

Québec, le 11 janvier 2007

Madame Renée Poliquin
Coordonnatrice du secrétariat de la commission
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

**Objet : Projet de construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185,
entre Rivière-du-Loup et la frontière du Nouveau-Brunswick,
tronçon Cabano – Nouveau-Brunswick**

Madame,

Nous vous transmettons ci-joint les réponses aux questions complémentaires
4^e série du 4 janvier 2007, relatives au projet ci-dessus mentionné.

Veuillez agréer, Madame, l'expression de nos salutations distinguées.

Victor Bérubé

/pc

p. j.

Les milieux humides

1 Selon la figure 4.2 de l'étude d'impact, il semble qu'un marécage soit situé à l'embouchure du ruisseau #6D à la hauteur du km 9. Il serait également dans l'emprise de l'autoroute. Quelle serait la superficie de cet empiètement ? Serait-il compensé ?

Selon la figure 4.2 de l'étude d'impact, il semble également que l'emprise de l'autoroute empiéterait légèrement sur l'étang Landry-Soucy. Toutefois, l'emplacement de cet étang et de l'étang Beaulieu-Beaupré sur cette figure diffère de leur localisation indiquée à la figure 6.13. Pouvez-vous clarifier la localisation exacte de ces deux milieux humides ?

Réponse :

Nous avons effectué l'évaluation des impacts du projet après avoir procédé à une validation des milieux humides sur le terrain et en se référant à des photographies à haute résolution (XEOS).

À la suite de l'analyse des images XEOS, on a pu constater qu'il n'y a pas réellement de marécage au km 9, mais qu'il s'agit plutôt d'une forêt en régénération, résultant d'une ancienne friche ou d'une coupe forestière (figure 1). La végétation est composée de feuillus en régénération dont le bouleau, le tremble, l'aulne et le saule. La présence de l'aulne et du saule est peut être la raison pour laquelle ce milieu a été confondu initialement avec un marécage, lui aussi souvent caractérisé par la présence de ces espèces floristiques. Il n'y a donc pas réellement de milieu humide à cet endroit et la figure 4.2 aurait dû être corrigée en conséquence.

La figure 6.13 montre l'emplacement exact des deux étangs Landry-Soucy et Beaulieu-Beaupré. Comme on peut le voir sur cette dernière figure qui montre aussi le projet, la voie de desserte ouest sera construite à la limite de ces deux étangs. L'intention du Ministère est de ne pas empiéter sur ces deux étangs, mais c'est à l'étape des plans et devis définitifs que des données d'arpentage précises permettront d'effectuer les optimisations requises pour atteindre cet objectif.



Figure 1 : Marécage confondu avec une forêt en régénération au km 9.

D'autre part, l'étang Landry-Soucy, présenté sur la figure 4.2, est en fait un marécage selon la légende de la figure. Cependant, une vérification des images XEOS a permis de confirmer que ce milieu, situé dans une légère dépression, est en réalité un mélézin composé d'aulnes en sous-étage (figure 2). Ce peuplement est issu d'une coupe forestière datant d'environ 30 à 40 ans. Tout comme pour le marécage du km 9, la présence de l'aulne est sans doute la raison de l'erreur d'interprétation initiale. La figure 4.2 aurait dû être modifiée en conséquence puisqu'il n'y a pas de milieu humide au km 12.



Figure 2: Marécage confondu avec un mélézin au km 12.

Poste de contrôle routier

2 Selon le document sur la justification de la relocalisation du poste de contrôle (document déposé DA49), il est mentionné que :

- « Le poste de contrôle actuel à Cabano ne sera plus dans l'axe de la nouvelle autoroute. Également, ce site n'est pas sécuritaire puisqu'une rue sépare le bâtiment (balance) de l'espace utilisé par les contrôleurs routiers pour effectuer la vérification des véhicules lourds. En effet, les contrôleurs routiers doivent traverser la rue Cascade pour se rendre sur le site d'inspection. L'espace de vérification étant étroit, il existe un risque potentiel qu'un membre du personnel de CRQ soit heurté par un véhicule de promenade. Cette situation représente aussi des risques pour les usagers de la route. » (DA49, p. 4)

