

Révision de la numérotation des règlements

Veillez prendre note qu'un ou plusieurs numéros de règlements apparaissant dans ces pages ont été modifiés depuis la publication du présent document. En effet, à la suite de l'adoption de la Loi sur le Recueil des lois et des règlements du Québec (L.R.Q., c. R-2.2.0.0.2), le ministère de la Justice a entrepris, le 1^{er} janvier 2010, une révision de la numérotation de certains règlements, dont ceux liés à la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2).

Pour avoir de plus amples renseignements au sujet de cette révision, visitez le http://www.mddep.gouv.qc.ca/publications/lois_reglem.htm.

Rapport d'analyse environnementale

**Réaménagement de la route 132 à Oak Bay
Municipalité de Pointe-à-la-Croix
Gaspésie**

Dossier 3211-05-373

Le 4 février 2004

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Du Service des projets en milieu terrestre :

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

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Situé en milieu rural, le tronçon de la route 132 à Oak Bay sur le territoire de la Municipalité de Pointe-à-la-Croix en Gaspésie présente des déficiences géométriques importantes de sorte que le taux d'accident pour ce secteur est supérieur de quelque 30 % au taux critique. Le projet du ministère des Transports (MTQ) vise donc l'amélioration de la sécurité routière et consiste à réaménager la route dans le corridor actuel sur une distance de 5,3 kilomètres dans une emprise nominale de 40 mètres. L'élargissement de la chaussée, le pavage des accotements, la correction des courbes et des pentes permettront d'améliorer la visibilité et le niveau de sécurité. Le coût du projet est évalué à 7,5 millions de dollars.

Ce projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu du paragraphe 2 de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9) puisqu'il concerne la construction, sur une longueur de plus de un kilomètre, d'une route publique dont l'emprise possède une largeur moyenne de plus de 35 m.

L'analyse environnementale révèle que l'enjeu le plus significatif concerne la qualité de vie des riverains, notamment sur le plan de l'intégrité des propriétés. Ainsi, en raison de l'élargissement de l'emprise et du redressement des courbes, le projet nécessite l'expropriation de 7 résidences, un immeuble à logements de même que plusieurs bâtiments secondaires. La préservation de la biodiversité est également un enjeu qui a été examiné. Un total de 13,9 hectares majoritairement boisés sera requis par la nouvelle emprise. De plus une espèce arborescente qualifiée de relique en Gaspésie, le chêne rouge, pourrait être affectée par le projet. Enfin, les infrastructures de traversée du ruisseau Busteed, un cours d'eau présentant un bon potentiel écologique, pourraient constituer un obstacle à la migration des poissons. En regard de ces impacts, le MTQ a proposé, dans son étude d'impact, plusieurs mesures d'atténuation et de compensation. Outre ces mesures, le présent rapport recommande la mise en place de programmes de suivi et de surveillance environnementale sur les aspects suivants : climat sonore, aménagements paysagers et alimentation en eau potable. Le rapport préconise également des périodes de restriction concernant les travaux de déboisement et les travaux en milieux hydrique et riverain.

L'analyse environnementale permet de conclure qu'il est justifié de procéder au réaménagement de la route 132, que le tracé retenu répond le mieux aux objectifs de sécurité et qu'il est acceptable sur le plan environnemental sous réserve des recommandations prévues au présent rapport.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
1. LE PROJET.....	3
1.1 Raison d'être du projet	4
1.2 Description générale du projet et de ses composantes.....	7
1.2.1 Variantes étudiées dans le cadre du projet	8
1.2.2 Analyse comparative détaillée des deux variantes retenues	11
2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE.....	14
2.1 Analyse de la raison d'être du projet	14
2.2 Analyse des variantes.....	15
2.3 La sécurité routière	17
2.4 Le milieu humain : qualité de vie des riverains.....	18
2.4.1 Cadre de vie des résidants.....	18
2.4.2 Les conditions de vie des résidants	18
2.5 La préservation de la biodiversité	23
2.5.1 Traversée du ruisseau Busteed.....	23
2.5.2 Conservation du Chêne rouge.....	24
2.5.3 Sagittaire à sépales dressés	26
RÉFÉRENCES	29
ANNEXES.....	31

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU. 1 : TAUX D'ACCIDENT ET TAUX CRITIQUE D'ACCIDENT SUR LES SEGMENTS DE LA ROUTE À L'ÉTUDE	5
TABLEAU 2 : SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS DE COMPARAISON DES VARIANTES	13

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 : LOCALISATION DU PROJET	3
FIGURE 2 : VARIANTE DU TRACÉ.....	9

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1 : LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS	33
ANNEXE 2 : CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET	35
ANNEXE 3 : SIMULATIONS BRUIT : ROUTE 132, OAK BAY, GASPÉSIE	37

INTRODUCTION

Objet du rapport

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du projet de réaménagement de la route 132 à Oak Bay sur le territoire de la Municipalité de Pointe-à-la-Croix en Gaspésie par le ministère des Transports (MTQ).

Cadre légal

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) présente les modalités générales de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Le projet de réaménagement de la route 132 à Oak Bay est assujéti à cette procédure en vertu du paragraphe *e*) de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9), puisqu'il concerne une route de plus de un kilomètre de long et dont l'emprise nominale est supérieure à 35 mètres.

Consultation publique

La réalisation de ce projet nécessite la délivrance d'un certificat d'autorisation du gouvernement. Un dossier relatif à ce projet (comprenant notamment l'avis de projet, la directive du ministre, l'étude d'impact préparée par l'initiateur de projet et les avis techniques obtenus des divers experts consultés) a été soumis à une période d'information et de consultation publiques de 45 jours, et ce, conformément aux dispositions de la section IV du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement. Cette période d'information et de consultation publiques a eu lieu à Pointe-à-la-Croix du 1^{er} avril au 16 mai 2003. Une trentaine de personnes étaient présentes. Les principales questions adressées à l'initiateur de projet lors de cette soirée ont porté sur le tracé, la procédure d'acquisition et d'expropriation du MTQ, la prise en compte de l'habitat aquatique (ruisseau Busteed) et l'échéancier de réalisation. Aucune demande d'audience publique n'a été adressée au ministre de l'Environnement.

Consultation gouvernementale

Sur la base des informations fournies par l'initiateur et de celles issues des consultations publiques, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère de l'Environnement (MENV) et du gouvernement¹ permet d'établir, à la lumière de la raison d'être du projet, l'acceptabilité environnementale du projet, la pertinence de le réaliser ou non et, le cas échéant, d'en déterminer les conditions d'autorisation. Les principales étapes précédant la production du présent rapport sont consignées à l'annexe 2.

¹ Voir l'annexe 1 pour la liste des unités du MENV, ministères et organismes consultés

