de l'eau est lent. Dans les sections d'eaux vives, la végétation aquatique se limite aux algues sur les rochers.

Les caractéristiques de la végétation riveraine des cours d'eau varient selon le type de milieu traversé par le cours d'eau. En milieu agricole, la végétation riveraine des cours d'eau est composée de plantes fourragères (terre en culture) ou de plantes sauvages comme l'épervière orangée, la verge d'or, etc. (terre en friche). En milieu forestier, les arbres et les arbustes occupent les rives des cours d'eau. Le tableau 5 présente les cours d'eau traversés par le projet et le type de végétation occupant leurs rives.

Question 7 : 3.2.2 Composantes fauniques

L'étude devrait décrire la technique d'inventaire et ses limites.

Les données d'inventaire des composantes fauniques proviennent des données existantes collectées auprès des ministères fédéraux et provinciaux et auprès des représentants des organismes gestionnaires de la faune.

Cette technique d'inventaire faunique, se basant sur les données existantes, permet de faire un portrait des connaissances actuelles sur les principales composantes fauniques de la zone d'étude. Cette technique permet d'identifier les secteurs les plus propice à la faune et de les cartographier. La principale limite de cette technique est l'ancienneté des données disponibles. Des rencontres avec les représentants des organismes gestionnaires de la faune permettent de vérifier la validité des données disponibles. Les données d'inventaire sont ensuite vérifiées par une analyse des photographies aériennes récentes et par des visites de terrain. Ces deux contrôles permettent respectivement de mettre à jour les superficies boisées (déboisement) et de vérifier l'état actuel des milieux directement touchés par le projet.

Il faut souligner qu'un inventaire de terrain spécifique aux espèces floristiques susceptibles d'être menacées a été réalisé dans le cadre de la présente étude.

TABEAU 5 : VÉGÉTATION RIVERAINE DES COURS D'EAU TRAVERSÉS PAR LE PROJET AUTOROUTIER

Point de traversée des cours d'eau par le projet	Type de milieu	Description de la végétation riveraine
Rivière des Vases (chaînage 4 + 600)	Milieu agricole (grande culture)	Les rives sont principalement occupées par des plantes fourragères
Branche Marquis de la rivière des Vases (chaînage 5+ 400)	Milieu agricole (grande culture)	Les rives sont principalement occupées par des plantes fourragères
Rivière Verte (chaînage 10 + 500)	Milieu forestier	Les rives sont caractérisées par une végétation composée de bouleau jaune, de sapin baumier, de Thuya occidental, de saules et d'aulnes, par endroits les rives sont dénudées en raison de la présence du roc
Rivière à Girard et branche Guay de la rivière à Girard (chaînage 14 + 900)	Milieu forestier	Les rives sont caractérisées par une végétation composée de peuplier faux-tremble, de sapin baumier, de thuya occidental, de saule, et d'aulne
Ruisseau anonyme (chaînage 19 + 200)	Milieu agricole (grande culture)	Les rives sont principalement occupées par des plantes fourragères
Ruisseau anonyme (chaînage 20 + 900)	Milieu agricole (grande culture)	Les rives sont principalement occupées par des plantes fourragères
Rivière Pointe-à-la-Loupe (chaînage 22 + 700)	Milieu agricole (grande culture)	Les rives sont principalement occupées par des plantes fourragères
Rivière Trois-Pistoles (chaînage 25 + 300)	Milieu forestier	Les rives sont caractérisées par une végétation composée de sapin baumier, de thuya occidental de saule et d'aulne, par endroits les rives sont dénudées en raison de la présence du roc
Rivière Deschênes (chaînage 28 + 000)	Milieu forestier	Les rives sont caractérisées par une végétation composée de peuplier faux-tremble et d'érable à sucre.
Rivière Renouf (chaînage 29 + 200)	Milieu forestier	Les rives sont caractérisées par une végétation composée de peuplier faux-tremble, de saule et d'aulne

Question 8 : Truite arc-en-ciel

Décrite comme espèce sportive, la truite arc-en-ciel est plutôt une espèce non indigène observée de façon exceptionnelle.

(Voir partie 7 : Erratum).

Question 9 : Éperlan arc-en-ciel

L'étude devrait mentionner l'éperlan arc-en-ciel, espèce sportive caractéristique de l'embouchure de la rivière Verte.

(Voir partie 7 : Erratum).

Question 10 : Loup-cervier

Le terme *lynx du Canada* devrait être utilisé au lieu du terme *loup-cervier*.

(Voir partie 7 : Erratum).

Question 11 : 3.3.2.3 Espaces touristiques et récréatifs

Le terme *omble de fontaine* devrait être utilisé au lieu du terme *truite*.

(Voir partie 7 : Erratum).

PARTIE 3. ANALYSE DES VARIANTES DE TRACÉ

Question 12 : 4.4.1 Élaboration de variantes – Section BE Coteau des érables – route 293

Contrairement à ce qui est écrit, le tracé sud ne passe pas directement sur la prise d'eau de la municipalité de l'Isle-Verte. Cette prise d'eau est constituée de drains localisés de part et d'autres de la rue Saint-Paul. Le tracé étudié pourrait possiblement toucher l'extrémité ouest des drains.

Dans cette étude, les différentes parties de la prise d'eau de la municipalité de l'Isle-Verte ont été considérées comme un ensemble. Étant donné que le tracé de la variante Sud passait au-dessus des drains de captage horizontaux de cette prise d'eau, il a été considéré que ce tracé touchait directement à l'infrastructure de cette prise d'eau. Toutefois, il est important de mentionner que cette variante de tracé a été rejetée en première analyse.

Il faut noter également que les drains de captage les plus proches sont à environ 150 mètres en amont hydraulique (sud-est) de l'échangeur sud de l'autoroute (annexe 1 : photo aérienne du secteur de la route Saint-Paul ; Réseau d'alimentation en eau potable de la ville de l'Isle-Verte). Il n'y a donc aucun impact prévisible sur le système d'alimentation en eau de la municipalité de l'Isle-Verte par le passage de l'autoroute 20.

PARTIE 4. IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION

Question 13 : 6.2.1.3 Faune aquatique et qualité des eaux

Quels sont les impacts sur la faune aquatique de la construction d'ouvrages pour la traversée de cours d'eau ?

Dans l'étude d'impact sur l'environnement, on distingue les impacts sur les rivières Verte et Trois-Pistoles et les impacts sur les autres cours d'eau. Les impacts sur les petits cours d'eau sont de moindre importance en raison de leurs dimensions restreintes, de leurs faibles potentiels fauniques et des perturbations anthropiques subies par ces cours d'eau. Le tableau 6 présente les impacts sur les cours d'eau touchés par le projet.

TABEAU 6 : IMPACTS DE LA CONSTRUCTION D'OUVRAGES POUR LA TRAVERSÉE DE COURS D'EAU

Localisation	Type de milieu	Impact
Rivière des Vases (chaînage 4 + 600)	Milieu agricole (grande culture)	N5 et N6
Branche Marquis de la rivière des Vases (chaînage 5+ 400)	Milieu agricole (grande culture)	N5 et N6
Rivière Verte (chaînage 10 + 500)	Milieu forestier	N8 et N9
Rivière à Girard et branche Guay (chaînage 14+ 900 et 13 + 400)	Milieu forestier	N5 et N6
Ruisseau anonyme (chaînage 19 + 200)	Milieu agricole (grande culture)	N5 et N6
Ruisseau anonyme (chaînage 20 + 900)	Milieu agricole (grande culture)	N5 et N6
Rivière Pointe-à-la-Loupe (chaînage 22 + 700)	Milieu agricole (grande culture)	N5 et N6
Rivière Trois-Pistoles (chaînage 25 + 300)	Milieu forestier	N8 et N9
Rivière Deschênes (chaînage 28 + 000)	Milieu forestier	N5 et N6
Rivière Renouf (chaînage 29 + 200)	Milieu forestier	N5 et N6

Impacts sur les petits cours d'eau

N5 : Impact mineur dû à l'artificialisation des berges des cours d'eau dans l'emprise et à la perte d'habitat faunique riverain lors des travaux de déboisement et de construction

L'impact N5 correspond à une perte d'habitat riverain de faible superficie. Cet impact est causé par la canalisation du cours d'eau dans un ponceau et du remplacement des rives naturelles du cours d'eau par l'infrastructure de la route. Cet impact est toutefois considéré mineur car la zone touchée est restreinte à la largeur de l'infrastructure routière. De plus, ces petits cours d'eau

offrent un potentiel limité pour la faune aquatique. La faune aquatique aura tendance à éviter le secteur du ponceau car l'habitat y est fortement modifié (absence de lumière et absences de nourriture et d'abris).