Or, la figure de la localisation du lot 2-216-187 Ptie fournie dans les réponses du Ministère de décembre 2006 (document déposé DQ5.2) montre que la configuration de l'autoroute prévue dans le périmètre urbain de Cabano pour 2007-2009 permettrait de résoudre les problèmes de sécurité actuel puisque la rue du poste de contrôle n'aurait plus à être utilisée par la circulation locale pour atteindre la voie de desserte Est. Il appert également que la position de ce poste serait dans l'axe de la nouvelle autoroute et permettrait de rabattre tous les véhicules en provenance du Nouveau-Brunswick ou de la route 232 Ouest en utilisant l'échangeur du km 38. De plus, des espaces adjacents au poste semblent disponibles pour agrandir éventuellement le site d'inspection. Pouvez-vous indiquer à la commission quels seraient les désavantages de maintenir l'utilisation de ce poste avec l'aménagement de l'autoroute à Cabano comparativement au poste proposé au km 35,5 ?

Réponse :

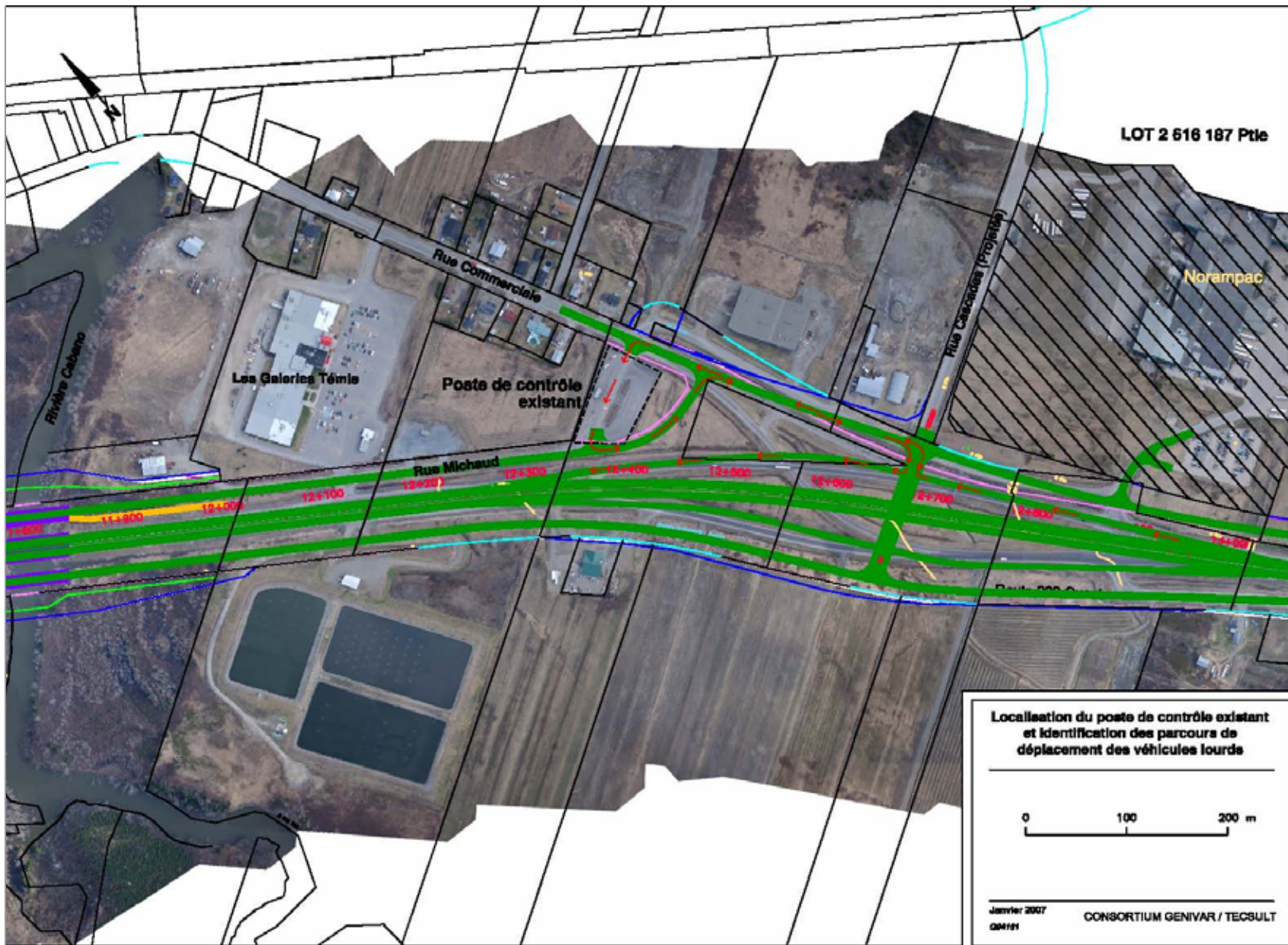
Un poste de contrôle à cet endroit ne serait pas directement accessible à partir de la chaussée d'autoroute, ce qui occasionnerait plusieurs mouvements de virage aux véhicules lourds pour se rendre ou quitter le poste de contrôle. Un véhicule lourd en provenance du Nouveau-Brunswick devra d'abord prendre la sortie de l'autoroute au km 38 et faire un premier arrêt sur la rue Cascade (voir figure jointe). Il devra ensuite tourner à droite jusqu'à la rue Commerciale, puis tourner à gauche et se rendre jusqu'à la hauteur du poste de contrôle. Il effectuera enfin un dernier virage à gauche pour atteindre le poste.