Plan du rapport

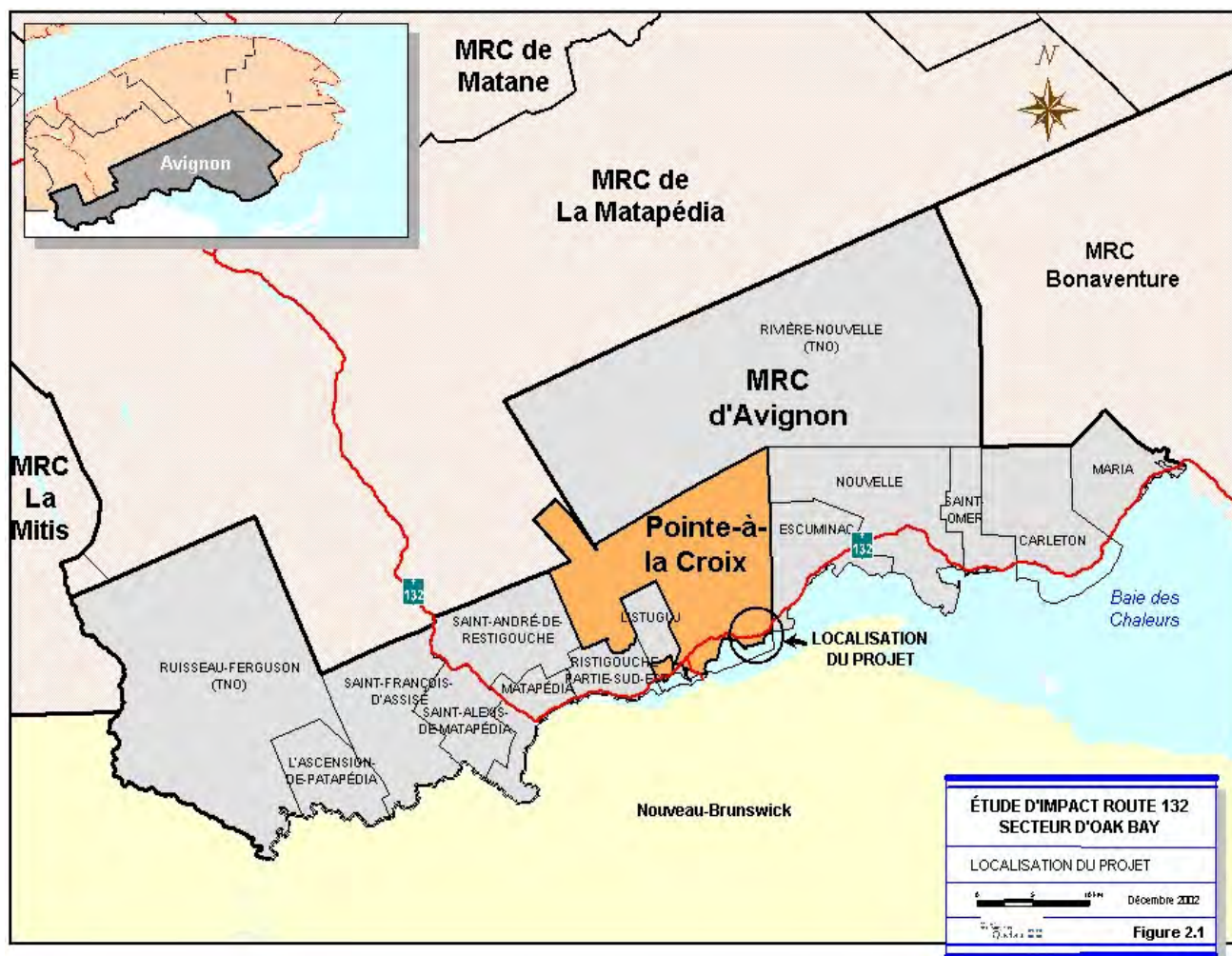
- le contexte du projet dont sa raison d'être, les motifs à l'appui de sa réalisation de même que la description de ses principales composantes (section 1). Les éléments de cette section sont tirés de l'étude d'impact sur l'environnement réalisée par le MTQ;
- l'analyse environnementale du projet (section 2). Après avoir identifié les principaux enjeux présents, chacun d'eux sera analysé en fonction des impacts appréhendés, des éléments du milieu touchés, des préoccupations soulevées lors de la consultation intra et interministérielle et/ou par le public et des mesures d'atténuation ou de compensation proposées par l'initiateur;
- la conclusion sur l'acceptabilité environnementale du projet et la recommandation quant à sa réalisation, assortie de certaines conditions d'autorisation.

LE PROJET

Le projet consiste à réaménager la route 132 à Oak Bay sur le territoire de la Municipalité de Pointe-à-la-Croix en Gaspésie sur une distance d'environ 5,3 kilomètres.

La carte de la Figure 1 permet de localiser l'emplacement du projet. Ce dernier est situé dans le secteur à l'est de la localité d'Oak Bay dans les limites municipales de Pointe-à-la-Croix en Gaspésie. De façon plus précise, il débute à proximité de l'intersection du chemin Shipyard et s'étend vers l'est sur environ 5,3 kilomètres.

FIGURE 1 : LOCALISATION DU PROJET



Source : Tirée du résumé de l'étude d'impact, p. 5. Figure 2.1

Dans le cadre d'un programme global de réaménagement de la route 132 en Gaspésie entrepris dans les années 70 et visant à la rendre plus confortable et sécuritaire, le MTQ propose de réaménager la route en majeure partie dans le corridor actuel.

Depuis une vingtaine d'années, plusieurs interventions ont déjà été effectuées et plusieurs tronçons réaménagés selon les normes d'une route nationale à grand débit de circulation. Le projet de réaménagement de la route 132 dans le secteur d'Oak Bay permet de relier deux secteurs ayant déjà fait l'objet d'interventions.

1.1 Raison d'être du projet

La route 132 est la seule qui ceinture toute la péninsule gaspésienne. De ce fait, elle possède une vocation nationale. Elle constitue l'axe routier principal pour la desserte de la population résidente de la Gaspésie et joue un rôle prépondérant au plan touristique. Elle fait partie intégrante du circuit connu sous le nom de « Tour de la Gaspésie » dont elle compose le corridor touristique.

Elle constitue également un lien routier important avec le Nouveau-Brunswick et les autres provinces maritimes. Le volume de circulation de véhicules lourds y est important (environ 15 % du DJMA) en raison de l'activité de transport du bois dans la région.

À noter qu'un passage à niveau traverse la route 132 dans le secteur à l'étude, mais il ne cause pas de problèmes de sécurité particuliers en raison du faible volume de passages du train.

Toutefois, au plan de la sécurité, le secteur à l'étude présente d'autres problèmes. Ainsi, de 1990 à 1999 inclusivement, 79 accidents ont été recensés dont 7 avec blessés graves et un mortel. Le taux d'accident² y est de $1,68/10^6$ alors que le taux critique³ calculé est de $1,28/10^6$. Les accidents n'impliquant qu'un seul véhicule représentent 73 % du total des accidents alors que la moyenne provinciale est de 43 %. De plus, 38 % des accidents se produisent sur une surface enneigée alors que la moyenne provinciale dans ce cas est de 25 %.

De façon à mieux localiser les sections particulièrement problématiques du secteur à l'étude, le MTQ a divisé ce dernier en 5 segments pour l'analyse des accidents. Tel que constaté dans le tableau 1, trois d'entre eux présentent des taux d'accident égaux ou supérieurs au taux d'accident critique et posent donc des problèmes plus marquants au plan de la sécurité.

² Le taux d'accident est une mesure d'exposition au risque exprimée en « accident par million de véhicules au kilomètre » pour un segment de route donné.

³ Le taux critique d'accident est un indicateur statistique de sécurité correspondant au seuil au-delà duquel un site est probablement dangereux pour un niveau de confiance de 85 à 95 %. Ce taux est également exprimé pour un segment de route en « accidents par million de véhicules au kilomètre ».

Ainsi, durant la période 1990-1999, deux segments (Voir tableau 1) se sont avérés particulièrement dangereux soit le chemin Oatman (segment 3) avec 24 accidents et le chemin Mc Neil (segment 2) avec 21 accidents où les taux d'accident ont respectivement atteint 2,02 et 2,30 pour des taux critiques de 1,47 et 1,53. Ces segments ne peuvent pas être négociés de façon sécuritaire en raison des courbes sous-standards qui s'y trouvent.

Le tableau 1 présente les taux d'accident et les taux critiques d'accident sur les différents segments de la route pour le tronçon à l'étude.

TABLEAU. 1 : TAUX D'ACCIDENT ET TAUX CRITIQUES D'ACCIDENT SUR LES SEGMENTS DE LA ROUTE À L'ÉTUDE

Segment	Nombre d'accidents	Taux d'accidents	Taux critiques d'accidents
		acc./10 ⁶ véh. Km	Acc./10 ⁶ véh. km
1	15	1,27	1,47
2	21	2,30	1,53
3	24	2,02	1,47
4	14	1,53	1,53
5	5	1,00	1,69

Source : Tiré de l'étude d'impact, p. 15. Tableau 2.2

Outre les courbes sous-standards, les caractéristiques géométriques particulières de ce tronçon de la route 132 peuvent affecter la sécurité des usagers. Ainsi, la largeur de plate-forme de la chaussée est en deçà des normes pour une route nationale en milieu rural sur 89 % de la longueur du secteur du projet. Cela fait en sorte que la marge de manœuvre y est trop limitée.

Les caractéristiques actuelles de la route liées aux courbes ont aussi pour effet de poser des problèmes de visibilité pour les conducteurs désirant s'engager sur la route à partir des intersections ou des accès privés, car ces derniers ne disposent pas toujours du temps nécessaire pour effectuer de façon sécuritaire cette manœuvre.