N6 : Impact mineur dû à la réduction temporaire de la qualité des eaux (augmentation de la turbidité) et à la modification de l'habitat faunique aquatique lors de l'installation des ponceaux

L'impact N6 découle des travaux d'installation des ponceaux sur les cours d'eau traversés par le projet. Lors de ces travaux, le déboisement et le remaniement du sol entraîneront une érosion des sols et une augmentation de la turbidité de l'eau. Cette augmentation de la turbidité de l'eau, bien que temporaire, entraînera une détérioration de l'habitat du poisson. L'augmentation de la turbidité fera fuir les organismes aquatiques. Ils auront tendance à s'éloigner de la zone touchée par le chantier de construction. Cet impact demeure mineur car la zone touchée est restreinte à la partie aval du cours d'eau. De plus, il est important de mentionner que ces petits cours d'eau offrent un potentiel limité pour la faune aquatique.

La rivière à Girard et la branche Guay de cette rivière fait l'objet d'un plan d'aménagement (sentier et ensemencement) pour la pêche à l'omble de fontaine. La période de la protection pour l'omble de fontaine est du 16 septembre au 30 mai. Ainsi, les travaux de construction ne seront permis que du 1^{er} juin au 13 septembre dans ces deux secteurs.

Impacts sur les rivières Verte et Trois-Pistoles

N8 : Impact intermédiaire dû à l'artificialisation des berges des cours d'eau dans l'emprise et à la perte d'habitat faunique riverain occasionnée par les travaux de déboisement et des travaux de construction sur les rives.

L'impact N8 correspond à une perte de qualité de l'habitat riverain de faible superficie pour la faune aquatique. Cet impact découle du déboisement des rives et des travaux de construction pour l'implantation des ponts sur les rivières Verte et Trois-Pistoles. Le déboisement, l'aménagement des remblais et la présence des piliers du pont créeront une perte localisée d'habitat faunique riverain et une modification de l'exposition de la rivière à la lumière. Cet impact est considéré intermédiaire car ces deux rivières offrent un bon potentiel pour la faune aquatique, toutefois la zone touchée demeure restreinte. La faune aquatique risque d'être moins abondante dans le secteur des deux ponts (rivières Verte et Trois-Pistoles).

N9 : Impact intermédiaire dû à la réduction temporaire de la qualité des eaux et à la modification de l'habitat faunique aquatique lors de l'installation des structures du pont.

L'impact N9 découle principalement du phénomène d'érosion occasionné par le déboisement et les travaux de construction en rives. Le ministère ne prévoit pas de travaux directement en rivière. Une augmentation du taux de particules en suspension dans les rivières est à prévoir compte tenu des travaux de déboisement et de remblayage ainsi que des travaux pour le positionnement des piliers. L'augmentation de la turbidité de l'eau peut entraîner une détérioration momentanée de l'habitat du poisson. L'augmentation de la turbidité fera fuir les organismes aquatiques. Ils auront tendance à s'éloigner de la zone touchée par le chantier de construction. Cet impact est intermédiaire car ces deux rivières offrent un bon potentiel faunique toutefois la zone touchée demeure restreinte à la partie aval de ces deux rivières.

Question 14 : 6.3.2.1.3 Faune aquatique et qualité des eaux

La période de protection de la faune aquatique pour les rivières Trois-Pistoles et Verte est du 16 septembre au 30 mai.

La période de protection de la faune aquatique pour les rivières Trois-Pistoles et Verte est du 16 septembre au 30 mai. La construction en bordure de ces deux rivières ne sera donc permise que durant la période du 1^{er} juin au 15 septembre.

PARTIE 5. PLAN DE MESURES D'URGENCE

Question 15 : Plan d'urgence

L'étude devrait comporter le plan régional d'urgence que le ministère des Transports a déposé auprès du Ministère de la Sécurité Publique, et indiquer comment ce plan s'applique au territoire couvert par le projet. Notamment, il s'agit de préciser les aspects suivants contenus dans la directive sectorielle (2000) du ministère de l'Environnement décrivant la nature, la portée et l'étendue des études d'impact pour les projets routiers :

- Les informations pertinentes en cas d'urgence (coordonnées des personnes responsables, équipements disponibles, plans ou cartes des trajets à privilégier, etc.) ;
- La structure d'intervention en urgence et les modes de communication avec l'organisation de sécurité civile externe ;
- Les actions à envisager en cas d'urgence (appels d'urgence, déviation de la circulation, signalisation, modalités d'évacuation, etc.) ;
- Les moyens à prévoir pour alerter efficacement les personnes menacées par un sinistre, en concertation avec les organismes municipaux et gouvernementaux concernés (transmission de l'alerte aux pouvoirs publics et de l'information subséquente sur la situation) ;
- Les modalités de mise à jour et de réévaluation des mesures d'urgence

Le ministère des Transports a préparé un plan régional de mesures d'urgence pour la région du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine (juillet 2001). Le suivi de la mise à jour est confié à la Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine.

L'organisation des mesures d'urgence a été confiée au coordonnateur local en sécurité civile (chef du Centre de services). Lorsque la gravité de la situation l'exige, le coordonnateur régional en sécurité intervient (directeur territorial). Lorsqu'il s'agit d'un événement majeur, c'est le coordonnateur ministériel en sécurité civile qui prend la situation en main.