Au retour, il devra tourner à gauche sur la rue Michaud en sortant du poste, tourner à droite sur la rue Commerciale, puis de nouveau à droite sur la rue Cascade, et enfin à droite sur la bretelle d'entrée sur l'autoroute de l'échangeur en direction de Rivière-du-Loup. Tous ces mouvements seront contraignants pour les camionneurs et coûteux pour les entreprises. De plus, les mouvements de virage des véhicules lourds et leur présence sur le réseau urbain (rues Michaud et Commerciale) augmenteront les risques d'accidents et occasionneront des contraintes de circulation.

Rappelons qu'à la suite de la construction de l'autoroute, tous les accès existants à la route 185 seront fermés et la circulation sera orientée vers les deux échangeurs prévus aux km 38 et 41. L'échangeur au km 38 sera donc utilisé par un grand nombre d'utilisateurs qui voudront emprunter la route 232 Ouest ou se rendre aux secteurs commercial, industriel et institutionnel de Cabano. Notons que plusieurs commerces et institutions seront accessibles par la rue Michaud (centre commercial Les Galeries Témis, aréna, salle de quilles, restaurant Mikes, motel, station-service, polyvalente de Cabano, etc).

Par conséquent, une fois l'autoroute construite, la présence du poste de contrôle à cet endroit risque d'être plus contraignante. De plus, l'exiguïté du secteur ne pourra permettre la construction d'un poste de contrôle à la fine pointe de la technologie. Afin d'être fonctionnel, le poste de contrôle doit être localisé en bordure de l'autoroute dans un endroit permettant l'accès direct à celle-ci, via des bretelles exclusives sans avoir à emprunter le réseau local.

Plus les mouvements des véhicules lourds pour les opérations de contrôle demeureront simples, plus les activités de surveillance seront efficaces. Dans les circonstances, le Ministère maintient que le site proposé au km 35,5 est le plus approprié.



**Localisation du poste de contrôle existant
et identification des parcours de
déplacement des véhicules lourds**

Échangeur Lizotte

- 3** Advenant que seul demeure le pont d'étagement et qu'aucune bretelle ne soit construite au km 33, serait-il possible de rapprocher les voies de desserte de l'autoroute de manière à diminuer l'impact sur les marges de recul des bâtiments des fermes Prépierre et Cloutier de même que de la résidence du 179, route 185 ? Quel pourrait être le gain pour les marges de recul de ces trois propriétaires ?