Toutefois, la route 132 ne présente pas de problèmes marqués en ce qui concerne la fluidité pour ce secteur. Il en résulte un bon niveau de service et cette situation devrait se maintenir pour les vingt prochaines années.

Globalement, la sécurité des usagers dans ce secteur de la route 132 est donc affectée de façon significative par la combinaison d'une plate-forme de chaussée étroite, d'une route sinueuse (58 % du tronçon à l'étude) et de courbes sous-standards. La présence d'un grand nombre de courbes (16, dont 4 sous-standards) successives, associée à celle de plusieurs pentes irrégulières, accentue grandement les problèmes de distance de visibilité.

Problématique particulière associée à la saison hivernale

Le pourcentage de véhicules lourds est élevé sur le tronçon de route à l'étude (15 % DJMA) et il s'agit en grande partie de camions de transport de bois venant de l'usine de pâtes et papiers de New Richmond.

Les difficultés éprouvées en hiver par les camions lourds et les autobus scolaires (arrêts pour faire monter ou descendre les écoliers) représentent une justification supplémentaire dans la décision d'intervenir du MTQ. Les nombreuses courbes qui se succèdent, la topographie irrégulière, l'étroitesse de la chaussée et des accotements, le manque de visibilité accentué par temps neigeux sont tous des facteurs qui contribuent à rendre la circulation plus difficile en hiver.

L'arrêt des autobus scolaires vis-à-vis certaines résidences et à des endroits très problématiques alors que la visibilité est à l'occasion encore plus restreinte et la chaussée glissante augmente les risques d'accident.

Objectifs visés par le projet

Les principaux objectifs visés par le MTQ avec ce projet sont :

- de corriger les problèmes de sécurité et de géométrie (courbes et profils) de la route associés à son tracé très sinueux et aux pentes irrégulières rencontrées dans le secteur d'Oak Bay;
- d'améliorer le profil de la route grâce à une plus grande régularité tout au long du parcours, l'élimination de plusieurs courbes et la correction des rayons de courbure de celles qui resteront, ce qui aura pour effet d'augmenter les distances de visibilité, l'espace de manœuvre et la sécurité des usagers.

Ainsi, l'amélioration de la géométrie de la route par l'élargissement de la chaussée et le pavage des accotements permettra d'assurer une plus grande sécurité et un meilleur confort des usagers, pour le plus grand bénéfice des résidents du secteur du projet. Les entrées et sorties des résidences se feront dans des conditions plus sécuritaires. Les problèmes reliés à la circulation des véhicules lourds et des autobus scolaires, particulièrement en saison hivernale, seront aussi résolus;

- d'améliorer la qualité structurale de la route 132 qui comporte actuellement des lacunes importantes;
- finalement, de diminuer la fréquence des accidents sur ce tronçon de la route 132.

Il a été mentionné ci-dessus que l'amélioration de la sécurité routière constitue un des principaux objectifs du projet. Elle apparaît même comme sa principale raison d'être. Ainsi, le MTQ motive la nécessité d'intervenir dans le secteur de Oak Bay sur la route 132 en Gaspésie en raison de plusieurs facteurs en lien avec la sécurité et quelques autres facteurs liés au développement régional.

Les raisons de sécurité concernent d'abord les caractéristiques structurales actuelles de la route 132 sur le tronçon à l'étude qui sont les suivantes :

- une chaussée à deux voies de circulation pavées de 3,5 mètres chacune;
- des accotements composés de gravier variant entre 1 et 2,5 mètres, mais généralement plus étroit que 1,5;
- une largeur d'emprise de 20 mètres;
- une vitesse affichée de 90 km/h;
- et un drainage de type rural sur la totalité du tronçon.

Le secteur à l'étude comporte également de nombreuses courbes (16) dont quatre sont sous-standards et affichent des vitesses sécuritaires de 75, 65 ou 55 km/h. Le secteur comprend aussi des pentes irrégulières affectant la distance de visibilité. Cela fait en sorte que les possibilités de dépassement sont pratiquement nulles sur l'ensemble du parcours puisque les interdictions touchent environ 90 % du tronçon de 5,3 km. Avec le projet, ces courbes seraient soit éliminées, soit améliorées afin de les rendre plus sécuritaires.

Enfin, il est à noter que l'état structural de la chaussée est très détérioré : affaissements, fissures, soulèvement différentiel, etc. Ces aspects seraient également corrigés puisque la plate-forme de roulement serait complètement refaite à neuf.

En ce qui concerne les motifs en lien avec le développement régional, le MTQ mentionne que la route 132 possède le statut de route nationale et qu'elle joue un rôle important en tant que principal axe routier de la région gaspésienne. À cet égard, cette route est empruntée tant par la population résidante que par les nombreux touristes. Les activités liées au tourisme constituent un des moteurs du développement économique régional. De ce fait, les MRC et les municipalités de la région considèrent la route 132 comme le principal axe de développement grâce au maximum de visibilité qu'elle procure aux commerces et aux services publics. Elle concentre les fonctions récréatives et résidentielles de la région.

Finalement, cette route constitue un lien important vers le Nouveau-Brunswick et les autres provinces maritimes. La route 132 est aussi un axe routier qui assure un volume important de circulation lourde en raison des activités liées à la vocation forestière de la région. Elle est identifiée dans le plan de transport de la région de la Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine comme faisant partie du réseau stratégique qui relie les principales régions du Québec.

1.2 Description générale du projet et de ses composantes

Les travaux envisagés dans l'axe actuel nécessitent donc des interventions substantielles afin de corriger la géométrie et le profil de la route et d'améliorer la sécurité des usagers. Pour atteindre les objectifs visés, le MTQ propose de réaménager la route 132 sur une distance d'environ 5,3 kilomètres en récupérant le plus possible l'emprise de la route actuelle. Cela consiste principalement à la correction des courbes et du profil de la route.

Compte tenu de son statut de route nationale, l'emprise est trop étroite. Les dimensions de la route 132 dans ce secteur sont inférieures à la norme actuelle pour ce type de route. La route réaménagée aurait une emprise nominale de 40 mètres, des voies de roulement de 3,7 mètres et des accotements de 3 mètres (pavés sur 1,5 mètre). La vitesse affichée serait de 90 km/h. Les courbes et les pentes seraient corrigées afin d'améliorer le niveau de sécurité et l'espace de manœuvre. La route réaménagée selon ces critères répondrait aux normes actuelles pour une route nationale.

Variantes étudiées dans le cadre du projet

Au départ, le MTQ a étudié trois variantes possibles pour la réalisation de son projet. Il s'agit des variantes centre, nord et sud. Il en a finalement retenues deux pour l'analyse comparative détaillée, soit la variante centre et la variante sud. La figure 2 présente les deux tracés retenus par le MTQ pour l'analyse comparative détaillée.