ORGANISATION DES MESURES D'URGENCE AU MTQ

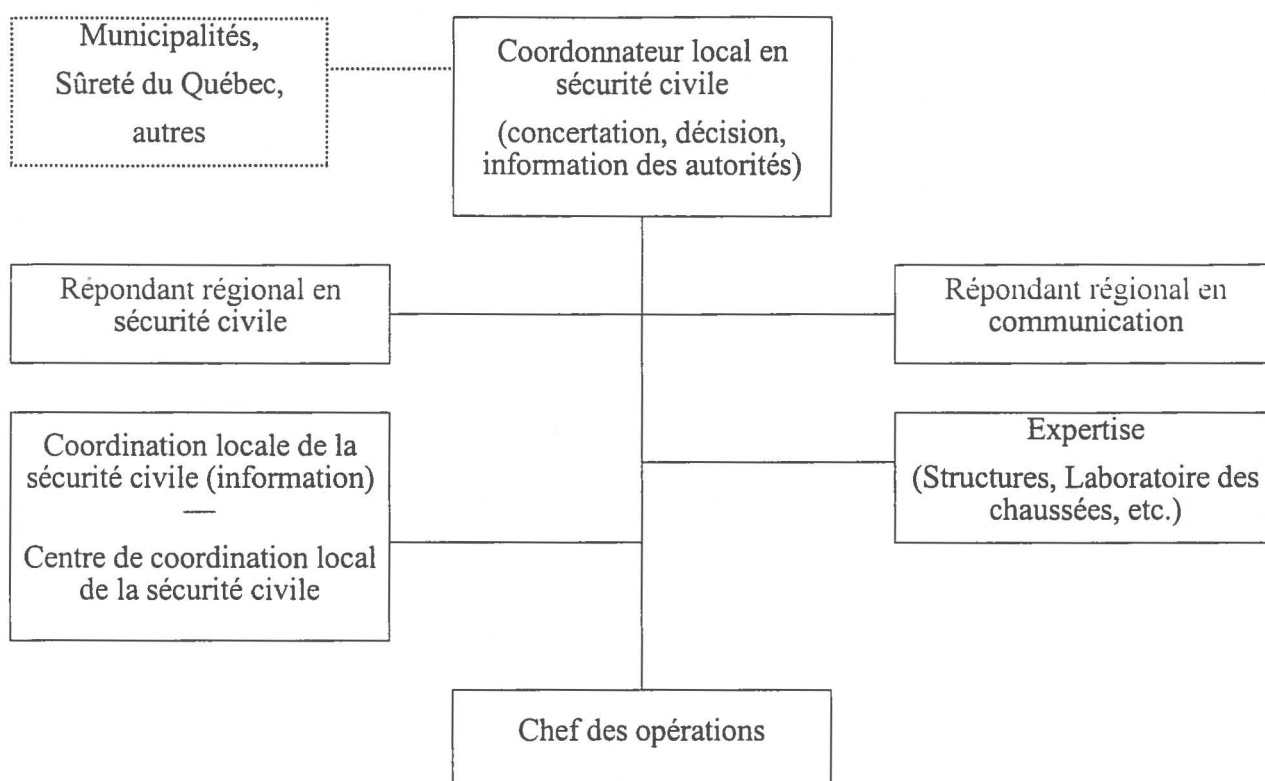
Coordonnateur ministériel en sécurité civile	→	Deux substituts au coordonnateur ministériel	→	Un répondant ministériel en sécurité civile	→	Un répondant ministériel en communication
Coordonnateur régional en sécurité civile (directeur territorial)	→	Au moins un substitut au coordonnateur régional	→	Un répondant régional en sécurité civile	→	Un répondant régional en communication
Coordonnateur local en sécurité civile (chef du Centre de services)	→	Au moins un substitut au coordonnateur local				

1. Situations gérées sur le plan local

Si l'urgence affecte un endroit bien circonscrit, elle est gérée localement et la responsabilité entière de la gestion de la situation est confiée au coordonnateur local ; la protection des personnes et la sauvegarde des biens guideront ses interventions.

Le Centre de coordination locale de la sécurité civile devrait être situé au bureau du coordonnateur local.

ORGANIGRAMME DES MESURES D'URGENCE GÉRÉES SUR LE PLAN LOCAL



Lorsque le coordonnateur local est informé de l'existence d'une situation d'urgence et qu'il a suffisamment d'informations relatives à la gravité, au lieu et aux conséquences possibles de la situation pour le ministère des Transports, il consulte, au besoin, ses principaux collaborateurs en vue de décider des mesures à prendre. Ces mesures sont de deux ordres : les interventions à effectuer et l'information à transmettre aux autorités. Le coordonnateur local s'assure également que les coordonnateurs ministériels et régionaux de même que les répondants régionaux de la sécurité civile reçoivent l'information appropriée.

Si la situation nécessite la collaboration ou l'intervention d'un autre organisme (par exemple, une municipalité ou d'un autre ministère), le coordonnateur local communique avec les responsables de ces organismes afin que chacun puisse prendre les mesures nécessaires en fonction de ses responsabilités.

Dans le cas où la situation exigerait l'intervention de plus d'une municipalité ou d'autres ministères, le coordonnateur local entre en rapport avec le coordonnateur régional, lequel avise la Direction générale de la sécurité civile et de la sécurité incendie au ministère de la Sécurité publique.

Quand la situation nécessite des ressources humaines ou matérielles supplémentaires, le coordonnateur local demande au coordonnateur régional de faire appel soit à une autre direction territoriale, soit aux unités centrales du Ministère, à un autre organisme ou encore à l'entreprise privée.

Le coordonnateur local s'assure que tous les responsables de l'exécution des travaux disposent des ressources nécessaires et, enfin, il doit s'assurer que tous les acteurs placés sous son autorité ont reçu ou recevront une formation adéquate.

2. Situations gérées sur le plan régional

Si la situation est grave, elle est gérée par la Direction territoriale et la responsabilité entière de la gestion de la situation revient au coordonnateur régional ; la protection des personnes et la sauvegarde des biens guideront ses interventions.

Le Centre de coordination régionale de la sécurité civile devrait être situé au bureau du coordonnateur régional.

Lorsque le coordonnateur régional est informé de la présence d'une situation d'urgence qui requiert des ressources dont l'unité ne dispose pas, il consulte ses principaux collaborateurs, particulièrement les coordonnateurs locaux touchés, en vue de décider des mesures à prendre. Il s'assure également que le coordonnateur ministériel et le répondant régional en sécurité civile reçoivent l'information appropriée. Il informe, enfin, le coordonnateur régional de la Direction de la sécurité civile et de la sécurité incendie.

Si la situation nécessite la collaboration ou l'intervention d'un autre organisme (par exemple, une municipalité ou d'un autre ministère), le coordonnateur régional communique avec les responsables de ces organismes afin que chacun puisse prendre les mesures qui s'imposent en fonction de ses responsabilités.

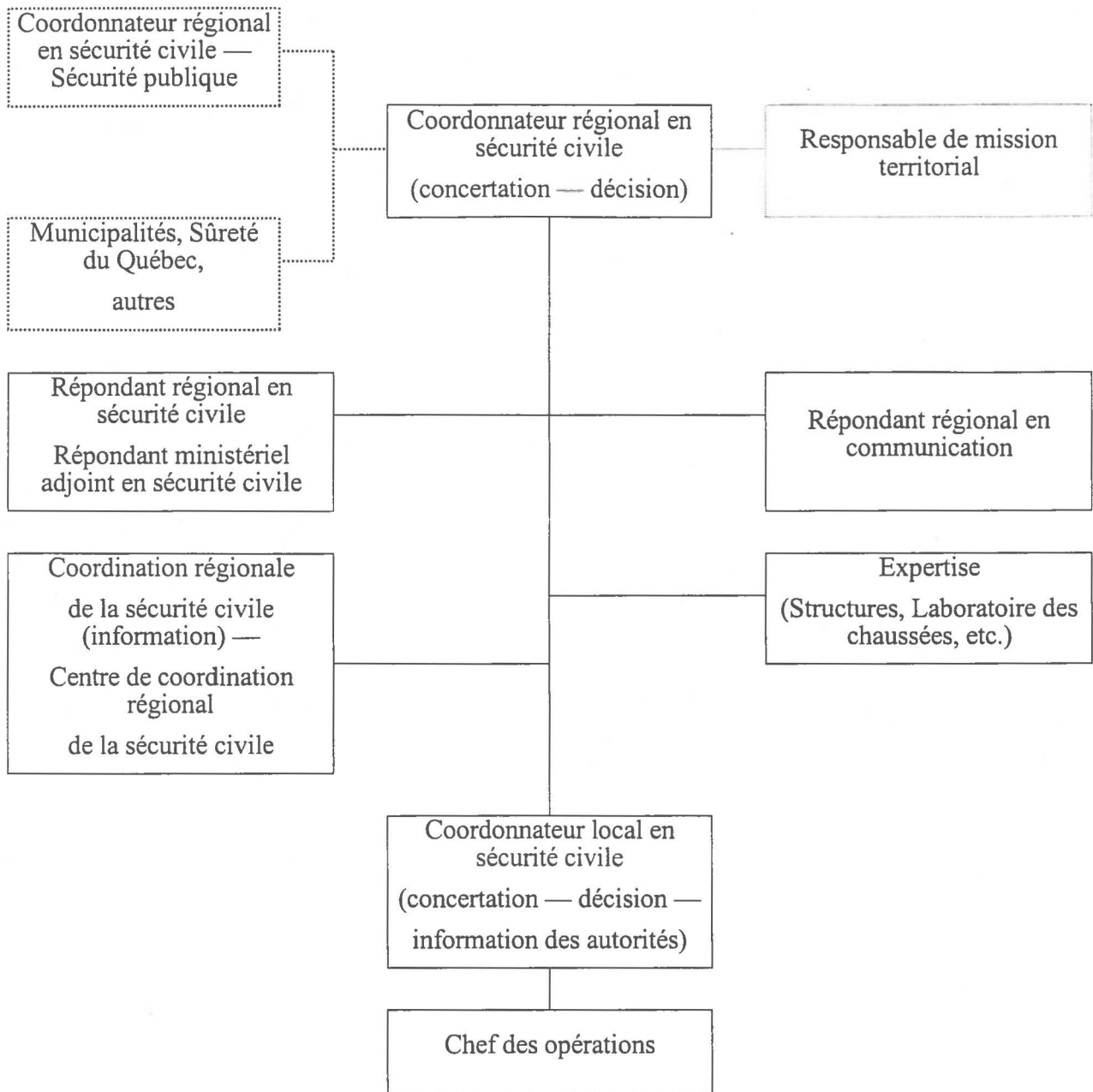
De plus, le coordonnateur régional contacte son répondant régional en sécurité civile de même que le répondant régional en communication et s'assure que ce dernier est en mesure de diffuser l'information appropriée.