Réponse :

C'est la configuration du pont d'étagement qui conditionne la position des voies de desserte de chaque côté de l'autoroute. L'ajout de bretelles n'occasionne pas de pertes agricoles supplémentaires, car elles s'insèrent très bien entre les chaussées de l'autoroute et les voies de desserte. Elles n'ont donc pas d'impact non plus sur les marges de recul des résidences.

À l'étape des plans et devis définitifs, le Ministère procédera à des relevés d'arpentage très précis qui lui permettront d'étudier la situation de chaque propriété de façon à minimiser les impacts sur la marge de recul de ces trois propriétaires.

Rappelons que l'aménagement d'un échangeur complet à la hauteur de la route Lizotte facilitera également l'accès aux commerces implantés à proximité (Garage Témis Pontiac Buick, centre horticole du Témiscouata, station-service G. Boucher Ultramar, Cabano Marines et Sports, Dubé et Frères meubles, fromagerie Le Détour) ainsi qu'aux véhicules de la Sûreté du Québec. Cet aménagement fait consensus avec les gens du milieu. À ce sujet, une rencontre a eu lieu le 24 mars 2004 à laquelle étaient présents les commerçants du secteur, les élus municipaux de Notre-Dame-du-Lac, ainsi que le préfet de la MRC de Témiscouata.

Terres agricoles du km 17

- 4 **Veillez nous fournir la figure 6.5 de l'étude d'impact corrigée en fonction de l'information concernant les limites des propriétés agricoles mentionnées par des participants lors de la 2^e partie d'audience (document déposé DT4, lignes 1680 à 1700).**

Réponse :

L'information relative aux limites des propriétés a été extraite de la matrice graphique non numérisée (version papier). Le cadastre dans la région n'a pas encore été rénové, et on remarque un décalage entre la réalité montrée sur les photographies numériques aériennes ou à haute résolution et la couche cadastrale numérique lorsqu'on les superpose d'où l'objet des interrogations de M. Marcel-Marie Picard lors de la deuxième partie de l'audience du projet.

Cette manière de procéder comporte nécessairement des imprécisions qui sont considérées acceptables pour les fins de présentation dans l'étude d'impact. C'est toutefois à l'étape des plans et devis que le Ministère procède à des relevés d'arpentage très précis qui lui permettent d'évaluer les acquisitions requises pour réaliser son projet.

Une rencontre a eu lieu avec M. Picard, le 11 janvier 2007, afin de lui expliquer cette situation. Par conséquent, nous n'apporterons pas de corrections à la figure 6.5.

Entretien routier

- 5 **Quel est l'état d'avancement du plan québécois de gestion environnementale des sels de voirie ? Pouvez-vous nous indiquer sa date de mise en oeuvre prévue ? Est-ce que la méthode de gestion écologique de la végétation des fossés est appliquée systématiquement par le ministère des Transports ? Est-ce qu'un suivi de l'efficacité de cette méthode a été effectué ? Si tel est le cas, quels sont les résultats ?**

Réponse :

État d'avancement du plan québécois de gestion environnementale des sels de voirie

En vue d'optimiser l'utilisation des sels de voirie épandus sur tout le réseau à son entretien, le MTQ entend élaborer un plan de gestion environnementale des sels de voirie, et ainsi mettre en œuvre les meilleures pratiques de gestion des sels de voirie en matière d'épandage et d'entreposage des sels ainsi que d'élimination des neiges usées, cette dernière partie étant déjà couverte par un règlement. Cela aura pour effet de s'assurer que la partie des sels épandue en trop, s'il y a lieu, soit réduite au minimum tout en maintenant la sécurité routière.

Dans ce contexte, et afin de promouvoir l'adoption de plans de gestion par les Administrations routières du Québec, le gouvernement du Québec a choisi de privilégier une approche concertée. Les partenaires que sont le MTQ, le Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP), le Ministère des Affaires municipales et des régions (MAMR), l'Union des municipalités du Québec (UMQ) et la Fédération québécoise des municipalités (FQM) ont convenu d'élaborer un Plan québécois de gestion environnementale des sels de voirie (PQGESV). Ce plan s'inspirera des meilleures pratiques de gestion des sels de voirie de l'Association des transports du Canada (ATC), des connaissances et de l'expérience du MTQ en matière de viabilité hivernale et des travaux effectués à l'échelle internationale dans ce domaine.