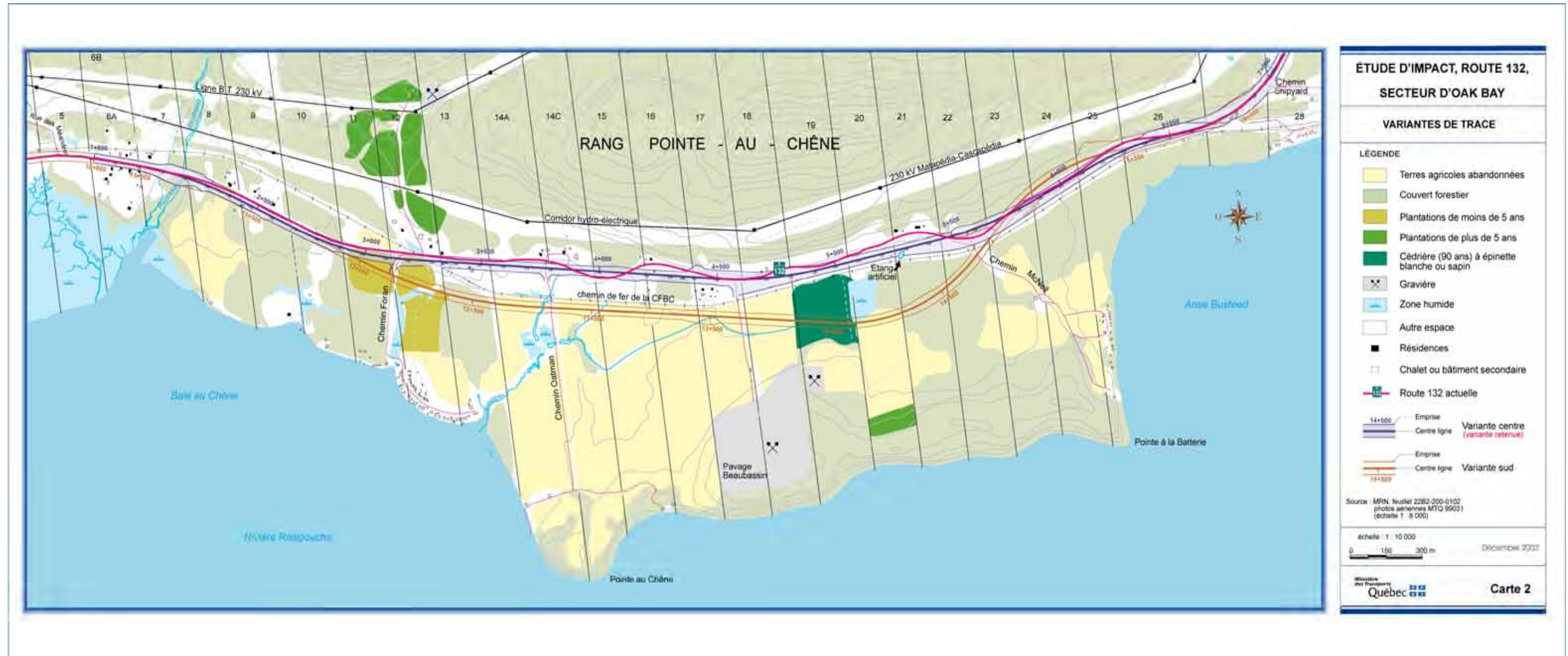
La variante nord a été rejetée dès cette étape. Elle n'a pas fait l'objet d'analyse comparative détaillée en raison des contraintes techniques et environnementales imposées par la topographie accidentée des lieux. À titre d'information, elle impliquait le déplacement de la route vers la zone montagneuse et la traversée d'une falaise rocheuse sur une distance de 2 km.

Les paramètres de réalisation retenus pour chacune des variantes étaient les suivants : un profil en travers de type B (route nationale), des voies de roulement de 3,7 mètres de largeur et des accotements de 3 mètres, une emprise nominale de 40 mètres et une vitesse de conception de 100 km/h pour une vitesse affichée de 90 km/h.

Les variantes centre et sud ont été analysées et comparées afin de déterminer celle offrant les meilleurs gains au plan de la sécurité et les impacts environnementaux les moins importants. Cette comparaison a été réalisée selon divers critères tels la faisabilité technique (longueur, emprise, coût, difficultés techniques), la circulation (le débit et la circulation locale et de transit, les niveaux de service, la vitesse), la sécurité (accès aux résidences, accidents, conflits) et l'entretien hivernal. L'analyse a aussi pris en compte les aspects environnementaux liés au milieu biologique et au milieu humain bâti, incluant les caractéristiques visuelles du paysage. De même, des contraintes environnementales telles que la topographie des lieux, la présence de la voie ferrée et d'une ligne de transport d'énergie électrique ont été considérées.

- La variante centre est une variante qui consiste à récupérer au maximum le corridor de la route actuelle. Cette variante permet d'éliminer plusieurs courbes problématiques. La variante centre débute, sur la route 132 actuelle, à l'extrémité est du secteur bâti d'Oak Bay, au chaînage 1+900. Elle se termine 5,3 km plus à l'est, au chaînage 7+200, dans le secteur de l'intersection de la route Shipyard. Plusieurs courbes sont éliminées par cette variante. Le corridor de la route actuelle étant en grande partie récupéré, il y a peu de changements aux intersections avec les chemins secondaires. Les remblais et déblais sont, en règle générale, limités le long du tracé. Il s'agit de corriger un profil très irrégulier, mais peu accidenté. C'est aux approches du ruisseau Busteed que la hauteur du remblai est la plus élevée : elle atteint 12 m à l'emplacement du nouveau ponceau à construire et l'emprise a une largeur de 70 m.

FIGURE 2 : VARIANTES DU TRACÉ



Source : résumé de l'étude d'impact

- La variante sud débute à l'extrémité est du secteur bâti de Oak Bay, au chaînage 10+900 sur la route 132 actuelle. Elle se termine 5,5 km plus à l'est au chaînage 16+400. La variante sud emprunte en partie (3 km) un nouveau corridor. La route 132 actuelle serait toutefois conservée comme chemin de desserte. Cette variante nécessite l'aménagement de courbes plus longues et à grands rayons ainsi que l'aménagement de nouvelles intersections à la traversée des chemins secondaires. La nouvelle route serait construite en remblai d'une hauteur moyenne de 1 à 3 mètres sur pratiquement tout le parcours. Le remblai le plus important serait construit aux abords du ruisseau Busteed; il atteindrait là également une hauteur maximale de 12 m.

1.2.2 Analyse comparative détaillée des deux variantes retenues

Les variantes centre et sud font l'objet de l'analyse comparative détaillée de la présente section. Le tableau 2 présente la synthèse des éléments de comparaison des variantes. Il comporte, pour chaque variante, les avantages et inconvénients dans le cas de chacun des éléments de comparaison, soit les aspects techniques et le coût, la géométrie, la sécurité et la circulation, le milieu biologique, le bâti et l'utilisation du sol, l'environnement sonore et le milieu visuel.

Aspects techniques

Les variantes centre et sud sont comparables au plan technique, des coûts, des déblais et des remblais. La variante sud implique la construction de nouvelles intersections et ferait en sorte de traverser la voie ferrée à deux reprises. Bien qu'elle soit un peu moins coûteuse à construire, son coût d'entretien serait plus élevé en raison du doublement de l'infrastructure sur une portion de 2,6 km du tronçon.

Au plan de la sécurité et de la circulation, les deux variantes se comparent également. Les pentes seront régulières et augmentent le confort et la sécurité des usagers de même que les conditions de circulation pour les véhicules lourds en particulier. L'amélioration des courbes horizontales accroîtra considérablement la distance de visibilité, et de ce fait, les possibilités de dépassement. La variante sud exige toutefois la construction d'un nouveau passage à niveau tout en conservant celui déjà existant.

Aspects environnementaux

Milieu biologique

Au plan forestier, la variante centre se distingue, car elle implique deux fois moins de déboisement en raison du fait qu'elle utilise en bonne partie le corridor actuel de la route qui est déjà déboisé. Cette variante évite un peuplement forestier d'intérêt phytosociologique âgé de plus de 90 ans, plusieurs petits milieux humides et affecte moins que la variante sud une jeune plantation de résineux; 0,5 ha contre 1,6 ha pour la variante sud.

La variante centre est légèrement plus avantageuse que la variante sud en ce qui concerne la faune avienne car le déboisement requis par ce tracé étant moins important que pour la variante sud, cela affectera un nombre moins élevé de couples d'oiseaux nicheurs et d'espèces aviaires

(cf. Tableau 2). De plus, elle épargne un petit étang de castors qui constitue un habitat intéressant pour cette faune.

En ce qui touche la faune ichthyenne, aucune des deux variantes ne se distingue du fait qu'elles impliquent toutes deux le franchissement du ruisseau Busteed au même endroit en raison du tronç commun des deux tracés à cet endroit. Les impacts potentiels et les caractéristiques techniques du ponceau sont identiques pour les deux variantes.

Milieu humain

En ce qui concerne le milieu humain bâti et l'utilisation du sol, la variante centre est celle qui entraîne le plus d'expropriations : 7 résidences et un édifice à logements de même que plusieurs bâtiments secondaires qui se retrouvent dans l'emprise. Comparativement, la réalisation de la variante sud impliquerait l'expropriation de seulement trois résidences.

Six résidences et un chalet subissent un rapprochement de l'emprise avec la variante centre; pour la variante sud, cet aspect touche 3 résidences et un chalet.

Toutefois, au moins 11 résidences bénéficieraient d'un éloignement par rapport à l'emprise du projet ou de la future chaussée avec la variante centre. Cet éloignement réduit également les nuisances dues à la circulation (bruit, poussières, vibration, etc.).