L'organigramme prévoit la mise en place d'une coordination régionale de la sécurité civile où est gardée et mise à jour l'information relative aux plans des mesures d'urgence, le répertoire téléphonique d'urgence, etc. La coordination régionale assure, au besoin, le soutien administratif pour assurer la gestion des ressources humaines et matérielles qui relèvent de la responsabilité immédiate du coordonnateur régional. La coordination régionale effectue la collecte de l'information relative à la situation. Un centre de coordination régionale de la sécurité civile peut être mis en œuvre si la situation dure assez longtemps.

Quand la situation exige des ressources humaines ou matérielles dont ne dispose pas la direction territoriale, le coordonnateur régional fait appel soit à une autre direction territoriale, soit à la direction générale et aux unités centrales du Ministère, à un autre organisme ou encore à l'entreprise privée.

Le coordonnateur régional s'assure que tous les coordonnateurs locaux disposent des ressources nécessaires pour effectuer les travaux qui s'imposent. Enfin, il doit s'assurer que toutes les personnes placées sous son autorité ont reçu ou recevront une formation adéquate.

ORGANIGRAMME DES MESURES D'URGENCE GÉRÉES SUR LE PLAN RÉGIONAL



3. Accréditation du personnel

Conformément à la directive de gestion du laissez-passer d'urgence du ministère de la Sécurité publique et, dans le but d'éviter que le lieu de l'opération d'urgence ne soit envahi par les curieux et d'en faciliter l'accès aux personnes autorisées, les employés du Ministère portent sur eux une carte d'identité indiquant d'une façon très précise leur direction générale, leur direction territoriale et leur Centre de services. Ils disposent également d'un laissez-passer d'urgence émis par la Sécurité civile et délivré par la Coordination ministérielle de la sécurité civile.

Les autres membres du Ministère appelés sur les lieux sont désignés selon leur titre : expert, agent d'information, observateur, invité.

4. Communication en situation d'urgence

Lors d'une *Urgence-Transport* au niveau local ou régional, le répondant régional en communication de la direction territoriale concernée se charge de la coordination des communications et ce, en collaboration avec le coordonnateur local ou régional. Cependant, il doit transmettre au répondant ministériel en communication de la Direction des communications le PICPM retenu ainsi que les actions qui en découlent afin que celui-ci en informe les hauts responsables du Ministère.

Le répondant régional en communication a la responsabilité d'assurer la coordination des activités de communication avec le public et les médias locaux et régionaux. À ce titre, il doit planifier, coordonner, organiser, mettre en œuvre et superviser les interventions en matière de communication avec le public et les médias prévus dans le PICPM.

Lorsque l'*Urgence-Transport* se retrouve au plan national, la Direction des communications, représentée par le directeur des Communications et/ou le répondant ministériel en communication, a la responsabilité de planifier, de coordonner, d'organiser, de mettre en œuvre et de superviser toutes les interventions en matière de communication avec le public et les médias locaux, régionaux et nationaux. Ce mandat est mené à bien en étroite collaboration avec le coordonnateur ministériel, avec le ou les directeurs territoriaux concernés et leur répondant régional en communication ainsi qu'avec les hauts responsables du Ministère. Ainsi, ils mettent en œuvre le PICPM mis en place par l'équipe du Centre de coordination ministérielle de la sécurité civile en s'associant aux répondants régionaux en communications concernées.

Conformément à ce mandat, le directeur des Communications et le répondant ministériel en communication de la Direction des communications sont associés au coordonnateur ministériel et participent aux activités du Centre de coordination ministérielle de la sécurité civile du MTQ.

5. Liste des personnes responsables au MTQ

Coordonnateur local :	M. Jean Bélair M. Roberto Bélanger (substitut)
Coordonnateur régional :	M. Jean-Louis Loranger M. Marcel Brisson (substitut)
Répondante régionale en communication :	M ^{me} Janine Banville
Répondant régional en sécurité civile :	M. Nelson Roy
Chargé de projet du MTQ	(à l'occasion des travaux de réfection de la route)

6. Trajet routier à privilégier

Des détours sont possibles vers la route 132 qui est située au nord du corridor de l'autoroute à moins de 2,2 kilomètres. La route du Coteau-des-Érables, le chemin du Coteau-du-Tuf, la route de Saint-Paul, la route du 1^{er} Rang, la route de la Station, la route Drapeau, la route à Cœur et la route 293 assureront le lien vers la route 132.

PARTIE 6. LE PROJET ET L'AGRICULTURE

Bien que considérant l'étude d'impact bien documentée, le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation fait certaines recommandations, notamment :

Question 16 : Système de drainage

Le promoteur devra vérifier si les terres sollicitées au projet n'ont pas fait l'objet d'aménagements de drainage de surface ou de système souterrain. Le cas échéant, des mesures de restauration des systèmes de drainage devront être appliquées ;

Les systèmes de drainage souterrain des exploitations agricoles ont été répertoriés. Seulement deux producteurs touchés par le projet ont des terres drainées sectionnées par le projet autoroutier.

- Producteur #2 (lot 243 et 245) terres drainées
- Producteur #14 (lots 344 et 346) terres drainées

Le ministère des Transports indemnisera ces deux propriétaires pour la correction des systèmes de drainage souterrain en fonction des nouvelles conditions de drainage. Également, dans le cas des systèmes de drainage de surface, le Ministère tiendra compte du drainage de surface des terres en bordure de l'autoroute, lors de l'élaboration des plans et devis de construction, afin de maintenir un drainage adéquat.

Question 17 : Rétrocession des biens excédentaires

Les modalités d'acquisition de parcelles de lots pour fins de remembrement, et de rétrocession des biens excédentaires le cas échéant, devront favoriser la consolidation des activités agricoles à proximité, ceci afin de réduire les distances entre les bâtiments de ferme et les champs.

Le ministère des transports procédera à l'acquisition de parcelle des terres enclavées par le projet. La rétrocession des biens excédentaires suit le règlement sur les conditions de disposition des immeubles excédentaires des ministères et des organismes publics (annexe 2 : Extrait du décret 294-98 du 18 mars 1998)

Question 18 : Haies brise-vents

Il y a lieu d'envisager des mesures de protection (haies brise-vents par exemple) pour contrer l'érosion éolienne des terres agricoles, constituées de loams sableux, de sables loameux et de terres organiques. Ces terres sont sensibles à l'érosion éolienne.

À la suite d'une communication avec la direction régionale du Bas-Saint-Laurent du MAPAQ, les secteurs identifiés comme étant sensibles à l'érosion éolienne, par ce Ministère, sont associés aux endroits à découverts qui sont sous l'influence des vents d'ouest l'hiver.