Deux comités, un groupe de travail et une équipe de coordination ont été formés pour élaborer ce plan. Selon le plan de travail adopté par le comité directeur, les travaux se poursuivront pendant l'année 2007 et sa mise en œuvre est planifiée pour l'année suivante.

Gestion écologique de la végétation

Cette nouvelle approche de gestion écologique de la végétation sur le bord des routes vise à réduire et à cibler les interventions en matière de gestion de la végétation tout en permettant à la fois d'accroître la sécurité des usagers, de satisfaire les riverains, d'embellir le paysage, ainsi que de tenir compte de la flore et de la faune existantes en assurant également le contrôle des espèces indésirables, dont l'herbe à poux.

Une évaluation scientifique de l'évolution de la flore et de la faune, incluant un suivi visuel de la transformation du paysage, a été réalisée afin de s'assurer que cette approche répond bien aux objectifs visés. Des chercheurs de l'Université du Québec à Trois-Rivières, pour les volets faune et flore, du Service canadien de la faune, pour le volet faune, et de la Chaire en paysage et en environnement de l'Université de Montréal, pour le paysage, ont mené à bonne fin ces travaux auxquels de nombreux étudiants gradués ont participé pour produire une somme considérable de connaissances sur l'écologie et le paysage des corridors autoroutiers.

Les résultats démontrent que cette nouvelle approche présente de réels avantages en intégrant à la fois des préoccupations liées au paysage (l'amélioration de la qualité visuelle est perceptible par les usagers), à la biodiversité, à l'habitat faunique, au contrôle de l'herbe à poux, à la sécurité routière (la végétation agit à la fois comme barrière anti-éblouissement nocturne et comme brise-vent), et à la pérennité des infrastructures, tout en assurant une meilleure gestion des ressources financières du Ministère.

La prochaine étape consiste à la rédaction de nouvelles normes d'entretien sur les divers types possibles de gestion de la végétation, selon les parties de l'emprise, pour une implantation graduelle de cette approche écologique à l'ensemble des tronçons routiers entretenus par le Ministère.

Le MTQ entend mettre en application ces pratiques sur le corridor autoroutier de la 85, dès sa mise en service.

Le site Internet¹ du ministère des Transports présente de façon plus détaillée cette approche, soit les origines de la démarche, les projets expérimentaux, la gestion des abords d'autoroute, les bienfaits de l'approche, puis finalement la végétation des abords de route. Certaines publications sont également disponibles au Centre de documentation du Ministère :

DOMON, G., P. POULLAOUËC-GONIDEC, J. FROMENT, C. MONTPETIT et S. PAQUETTE. (2003) Monitoring visuel du paysage de corridors autoroutiers soumis à une gestion écologique : instrumentation, suivi visuel 2000-2001-2002 et analyse des perceptions des usagers. Rapport final. Chaire en paysage et environnement, Université de Montréal.

BÉLANGER, L., B. JOBIN, G. LACROIX et Y. BÉDARD. (2002) Suivi écologique du projet-pilote de gestion écologique de la végétation des emprises autoroutières, Volet avifaune et mortalité par collision. Rapport final. Service canadien de la faune, Environnement Canada.

BÉDARD, Y., J. GÉRIN-LAJOIE et E. LÉVESQUE. (2002) Gestion écologique des emprises de trois tronçons autoroutiers : projet pilote de gestion extensive du patrimoine vert : suivi écologique : volet flore. Rapport final. Université du Québec à Trois-Rivières, Département de chimie-biologie.

BOURASSA, J.P., N. CHAMPAGNE (2003) Impact sur des communautés animales, en particulier sur les insectes, d'un nouveau mode de gestion de la végétation des emprises autoroutières dans le sud du Québec. Rapport final. Université du Québec à Trois-Rivières, Département de chimie-biologie.