La différence entre le nombre d'expropriations requis par chacune des variantes s'explique par le fait que la variante sud implique qu'elle conserve, sur une portion de 2,6 km, la route 132 actuelle comme chemin de desserte des propriétés qui la bordent et pour la circulation locale. Il faut noter que cette situation fait en sorte que les déficiences de la route 132 actuelle dans ce tronçon « abandonné » par le MTQ ne seraient pas corrigées et, qu'entre autres, l'entretien hivernal deviendrait une responsabilité municipale.

Il faut également souligner que le doublement des infrastructures routières crée un obstacle physique supplémentaire pour l'accès aux propriétés. Ainsi, la variante sud entraînera une perte d'espace occupable plus importante et, en certains endroits, le sectionnement de terrains. Il y aura perte d'espace entre la route actuelle et la voie ferrée et entre la route actuelle et le nouveau tronçon de route. De plus, cette variante entraîne le réaménagement des intersections.

Enfin, en ce qui concerne les caractéristiques visuelles du paysage, la variante centre est celle qui affecte le plus le champ visuel des résidents en raison d'un nombre plus important d'expropriations de résidences et des rapprochements subis par certains des résidents non expropriés. Ces rapprochements peuvent avoir des effets sur les aménagements paysagers des cours avants de résidences.

Pour les usagers, cette variante conserve les attraits visuels du paysage (couvert forestier, paysage montagneux, vue sur la rivière Ristigouche) et maintient une qualité panoramique équivalente à celle existante, de même qu'un contact visuel avec le milieu humain. Son intégration avec le paysage est harmonieuse en raison du peu de nivellement requis, ce qui limite les modifications au caractère naturel du paysage.

TABLEAU 2 : SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS DE COMPARAISON DES VARIANTES

ÉLÉMENT	VARIANTE CENTRE	VARIANTE SUD
Aspects techniques		
Remblai		
Hauteur maximale	12 m	12 m
Volume	105 500 m ³	101 600 m ³
Déblai		
Hauteur maximale	7 m	7 m
Volume	157 300 m ³	170 700 m ³
Surplus de matériaux	négligeable	négligeable
Coût approximatif	7 500 000 \$	7 000 000 \$
Géométrie	Respecte les normes (6 courbes)	Respecte les normes (5 courbes)
Passage à niveau	Un	Deux
Sécurité et circulation	Identique à la variante sud	Identique à la variante centre
Milieu biologique		
Déboisement (longueur)	5,0 ha	11 ha et déboisement dans un peuplement forestier d'intérêt (cédrière à Épinette blanche de 90 ans)
Faune avienne Perte d'habitat permanent dû au déboisement	168 couples nicheurs et 34 espèces	184 couples nicheurs et 40 espèces
Faune ichtyenne	Identique à la variante sud	Identique à la variante centre
Zones humides	Une seule est remblayée	Plusieurs sont remblayées
Milieu humain : Bâti et utilisation du sol		
Expropriation	7 résidences et 1 édifice à logements	3 résidences
Immobilisation de terrains	Moins importante	Plus importante
Entrées des propriétés	Situation actuelle améliorée	Barrière physique supplémentaire, sectionnement des propriétés
Abandon ou récupération de l'ancienne route	Récupération en partie du corridor de la route existante Une seule route à entretenir Pas de remise de la route actuelle à la Municipalité pour l'entretien Récupération possible de terrains pour certains propriétaires	Doublement des infrastructures Remise de la route actuelle pour l'entretien à la municipalité
Plantation	Perte de 0,5 ha	Perte de 1,6 ha
Climat sonore	Amélioration pour quelque (3) résidents, impact faible pour plusieurs	Amélioration significative pour l'ensemble des résidents
Milieu visuel		
Paysage (qualité) Champ visuel des usagers	Modification mineure Qualité panoramique maintenue	Modification mineure Qualité panoramique diminuée
Champ visuel des résidents	Modification moyenne	Modification mineure
SYNTHÈSE DES AVANTAGES	+	-

Source : Étude d'impact Tableau 0.1 : Synthèse des éléments de comparaison des variantes

La variante sud présente des avantages pour les résidants. En s'éloignant de l'axe actuel de la route 132, elle limite passablement les perturbations du champ visuel des résidants. Le tracé nécessite moins d'expropriations et limite donc la perte potentielle de l'encadrement visuel des résidants découlant d'un déplacement. Par contre, ce nouveau tracé favoriserait moins le contact visuel avec le paysage bâti. Le relief peu accidenté qui limiterait les travaux de nivellement et la présence d'un couvert forestier aux abords d'une grande partie de la variante sud assureraient une bonne harmonisation de l'infrastructure avec le paysage et rendraient le tracé moins visible aux résidants.

2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

Les sections qui suivent présentent l'analyse de la raison d'être du projet, de ses variantes et des principaux enjeux révélés par l'étude d'impact du MTQ, la consultation gouvernementale et la période d'information et de consultation publiques.

Cette section traite de l'analyse des différents enjeux associés à la réalisation du projet. Elle contient une appréciation de la raison d'être du projet et du choix des variantes étudiées, puis du principal enjeu associé à la réalisation du projet, soit la sécurité routière. Les impacts portant sur le milieu bâti et sur le milieu naturel (terrestre et aquatique) sont également analysés. Ces impacts du projet ont été révélés soit par l'étude d'impacts du MTQ, soit par la consultation gouvernementale ou par la consultation publique. Considérés comme des enjeux découlant de la réalisation du projet, ces impacts touchent des éléments significatifs de l'environnement et de ce fait méritent une certaine attention pour la prise de décision gouvernementale.

2.1 Analyse de la raison d'être du projet

Situé en milieu rural, ce tronçon de la route 132 présente des déficiences géométriques importantes dans plusieurs secteurs : plate-forme de roulement inférieure aux normes, emprise de 20 mètres (inférieure aux normes pour une route de ce type), nombreuses courbes (16, dont 4 sous-standards), accotements étroits (moyenne de 1,5 m), problèmes de visibilité en raison de pentes fortes et irrégulières, chaussée dont le niveau de détérioration est élevé.

La raison première mise de l'avant par l'initiateur pour justifier son projet est d'améliorer de façon générale la sécurité et le confort de la route dans ce secteur de la route 132. En second lieu, cette route est intimement liée au développement économique local et régional de la Gaspésie et de ce fait devrait posséder toutes les caractéristiques essentielles à son statut de route nationale. Les données présentées dans l'étude d'impact concernant le taux d'accidents démontrent que dans sa configuration actuelle, cette section de la route 132 est effectivement problématique et ne répond pas aux normes actuelles d'une route de statut national.

La sécurité des usagers de la route semble affectée de façon significative par la combinaison d'une plate forme étroite, une route sinueuse et des courbes sous-standard. Il est à noter que ces problématiques sont amplifiées en saison hivernale.

À cet égard, le projet de réaménagement de la route 132 dans le secteur de Oak Bay de Pointe-à-la-Croix est généralement perçu par la population locale comme étant nécessaire pour régler les problèmes de sécurité routière. Des résidants du secteur sont venus, lors de la soirée d'information publique tenue le 1^{er} mai 2003, témoigner à l'effet que, selon eux, cette route est hasardeuse, et qu'il est urgent de procéder aux interventions nécessaires afin d'en améliorer la sécurité.

La Municipalité de Pointe-à-la-Croix a également déjà demandé à quelques reprises au MTQ d'intervenir dans ce secteur afin de corriger la situation.

L'examen de la raison d'être du projet conduit l'équipe d'analyse du MENV à croire que ce projet est justifié et qu'il est pertinent d'intervenir dans le secteur de Oak Bay de la route 132 principalement pour des raisons de sécurité routière.

2.2 Analyse des variantes

L'analyse des variantes fait partie intégrante du processus d'évaluation environnementale. Au départ, l'étude d'impact soumise par le MTQ présentait trois hypothèses constituant autant de variantes devant permettre de régler les problématiques identifiées. Les variantes centre, nord et sud ont donc été analysées. Dès le début de l'analyse comparative, le MTQ a rejeté la variante nord et retenu les variantes centre et sud pour une analyse comparative détaillée.