Ultérieurement, lorsque la conception du projet sera plus avancée, ces secteurs feront l'objet d'une étude spécifique, afin d'évaluer la présence de l'autoroute sur le processus d'érosion éolienne des terres agricoles en bordure de l'emprise.

Dans la situation où la construction de l'autoroute nécessite l'enlèvement de brise-vents existants, ou encore, que la présence de l'autoroute risque d'accentuer le processus d'érosion éolienne sur les terres agricoles en bordure de l'autoroute, le ministère des transports interviendra à ces endroits par l'aménagement de haies brise-vents en bordure de la route.

PARTIE 7. ERRATUM

□ Truite arc-en-ciel

Décrite comme espèce sportive, la truite arc-en-ciel est plutôt une espèce non indigène observée de façon exceptionnelle.

Le terme truite arc-en-ciel était utilisé dans les résultats des pêches expérimentales effectuées par le ministère des Loisirs, de la Chasse et de la Pêche, en 1989, sur la rivière Trois-Pistoles.

□ Éperlan arc-en-ciel

L'étude devrait mentionner l'éperlan arc-en-ciel, espèce sportive caractéristique de l'embouchure de la rivière Verte.

L'éperlan arc-en-ciel se retrouve dans la partie aval de la rivière Verte et il fait partie des poissons pêchés dans la rivière verte.

□ Loup-cervier

Le terme *lynx du Canada* devrait être utilisé au lieu du terme *loup-cervier*.

Le terme loup-cervier a été utilisé car les documents de référence de l'inventaire utilisaient ce terme.

□ Le terme *omble de fontaine* devrait être utilisé au lieu du terme *truite*.

Sur le plan récréo-touristique le terme truite est largement utilisé par les personnes ressources dans ce domaine. L'utilisation du terme générique truite dans la section 3.3.2.3 Espaces touristiques et récréatifs doit être considéré comme une vulgarisation à bon escient.

□ Volume Annexes

Dans le volume Annexes de l'étude d'impact sur l'environnement du projet de prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Trois-Pistoles, l'annexe 2 est intitulée Étude des options dans la table des matières du volume Annexes. Il s'agit en fait de l'annexe portant sur l'Étude de sécurité.

□ Personnes consultées

Monsieur Guy Verreault (MLCP) fait partie de la liste des personnes consultées (annexe 4 du volume Annexes).

PARTIE 8. PRÉCISIONS SUR LE PROJET

□ Risque de contamination des puits municipaux de Trois-Pistoles

Les relevés des niveaux piézométriques (eaux souterraines) effectués le 19 juillet et le 17 octobre 2001 (annexe 3 : figures 1 et 2), dans le secteur des puits municipaux de Trois-Pistoles, montrent qu'une partie de l'autoroute passera dans la zone d'appel (bassin d'alimentation) des puits municipaux. Dans ce cas, l'autoroute 20 constitue un risque de contamination des puits, particulièrement par les sels déglacant utilisés pour l'entretien hivernal de la chaussée. La zone non-saturée (au-dessus de la nappe) est constituée d'un mélange perméable de sable et de silt. Ce type de sol est favorable à l'infiltration de l'eau de surface jusqu'à la nappe d'eau souterraine et à sa contamination.

Comme mesure de protection, 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 sera 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 de la nappe d'eau observée au printemps.

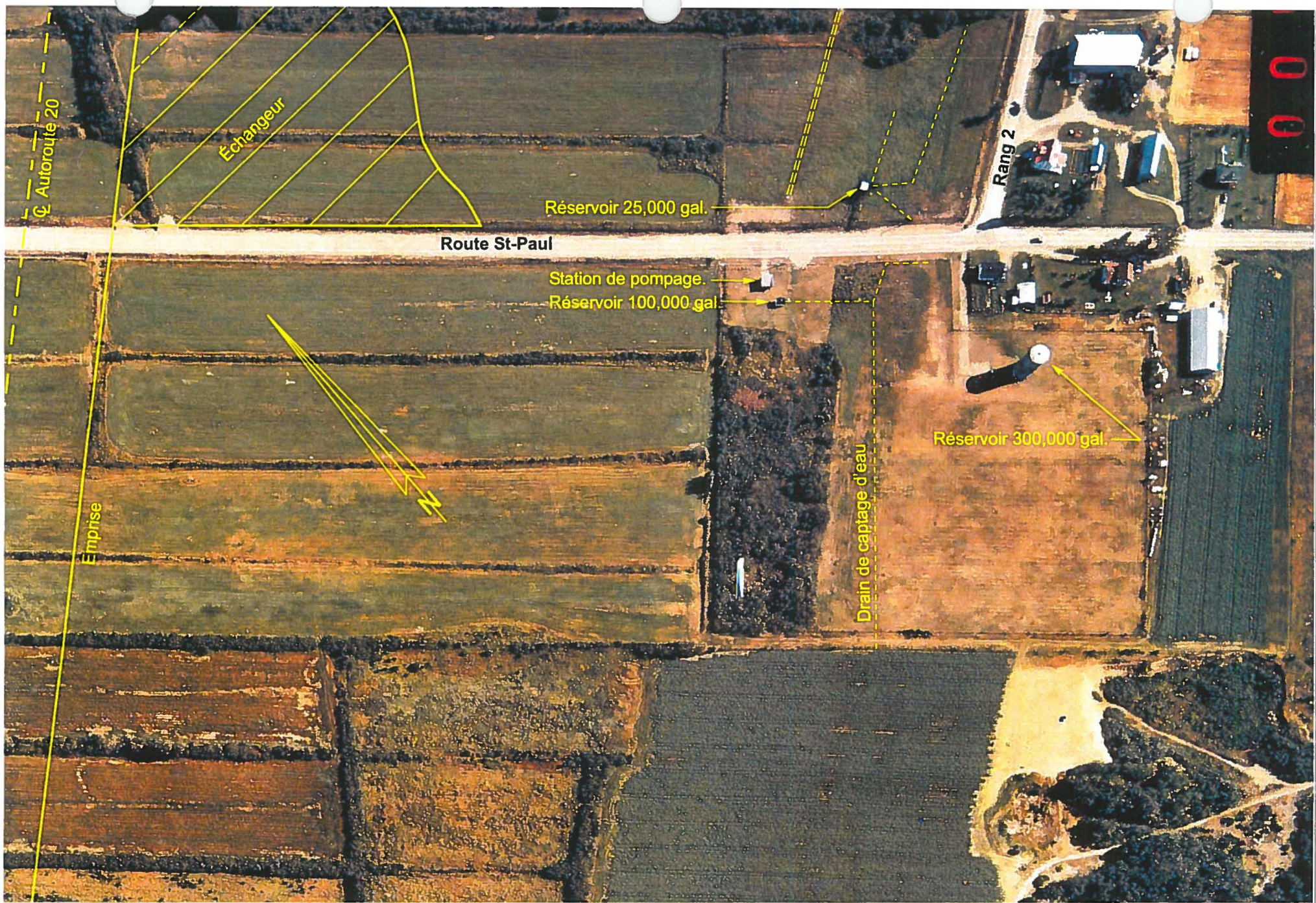
□ La traversée du chemin Coteau-de-Tuf

L'étude détaillée de l'aménagement du viaduc à la traversée du chemin Coteau-de-Tuf montre que l'emprise nécessaire à l'aménagement de la structure et de ses talus devra être plus grande que l'emprise nominale de 92 m citée dans l'étude d'impact sur l'environnement. Ainsi deux nouvelles résidences feront l'objet d'une acquisition dans ce secteur. Il s'agit des deux résidences situées du côté sud-ouest de l'emprise du projet de part et d'autre du chemin Coteau-de-Tuf (annexe 4 : figure 6.1 modifiée). Cette modification fait en sorte d'augmenter l'impact dû à l'acquisition de résidences et de bâtiments secondaires. Il y a donc trois résidences et 4 bâtiments secondaires qui devront être acquis dans le cadre de ce projet.