¹ http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/reseau/gestion_eco/index.asp

Inventaires

- 6** Est-ce le ministère des Transports a réalisé des inventaires spécifiques de l'herpétofaune des milieux humides et aquatiques du tronçon de Dégelis au Nouveau-Brunswick ? Sinon, est-ce que l'information de l'étude d'impact sur la petite faune provient exclusivement des inventaires réalisés par la Forêt Modèle du Bas-Saint-Laurent en 2003 ? Le Ministère prévoit-il réaliser en 2007 ou 2008 des inventaires printaniers de l'herpétofaune dans ce tronçon pour vérifier, entre autres, l'occurrence de la tortue des bois et d'autres espèces susceptibles d'être désignées vulnérables ou menacées qui pourraient être retrouvées dans la zone d'étude ?

Réponse :

Oui, des inventaires de l'herpétofaune ont été réalisés dans les milieux propices situés dans ou à proximité du corridor étudié pour l'implantation de l'autoroute (voir la section 4.2.2.5 de l'étude d'impact). Le tableau 4.7 (voir les notes 1 et 2 au bas du tableau) de l'étude d'impact identifie, pour chaque espèce de l'herpétofaune, la source d'observation. La salamandre rayée, la grenouille des bois et la grenouille du Nord ont été observées lors de nos inventaires de terrain. Les autres espèces mentionnées dans la colonne « Espèce présente » du même tableau ont été observées lors d'un inventaire effectué par les représentants de la Forêt Modèle du Bas-Saint-Laurent en 2003. Les espèces annotées uniquement par le chiffre 3 dans cette même colonne doivent être considérées comme étant potentiellement présentes (source : Bider et Matte, 2004).

Sur la base des données disponibles au sujet de l'herpétofaune et présentée dans l'étude d'impact, le Ministère n'anticipe pas d'impact significatif sur la tortue des bois ou sur d'autres espèces susceptibles d'être désignées vulnérables ou menacées qui pourraient être retrouvées dans la zone d'étude. En conséquence, le Ministère ne prévoit pas faire d'inventaires complémentaires pour l'herpétofaune. Toutefois, si de nouveaux éléments de connaissance permettaient de craindre des impacts sur ces espèces, le Ministère procéderait aux actions requises pour protéger la biodiversité du milieu.

Passage agricole du km 36

- 7 **La Fédération de l'UPA du Bas-Saint-Laurent propose de rapprocher le passage agricole prévu au km 36,4 de l'axe d'un chemin de ferme situé environ 150 mètre plus au sud (document déposé DM8, p. 5). Quels seraient les effets d'une telle modification ?**

Réponse :

Le déplacement du passage agricole à 150 m plus au sud demeure possible. Il faut toutefois être conscient qu'en l'effectuant, il faudra abaisser le profil du terrain de 6 à 7 m au voisinage des bâtiments de la ferme Tony Leclerc pour permettre aux véhicules agricoles de passer sous les chaussées d'autoroute et sous les deux voies de desserte afin de minimiser l'empiètement sur les terres en culture. En même temps, il faut maintenir un accès approprié à la ferme Tony Leclerc sur la voie de desserte et aux autres exploitants du secteur.

En plaçant le passage à l'emplacement actuellement proposé, le Ministère escomptait minimiser les impacts visuels de ce dernier sur les résidants de la Ferme Tony Leclerc. Rappelons que ce passage agricole pourra aussi être utilisé par d'autres exploitants du secteur.

Enfin, compte tenu de la présence de la bretelle d'entrée du poste de contrôle à proximité de cet endroit, le passage agricole pourrait être d'environ 20 m plus long pour un coût supplémentaire de 140 000.\$.

Profil

- 8 **Quel doit être le profil d'une route nationale en milieu rural (largeur des voies et des accotements) ? Est-ce que le profil actuel de la route 185 dans le tronçon à l'étude correspond en tout point au profil requis pour une route nationale en milieu rural ?**

Réponse :

La largeur des voies doit être de 3,7 m, alors que celle des accotements doit être de 3,0 m. Sur l'ensemble des trois tronçons à l'étude, la route 185 respecte ces normes.