L'équipe d'analyse du MENV estime que le MTQ a expliqué de façon satisfaisante à la section 4.3.1 de l'étude d'impact les principaux motifs du rejet de la variante nord pour une analyse détaillée. L'équipe d'analyse convient que cette variante répond mal aux objectifs visés par le projet, entre autres, en raison des impacts sur l'environnement qui seraient plus importants et des contraintes imposées par la topographie accidentée, des désavantages techniques qui la rendent coûteuse et qu'elle est nettement désavantageuse par rapport aux exigences du transport lourd.

Compte tenu des objectifs recherchés, cette solution apparaît effectivement disproportionnée, car il est possible techniquement d'intervenir dans le corridor de la route existante, et ce, de façon moins dispendieuse tout en minimisant les impacts environnementaux.

Au terme de son analyse détaillée des variantes centre et sud, le MTQ a conclu que la variante centre était celle qui apparaissait comme la plus avantageuse en fonction des divers critères d'analyse qu'il avait retenus.

Toutefois, il est à noter que l'absence de quelques critères ou de discussions sur certains des critères retenus auraient pu apporter un éclairage supplémentaire à la prise de décision. Mentionnons ici certains éléments du milieu biologique comme la présence d'espèces rares, menacées, vulnérables et patrimoniales, ou encore les impacts sur le climat sonore.

Malgré le commentaire qui précède, l'analyse des variantes a permis de constater que les variantes centre et sud ne se distinguent pas réellement l'une de l'autre en ce qui concerne plusieurs des éléments de comparaison retenus par l'initiateur.

Ainsi, en ce qui concerne les aspects techniques tels les remblais, les déblais, les coûts, la géométrie de la route, la sécurité et la circulation, il n'y a pas de critères qui permettent de discriminer de façon formelle une variante de l'autre. Les deux variantes offrent à peu près les mêmes performances pour chacun des critères.

Par contre, en ce qui concerne le milieu biologique, la variante centre se distingue de la variante sud pour 3 des quatre éléments comparés. Mentionnons à cet effet, les superficies à déboiser qui sont presque deux fois moins importantes et le nombre de zones humides à remblayer (voir tableau 2).

À noter que le chêne rouge, une espèce relique en Gaspésie, serait possiblement présent dans les limites de l'emprise et risque d'être affecté par le projet. Sa localisation exacte est toutefois inconnue. Cet élément particulier ne se trouve pas isolé dans les critères de sélection, mais englobé dans le critère relatif à la superficie à déboiser.

En ce qui concerne le milieu humain (cadre bâti et utilisation du sol), la variante centre requiert presque trois fois plus d'expropriations (8 contre 3) que la variante sud. Selon les constatations faites par l'équipe d'analyse du MENV lors d'une visite de terrain effectuée en juin 2002, il existe de bonnes possibilités de relocalisation pour les résidants dans le secteur.

C'est en raison du doublement de l'infrastructure sur une portion du tronçon que le nombre d'expropriations serait moins important pour la variante sud. La contrepartie à cet aspect qui semble positif pour les résidants qui évitent l'expropriation est que les problématiques rencontrées sur le tronçon concerné de la route actuelle demeureraient les mêmes.

En effet, ce tronçon, en devenant un chemin de desserte locale pour les résidences qui y sont situées, ne serait plus sous la responsabilité du MTQ car ce dernier le céderait à la Municipalité. De ce fait, aucun des travaux de réaménagement prévus avec la variante centre ne serait effectué par le MTQ et il n'y aurait pas d'amélioration de la sécurité sur ce tronçon, si ce n'est par le fait d'une diminution du trafic en raison de son nouveau statut de desserte locale.

Il est à noter que le choix de la variante centre intègre les préoccupations soulevées par la Municipalité de Pointe-à-la-Croix. Entre autres, à la suite d'une rencontre avec les membres du Conseil municipal le 12 décembre 2001, le MTQ a bonifié le tracé de la variante centre dans le secteur du chemin McNeil et de certaines résidences, il longe de plus près la voie ferrée dans ces secteurs et minimise le déboisement requis. Lors de cette consultation, la Municipalité ne s'est pas montrée en faveur de la variante sud, car la cession de ce tronçon par le MTQ représenterait pour elle des coûts d'entretien supplémentaires.

En ce qui a trait au climat sonore, l'équipe d'analyse désire souligner que le MTQ aurait eu avantage à effectuer une comparaison plus significative de cet élément. En effet, bien que cet élément se retrouve au tableau synthèse des éléments de comparaison des variantes (tableau 5.2

de l'étude d'impact), l'initiateur a omis d'en discuter dans la section 5 de l'étude d'impact destinée à l'analyse comparative des variantes. Cette omission rend difficile la comparaison des variantes et ne permet pas de statuer sur celle offrant concrètement la meilleure performance pour cet élément.

Cependant, la visite de terrain effectuée en juin 2002, nous a permis de constater que plusieurs résidences sont déjà situées très près de la route et que plusieurs d'entre elles subiront un rapprochement supplémentaire. Ainsi, en ce qui concerne le climat sonore, nous déduisons que c'est en raison du doublement de l'infrastructure sur une partie du tronçon et de l'éloignement des résidences du nouvel axe que la variante sud serait plus avantageuse que la variante centre.

L'équipe d'analyse du MENV est d'avis que, de façon générale, les éléments retenus par le MTQ pour effectuer son analyse détaillée des variantes sont adéquats.

L'étude détaillée des variantes, selon les critères retenus par le MTQ, permet à l'équipe d'analyse du MENV de conclure que ce dernier a retenu le tracé qui répond le mieux à ses objectifs de sécurité et à ceux des divers intervenants municipaux et régionaux dans le domaine du développement socioéconomique tout en présentant les impacts sur l'environnement les moins importants.

D'après notre analyse, il semblerait que la réalisation du projet de réaménagement de la route 132 à Oak Bay selon la variante centre aurait pour effet d'améliorer de façon notable la situation actuelle sur le plan de la sécurité des usagers.

À la lumière des informations fournies dans l'étude d'impact et de la description des composantes du projet réalisé par le MTQ, l'équipe d'analyse du MENV est en accord avec le choix de cette variante. Cette variante apparaît indiquée selon les conditions qui seront discutées ci-après et comme la meilleure solution pour résoudre à long terme les problèmes de sécurité routière de ce tronçon de la route 132 tout en minimisant les répercussions environnementales.

2.3 La sécurité routière

Il a été mentionné que l'amélioration de la sécurité routière constitue la raison d'être du projet de réaménagement de la route 132 dans le secteur de Oak Bay. De ce fait, nous pouvons considérer cet aspect du projet comme le principal enjeu relatif à sa réalisation, c'est-à-dire que la non-réalisation de ce projet maintiendrait les risques actuels de la route associés aux problématiques de sécurité exposées dans la raison d'être du projet. Cet enjeu relève donc précisément de la raison d'être du projet.

L'équipe d'analyse du MENV est d'avis qu'au plan de la sécurité, la réalisation du projet apparaît positive. La réalisation de ce projet permettrait d'améliorer

grandement la sécurité du secteur ce qui devrait résulter par une diminution du nombre d'accidents.

Toutefois, la mise en œuvre et la réalisation même du projet soulèvent des préoccupations découlant des impacts anticipés du projet sur les milieux humain et naturel et exigent une certaine attention pour la prise de décision.

2.4 Le milieu humain : qualité de vie des riverains

Tel que vu lors de l'analyse des variantes, des impacts sur le milieu humain sont inévitables. Les principaux retenus par l'équipe d'analyse du MENV concernent la cadre bâti, le climat sonore en phase de construction et en période d'exploitation. De plus, dans le secteur du projet, l'alimentation en eau potable des résidences riveraines au projet provient en très grande majorité de puits artésiens individuels. La protection de ces puits, en qualité et en quantité suffisante, constitue un des enjeux du projet qui sera aussi discuté dans cette section.

Cadre de vie des résidants

La variante retenue est celle qui affecte le plus le milieu bâti. Sept résidences unifamiliales et un édifice abritant quatre logements de même que plusieurs bâtiments secondaires seront expropriés parce qu'ils se trouvent situés de part et d'autre sur la route 132 dans la nouvelle emprise de la route.