L'acquisition de deux nouvelles résidences entraîne une diminution de l'impact sonore du projet. Ainsi, le projet n'entraîne pas des impacts sonores moyens sur 2 résidences et un impact sonore faible sur une résidence tel qu'énoncé dans l'étude d'impact sur l'environnement. Le projet autoroutier entraînera plutôt un impact moyen sur une seule résidence Tuf (annexe 4 : figure 6.11 modifiée). Le ministère des Transports analyse la possibilité d'aménager un écran sonore pour cette résidence.

ANNEXES

Annexe 1
Photo aérienne du secteur de la route Saint-Paul
Réseau d'alimentation en eau potable
de la ville de l'Isle-Verte



Réseau d'alimentation en eau potable de la Ville de l'Île-Verte

No. Dossier: 0020-08-100(026)01

Annexe 2
Extrait du décret 294-98 du 18 mars 1998

Extrait du décret 294-98 du 18 mars 1998

**Règlement sur les conditions de
disposition des immeubles excédentaires
des ministères et des organismes publics**

Loi sur l'administration financière
(L.R.Q., c. A-6, a. 49)

SECTION I

CHAMP D'APPLICATION

1. Le présent règlement édicte les conditions qui régissent la disposition de tout immeuble excédentaire pour lequel aucun pouvoir spécifique d'aliénation n'a été accordé par une loi à un ministre ou à un organisme public.

L'immeuble excédentaire est celui qui a été déclaré comme tel, au ministre des Transports, par un ministre ou un organisme public dont le budget de fonctionnement est voté en tout ou en partie par l'Assemblée nationale.

SECTION II

RESPONSABILITÉS DU MINISTRE DES TRANSPORTS

2. Le ministre ou l'organisme public visé au second alinéa de l'article 1, qui a autorité sur un immeuble et qui ne prévoit plus l'utiliser, le déclare excédentaire au ministre des Transports. Cette déclaration a pour effet de transférer à ce dernier l'autorité sur cet immeuble, sans que soient transférées pour autant l'administration de l'immeuble et les charges financières qui y sont reliées.
3. Le ministre des Transports tient un inventaire de tous les immeubles excédentaires et le rend disponible pour consultation.
4. Le ministre des Transports dispose des immeubles excédentaires selon les sections III à V.

SECTION III

DISPOSITION EN FAVEUR D'UNE ENTITÉ PUBLIQUE

5. Le ministre des Transports ne dispose d'un immeuble excédentaire, selon les sections IV et V, que si aucun ministre ou organisme public visé au second alinéa de l'article 1, ni aucune des entités suivantes, n'a manifesté d'intérêt pour cet immeuble :

- 1° un organisme public non visé au second alinéa de l'article 1 ;
- 2° une commission scolaire, un collège d'enseignement général et professionnel, l'Université du Québec ou l'une de ses universités constituantes, l'un de ses instituts de recherche ou l'une de ses écoles supérieures ;
- 3° un établissement public visé par la Loi sur les services de santé et les services sociaux (L.R.Q., c. s-4.2), une régie régionale instituée en vertu de cette loi ou la Corporation d'hébergement du Québec ;
- 4° une municipalité, une communauté urbaine ou l'Administration régionale Kativik.

6. Lorsqu'un ministère ou un organisme public visé au second alinéa de l'article 1 a manifesté son intérêt à l'égard d'un immeuble excédentaire, le ministre des Transports lui transfère gratuitement l'autorité qu'il possède sur cet immeuble ou, selon le cas, en dispose en sa faveur.

Lorsqu'une des entités visées aux paragraphes 1° à 4° de l'article 5 a manifesté son intérêt à l'égard d'un immeuble excédentaire, le ministre des Transports dispose de cet immeuble en faveur de l'entité intéressée, au prix et aux conditions du marché immobilier.

SECTION IV

DISPOSITION DE GRÉ À GRÉ, PAR APPEL D'OFFRES SUR INVITATION OU PAR ENCAN

7. Le ministre des Transports offre successivement et de gré à gré tout immeuble excédentaire aux personnes suivantes :
- 1° au propriétaire de tout immeuble contigu parce que l'immeuble excédentaire constitue ou devrait constituer, en tout ou en partie, l'assiette d'une servitude de passage en faveur de l'immeuble contigu ;
 - 2° au propriétaire de tout immeuble contigu de qui a été acquis l'immeuble ou partie de l'immeuble excédentaire ; en cas de disposition en leur faveur de l'immeuble contigu, au conjoint, enfants ou petits-enfants de ce propriétaire ;
 - 3° au propriétaire de tout immeuble contigu parce que l'immeuble excédentaire est enclavé ;

- 4° au locataire, producteur agricole au sens du second alinéa de l'article 12, qui loue l'immeuble excédentaire depuis au moins un an, à la condition que cet immeuble soit situé en zone agricole ;
- 5° au propriétaire de tout immeuble contigu parce que la configuration totale ou partielle de l'immeuble excédentaire permet qu'il n'y ait remembrement qu'en faveur de cet immeuble.

Si, en application du premier alinéa, plusieurs propriétaires ou locataires sont concernés, l'immeuble excédentaire fait l'objet d'un appel d'offres sur invitation auprès de ces personnes.

Pour l'application du présent article, tout immeuble contigu est un terrain dont l'un des côtés touche à un immeuble excédentaire ou qui lui toucherait s'il n'en était pas séparé par un chemin public au sens du second alinéa de l'article 12, un chemin de fer ou une emprise d'utilité publique.

8. La disposition de gré à gré s'effectue au prix et aux conditions du marché immobilier.

La disposition qui donne suite à un appel d'offres sur invitation s'effectue en faveur du soumissionnaire qui a présenté la soumission conforme la plus élevée. Le ministre des Transports peut, à la suite d'un appel d'offres sur invitation, négocier à la hausse le prix de la soumission conforme la plus élevée.

Les articles 14 et 15 s'appliquent à un appel d'offres sur invitation compte tenu des adaptations nécessaires.

9. Tout immeuble excédentaire qui n'a pas fait l'objet d'une disposition selon l'article 7 et dont la valeur estimée est inférieure à 5 000 \$ peut faire l'objet d'une disposition de gré à gré, s'il n'y a qu'un acquéreur potentiel ou d'un appel d'offres sur invitation, s'il y en a plusieurs.

Dans un tel cas, la disposition de l'immeuble excédentaire peut s'effectuer à un prix moindre que la valeur estimée si elle permet d'éviter d'assumer les coûts inhérents à la conservation de l'immeuble et à sa disposition ultérieure.

10. Le ministre des Transports peut disposer, dans le cadre d'une vente à l'encan, d'un bâtiment excédentaire et de ses accessoires, dont la valeur estimée est de 25 000 \$ ou moins.

SECTION V

DISPOSITION PAR APPEL D'OFFRES PUBLIC

11. Tout immeuble excédentaire dont le ministre des Transports n'a pas disposé conformément aux sections III et IV fait l'objet d'un appel d'offres public.
12. Malgré l'article 11, tout immeuble excédentaire, de 5 hectares et plus, situé en zone agricole et comportant un accès à un chemin public, fait d'abord l'objet d'un appel d'offres public auprès des producteurs agricoles.

Pour l'application du présent article, on entend par :

« chemin public » : toute rue devenue la propriété d'une municipalité conformément à l'article 422 de la Loi sur les cités et villes (L.R.Q., c. C-19), toute rue ou tout chemin ouvert en vertu d'un règlement, d'une résolution ou d'un procès-verbal municipal, toute route visée à l'article 6 de la Loi sur la voirie (L.R.Q., c. V-9) et tout chemin visé aux articles 51 et 52 de cette loi pourvu que les riverains y aient un droit d'accès ;

« producteur agricole » : toute personne visée au paragraphe j) du premier alinéa de l'article 1 de la Loi sur les producteurs agricoles (L.R.Q., c. P-28), dont l'exploitation fait l'objet d'un enregistrement valide conformément au Règlement sur l'enregistrement des exploitations agricoles et sur le remboursement des taxes foncières et des compensations édicté par le décret 340-97 du 19 mars 1997.