Le MTQ prévoit appliquer des mesures d'atténuation traditionnelles telle la négociation des indemnités avec les propriétaires concernés, et ce, conformément au processus d'acquisition et d'indemnisation du gouvernement du Québec pour la construction d'infrastructures routières.

L'équipe d'analyse du MENV est d'avis que le nombre relativement restreint d'acquisitions et l'application des mesures d'atténuation couramment utilisées lors de ces acquisitions de même que la facilité de relocalisation dans le secteur font en sorte que les impacts sur le milieu bâti seront minimisés et acceptables pour les résidants.

2.4.2 Les conditions de vie des résidants

Climat sonore en phase de construction

L'étude d'impact est muette sur les impacts sonores en phase de construction pour les résidences riveraines au projet. Actuellement, l'équipe d'analyse du MENV ne dispose donc pas de suffisamment d'information pour faire une analyse plus approfondie de cet aspect du projet.

Les objectifs du MENV à l'égard du niveau sonore des chantiers de construction pour des projets soumis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement veulent que, pendant la période du jour comprise entre 7 h et 19 h, les niveaux de bruit équivalent (L_{eq} (12 h)) provenant d'un chantier de construction ne peuvent pas dépasser le niveau équivalent du bruit

ambient (L_{eq} (12 h)) tel que mesuré en tous points de réception dont l'occupation est résidentielle.

Cependant, lorsque le bruit ambiant est inférieur à 55 dB_A, le niveau de bruit à respecter est de 55 dB_A. Si des dépassements ne peuvent être évités, l'initiateur doit les justifier et préciser les travaux mis en cause, leur durée et les dépassements prévus. De plus, l'initiateur doit démontrer qu'il a pris toutes les mesures raisonnables d'atténuation sonore afin de limiter le plus possible ces dépassements.

Dans ce contexte, l'équipe d'analyse du MENV recommande :

- 1) *qu'un programme de surveillance environnementale du climat sonore, durant la période de construction, comprenant des relevés sonores sur le terrain des résidences les plus rapprochées de la route 132 soit élaboré et transmis dans le cadre de la première demande de certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Ces relevés devront prévoir des mesures du niveau sonore initial et des mesures de la contribution sonore du chantier. Le programme devra être réalisé durant toute la période de construction et visera à contrôler le bruit de sorte que les activités de construction restent à un niveau sonore acceptable, et à mettre en place rapidement les mesures d'atténuation requises si la situation l'exige;*
- 2) *que le programme de surveillance prévoit également des mesures pour informer les citoyens demeurant à proximité du chantier du déroulement des activités et permettre qu'ils puissent faire part de leurs préoccupations et de leurs plaintes, le cas échéant.*

Le climat sonore en période d'exploitation

Au total, une vingtaine de résidences sont situées sur le tronçon à l'étude. À la suite de la réalisation des travaux, certaines d'entre elles subiront un rapprochement de l'emprise qui pourrait occasionner une légère augmentation de leur climat sonore. De plus, l'analyse des résultats du climat sonore actuel montre que les niveaux sonores à la façade des habitations les plus rapprochées de la route se situent au-delà de 60 dB_A.

Les principales données de base qui ont été utilisées pour évaluer le bruit routier sur le tronçon à l'étude sont le débit journalier moyen estival de 2001 (DJME) : 2754 véhicules/jour; un pourcentage de 19 % de véhicules lourds; une vitesse pratiquée de 90 km/h pour les autos et de 85 km/h pour les camions et la localisation de la route et des résidences.

Les données de circulation utilisées pour l'analyse des impacts sonores sur un horizon de 10 ans (2011) sont un DJME de 3 078 véhicules par jour (soit environ 1 % d'augmentation par année) dont 19 % de camions. Le MTQ a aussi tenu compte du fait que l'amélioration du tracé, en ce qui concerne les courbes et le profil, se traduira par une augmentation de la vitesse pratiquée par les usagers. Il a donc considéré dans le calcul de ses prévisions une vitesse de 100 km/h pour les autos et de 95 km pour les camions.

Suivant l'évaluation⁴ du MTQ, la plupart des résidences connaîtront en phase d'exploitation une faible augmentation du niveau de bruit sur 10 ans, soit une augmentation d'en moyenne 1,2 dB_A, ce qui est pratiquement imperceptible pour l'oreille humaine. La différence minimale de niveau sonore perceptible par l'oreille humaine étant de 3 dB_A selon les spécialistes en ce domaine.

L'équipe d'analyse du MENV croit que les prévisions du MTQ sont correctes et est d'avis que l'augmentation prévue du climat sonore sera principalement due à l'augmentation de la vitesse pratiquée par les usagers et non à l'augmentation du nombre de véhicules circulant sur la route⁵. Selon l'avis de nos experts en bruit, une différence de 1,2 dB_A sur 10 ans est acceptable et n'est pas à même de susciter de doléances de la part des riverains.

À noter que le projet entraîne tout de même une détérioration du climat sonore à moyen terme dans un secteur où les niveaux de bruit routiers émis sont déjà supérieurs aux critères de santé établis par diverses autorités en la matière, dont l'Organisation mondiale pour la santé (OMS).

Selon l'OMS, dans le but de protéger une majorité de personnes contre une gêne grave pendant la journée, le niveau extérieur du bruit régulier et continu ne devrait pas excéder 55 dB_A L_{eq} sur les balcons, terrasses et dans les zones résidentielles extérieures. Pour protéger une majorité de personnes contre une gêne modérée pendant la journée, le niveau sonore extérieur ne devrait pas excéder 50 dB_A L_{eq}. Le MENV souscrit à ces recommandations.

L'augmentation prévue par le MTQ (1,2 dB_A) n'est pas suffisante pour la mise en place de mesures d'atténuation selon la grille d'évaluation incluse à sa Politique sur le bruit routier. Cette grille prévoit que la mise en place de mesures se fait lorsque les impacts sonores, soit la variation entre le niveau actuel et le niveau sonore projeté (horizon 10 ans), sont moyens ou forts.

Même si le MTQ parle d'une faible augmentation du niveau sonore sur 10 ans pour les résidents, il faut cependant noter que 7 de ces résidences sont présentement situées dans une zone où la perturbation du climat sonore (niveau de gêne) est qualifiée de moyenne, c'est-à-dire une zone dont le niveau sonore se situe entre 60 et 65 dB_A. Ce niveau se situe largement au-delà des critères de santé recommandés par l'OMS. De plus, le nombre de résidences dont le climat sonore est qualifié de moyennement perturbé, en fonction des critères du MTQ, passera à 11 après la réalisation des travaux. Il est à noter que seulement quelques résidences (3) subiront, pour leur part, une diminution de leur niveau sonore à la suite de l'éloignement du tracé.

D'après notre analyse du dossier (visite de terrain, étude d'impact et photos ou cartes incluses à l'étude d'impact, etc.) même si cela s'avérait nécessaire, il semble qu'il serait difficile, en raison de la proximité de la chaussée, de mettre en place les mesures habituelles d'atténuation du bruit

⁴ À noter que la description de l'environnement sonore effectuée par le MTQ ne tient pas compte du bruit saisonnier généré par les activités de la gravière Pavage Beaubassin et du bruit occasionnel provenant du passage de trains, la route 132 étant la principale source de bruit.

⁵ Voir annexe 3 : Simulations du bruit routier.

(écran, buttes, mur anti-bruit) sans créer d'autres impacts qui seraient plus ou moins acceptables pour les riverains. Toutefois certaines mesures, comme la mise en place de chaussées plus lisses, qui diminuent le bruit dû au frottement, ou la sensibilisation des usagers de la route au respect des limites de vitesse affichée pourraient être envisagées.

Le MTQ prévoit effectuer un programme de suivi environnemental du climat sonore, avant, à la fin et cinq ans après les travaux afin de mesurer l'impact causé par la route réaménagée et de pouvoir ainsi valider les prévisions de l'étude d'impact.

Dans le contexte qui vient d'être décrit, l'équipe d'analyse du MENV suggère que soient mises en place des mesures de sensibilisation des usagers de la route telles que l'affichage sur l'importance de respecter la limite de vitesse pour le bien-être des riverains.