13. L'appel d'offres public est publié par un système électronique d'appel d'offres ou dans un journal.
14. Lors d'un appel d'offres public, les soumissionnaires doivent être informés des conditions et des règles applicables. À cette fin, les instructions aux soumissionnaires doivent, notamment :
 - 1° faire état des clauses de non-conformité des soumissions selon l'article 15 ;
 - 2° déterminer la période de validité des soumissions ;
 - 3° donner les règles qui seront suivies lors de l'ouverture et de l'analyse des soumissions ;
 - 4° mentionner que le ministre des Transports ne s'engage à retenir aucune des soumissions reçues.

15. Les dispositions relatives aux clauses de non-conformité des soumissions doivent stipuler que l'un ou l'autre des éléments suivants entraîne automatiquement le rejet de la soumission :
- 1° l'absence de l'un ou de l'autre des documents requis ;
 - 2° l'absence de signature des personnes autorisées sur un document devant être signé ;
 - 3° toutes ratures ou corrections apportées au prix offert et non paraphées par les personnes autorisées ;
 - 4° toute soumission conditionnelle ou restrictive ;
 - 5° le non-respect de l'endroit, de la date ou de l'heure limite fixés pour le dépôt des soumissions ;
 - 6° le non-respect de toute autre condition indiquée comme essentielle dans les instructions aux soumissionnaires.
16. Toute disposition qui donne suite à un appel d'offres public s'effectue en faveur du soumissionnaire qui présente la soumission conforme la plus élevée.
17. Le ministre des Transports peut, à la suite d'un appel d'offres public, négocier à la hausse le prix de la soumission conforme la plus élevée lorsque ce prix est inférieur à 85 % de la valeur estimée de l'immeuble.

SECTION VI

DISPOSITION DE CERTAINS IMMEUBLES EN ZONE AGRICOLE

18. La disposition d'un immeuble excédentaire situé en zone agricole, pour lequel une autorisation d'utilisation à des fins autres que l'agriculture a été délivrée par la Commission de protection du territoire agricole du Québec en vertu des articles 26 à 29 de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (L.R.Q., c. P-41.1), pour lequel un permis d'exploitation a été délivré conformément à l'article 70 de cette loi ou pour lequel un droit acquis est reconnu en vertu des articles 101 à 105 de cette loi, s'effectue sans tenir compte de la situation de l'immeuble.

SECTION VII
DISPOSITIONS TRANSITOIRE ET FINALE

19. Les offres d'achat ou de vente d'immeubles excédentaires proposées par l'une ou l'autre des parties avant le 16 avril 1998 demeurent régies par le Règlement sur les conditions de disposition des immeubles excédentaires édicté par la décision du Conseil du trésor portant le numéro C.T. 154599 du 29 janvier 1985 et modifié par la décision portant le numéro C.T. 165331 du 25 août 1987, si l'acceptation de l'offre intervient dans un délai d'au plus 120 jours à compter de cette date.
20. Le présent règlement entre en vigueur le 16 avril 1998.

Annexe 3
**Écoulement de l'eau souterraine des puits de la ville de
Trois-Pistoles**

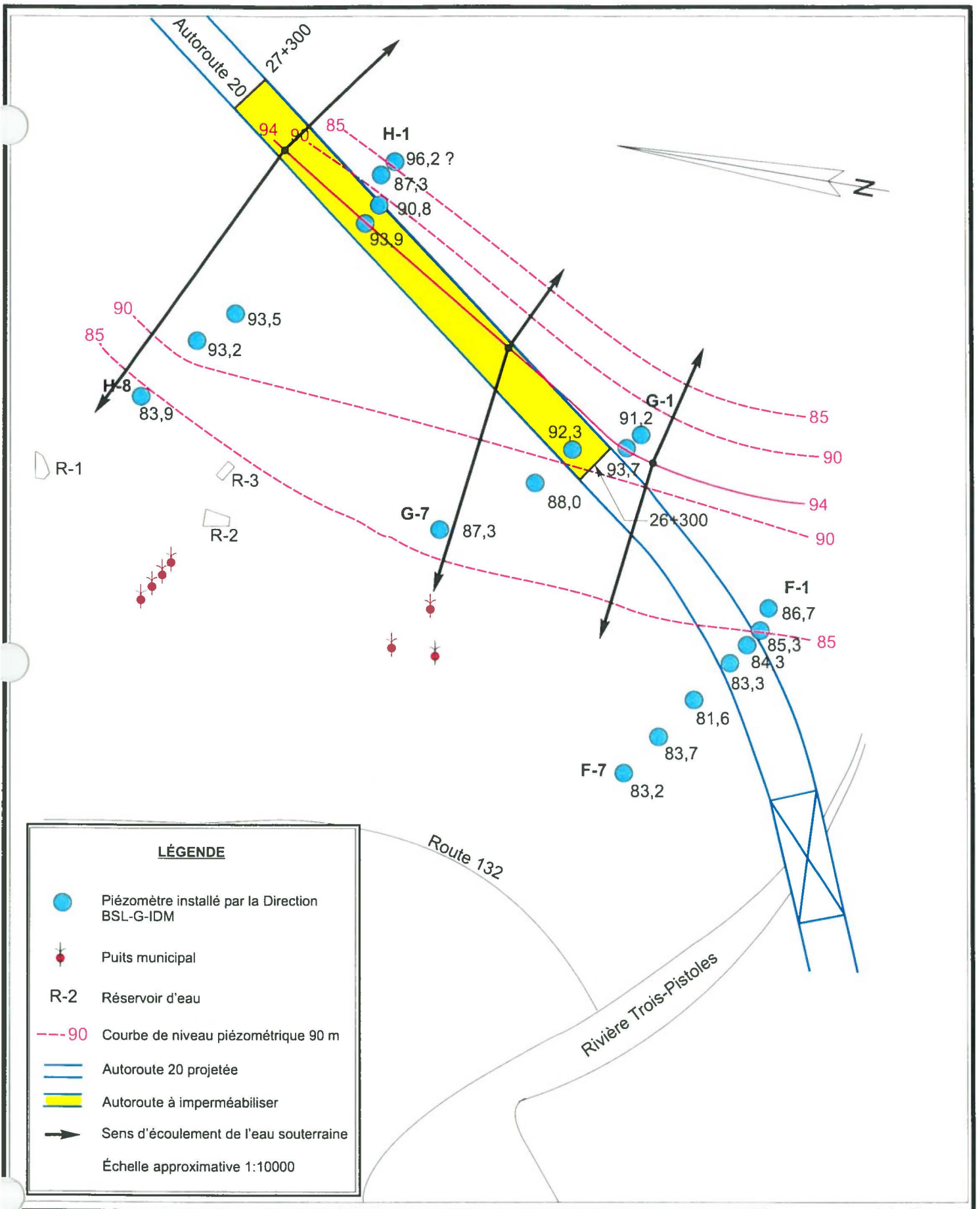


Figure 1: Écoulement de l'eau souterraine (01-07-19)

No. Dossier: 0020-08-100(026)01

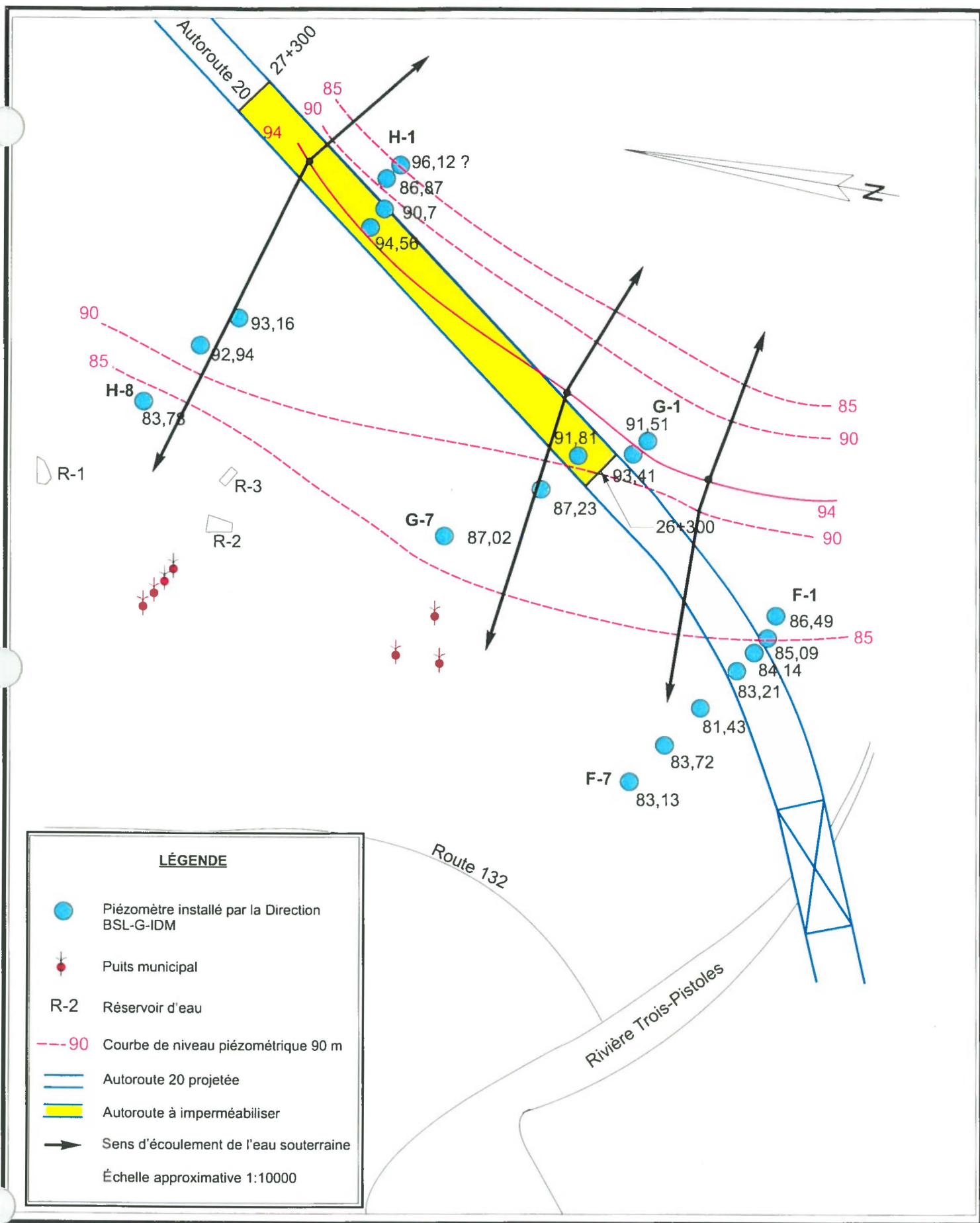
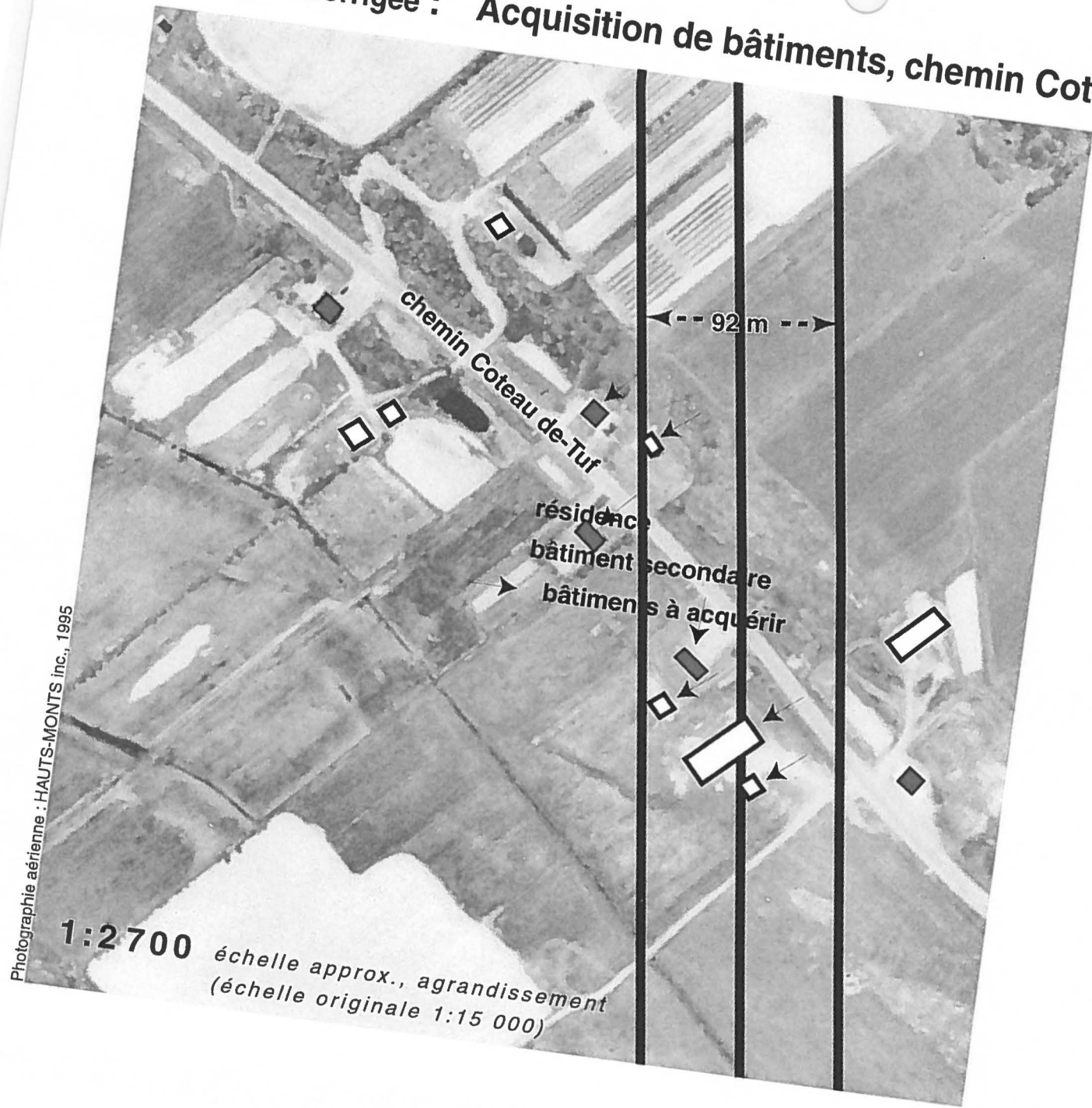


Figure 2: Écoulement de l'eau souterraine (01-10-17)

No. Dossier: 0020-08-100(026)01

Annexe 4
Figures 6.1 et 6.11 corrigées

Figure 6.1 corrigée : Acquisition de bâtiments, chemin Coteau-de-Tuf



Photographie aérienne : HAUTS-MONTS inc., 1995

1:2700 échelle approx., agrandissement
(échelle originale 1:15 000)

- ◆ résidence
- ◇ bâtiment secondaire
- ➔ bâtiments à acquérir

Figure 6.11 corrigée : Impacts sonores sur les résidences du chemin Coteau-de-Tuf

Photographie aérienne : HAUTS-MONTS inc., 1995