De plus, afin de respecter les critères de santé et d'éviter de détériorer davantage un climat sonore déjà perturbé, l'équipe d'analyse du MENV recommande que le MTQ effectue le programme de suivi du climat sonore prévu à son étude d'impact sur un et cinq ans et qu'il effectue également un comptage de la circulation dix ans suivant la fin des travaux afin de valider ses prévisions. Dans le cas où les prévisions effectuées à l'étude d'impact seraient dépassées et, dans la mesure du possible, la mise en place de mesures d'atténuation adéquates devraient être proposées. Les rapports de suivi devront être transmis au ministre de l'Environnement au plus tard trois mois après chaque série de mesures.

L'alimentation en eau potable

Le réseau d'aqueduc de la Municipalité s'approvisionne en eau potable à partir de deux puits artésiens de 25,4 cm (10 po) de diamètre situés à une profondeur de 25,9 m (85 pi) chacun. Ces puits se trouvent près du chemin Rivière-du-Loup, environ 5,5 km à l'ouest de la zone à l'étude, le long de la rivière du Loup.

L'équipe d'analyse du MENV est d'avis que le projet ne pourra avoir aucun impact sur les puits de la Municipalité, ceux-ci étant situés à plus de 5 km des travaux à réaliser.

Dans la zone d'étude, il n'existe donc pas de réseau d'aqueduc, de prise d'eau ou de puits communautaire alimentant un réseau d'utilisateurs. La majorité des résidents de ce secteur sont approvisionnés en eau potable par des puits individuels, sauf trois résidences qui sont alimentées par une conduite d'alimentation en eau qui traverse la route 132.

De façon générale, la distance séparant le futur lien routier et les puits de captage individuels, de même que le sens d'écoulement de l'eau font en sorte que peu de puits sont à risque sur le tracé retenu. Dans le secteur à l'étude, l'écoulement général des eaux souterraines et des eaux de surface se fait du nord vers le sud, soit des terres vers la rivière Ristigouche.

En raison du sens de l'écoulement de l'eau, les travaux effectués sur la route 132 dans le cadre de ce projet ne peuvent d'aucune manière affecter les sources d'approvisionnement situées en amont. Par conséquent, il ne devrait pas y avoir de variations significatives dans la qualité de l'eau des puits par rapport à la situation actuelle.

Pour ce qui est des propriétés riveraines du projet, la plupart des résidences sont alimentées par l'intermédiaire de puits artésiens. Comme l'écoulement naturel de l'eau se fait du nord au sud, les puits concernés ne devraient pas être affectés par la route projetée puisque dans les secteurs habités, il n'y aura pas de modifications importantes du profil de la route. La majorité des résidences qui demeureront en bordure de la future route sont situées du côté nord de cette dernière. Selon les informations fournies dans l'étude d'impact, aucun puits de résidence du côté sud de la route ne se trouverait à proximité de l'emprise projetée, alors que le chalet le plus près est à environ 100 m de l'emprise projetée.

L'étude hydrogéologique du MTQ révèle que, compte tenu de la topographie des lieux, du sens d'écoulement de l'eau et de la géométrie de la future route, aucun puits individuel ne semble susceptible d'être affecté ni pendant ni après les travaux. Cela devrait se traduire par des variations non significatives dans la qualité de l'eau des puits par rapport à la situation actuelle.

Afin de connaître la qualité de l'eau du secteur à l'étude, le MTQ a procédé, en 1999, à l'échantillonnage de quatre puits artésiens et d'un puits de surface. Cependant, le MTQ s'est engagé, à la section 10 de l'étude d'impact portant sur son programme de suivi environnemental, à effectuer une étude de puits détaillée. Il procédera alors à une caractérisation complète des sources d'approvisionnement en eau et fera des prélèvements d'eau potable dans les puits avant le début des travaux de construction de la route et après la fin des travaux afin de vérifier les impacts réels du projet réalisé, et ce, tant sur le plan qualitatif que sur le plan quantitatif.

Dans le cas où la qualité de l'eau se détériorerait au point où les critères acceptables recommandés en matière d'eau de consommation domestique seraient dépassés et que cette détérioration serait directement liée à la réalisation du projet, des mesures seront prises pour assurer l'approvisionnement en eau potable (en quantité suffisante et de qualité acceptable) aux propriétaires visés.

L'accès à une eau potable de qualité et en quantité suffisante constitue, selon l'équipe d'analyse du MENV, un enjeu substantiel pour les résidents dont les puits d'alimentation sont situés à proximité de l'emprise. La concentration de chlorure dans les puits est le paramètre le plus souvent influencé par la construction d'une route en raison de l'usage de sels de déglacage associé à l'entretien hivernal. La protection de la qualité des puits d'eau potable s'avère donc essentielle. Aussi, afin de s'en assurer,

l'équipe d'analyse du MENV recommande que le MTQ réalise et fournisse, au ministre de l'Environnement, l'étude hydrogéologique détaillée concernant les puits d'eau potable situés le long du tracé et que, selon le degré de vulnérabilité de l'eau des puits, il élabore un programme de suivi de la qualité de l'eau potable. Ce programme devra être présenté au ministre de l'Environnement lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

À noter que si des puits sont situés dans les limites de la nouvelle emprise de la route, ces derniers devront éventuellement être expropriés ou abandonnés en raison des travaux de construction. Dans ce cas, les puits concernés devraient être colmatés et relocalisés ou remplacés par le MTQ.

2.5 La préservation de la biodiversité

De façon générale, le projet ne comporte pas d'enjeux majeurs concernant le milieu naturel, compte tenu qu'il se localise en bonne partie dans l'emprise actuelle de la route. Toutefois, en raison de leur valeur environnementale, certains éléments relatifs au milieu naturel sont à considérer soit : la traversée du ruisseau Busteed, la préservation du chêne rouge et de la *Sagittaire à sépales dressés*.

2.5.1 Traversée du ruisseau Busteed

Le ruisseau Busteed est un petit cours d'eau se jetant au cœur du marais de Pointe-à-la-Croix. Son bassin versant couvre une superficie d'environ 16,3 km². La portion inventoriée dans le cadre de l'étude d'impact correspond au secteur aval du ruisseau (près de son embouchure). De façon générale, le ruisseau Busteed présente un très bon potentiel pour la production de poissons. De grandes quantités de larves d'insectes (trichoptères, diptères et plécoptères) ont été observées. Ces espèces constituent la nourriture de base de plusieurs espèces de poissons, telles l'Omble de fontaine et quelques espèces de cyprins.

À la hauteur de la route 132, le ruisseau Busteed a une largeur de 4 à 5 m et une profondeur moyenne de 30 cm. Son fond est constitué de gravier et de cailloux et son écoulement est turbulent. La pente du cours d'eau est de 4,5 % et son bassin versant est complètement boisé.

La description qui est faite de cet élément, de même que les photos annexées à l'étude d'impact, permettent de statuer que ce cours d'eau constitue un habitat de qualité pour l'omble de fontaine et possiblement l'éperlan arc-en-ciel en période de reproduction, dans la section avale, tout près de la confluence avec la rivière Ristigouche.

Les travaux reliés à la traverse de ce cours d'eau prévoient l'installation d'un ponceau de béton de 70 m de long enfoui sur 10 % de sa hauteur, ce qui devrait permettre, d'après l'étude d'impact, de recréer un lit naturel au fond du ponceau.

Ainsi, selon ce qui est proposé par le MTQ comme aménagement pour la traversée du ruisseau Busteed, il s'agira d'un ponceau rectangulaire en béton ayant une ouverture libre de 4 m, une hauteur de 2 m et une longueur de 70 m. La réalisation des travaux de construction telle que prévue par le MTQ et la présence de l'infrastructure pourraient créer un impact d'intensité moyenne, étant donné le potentiel écologique et la grande valeur environnementale du ruisseau Busteed.

L'équipe d'analyse du MENV est d'avis que la longueur prévue du ponceau peut constituer un obstacle à la migration des poissons, même si un lit naturel s'y est reconstitué en raison du fait que les matériaux y sont généralement de petite

dimension, ce qui n'offre pas ou peu d'habitats de repos. Les poissons qui s'y engagent doivent donc franchir d'un seul trait toute la longueur du ponceau, ce qui, sous certaines conditions d'écoulement, s'avère impossible à réaliser⁶.

Il existe cependant des infrastructures permettant de conserver un vrai lit naturel (ponceau en arche) et qui offrent une alternative au tuyau sans obligatoirement construire un pont. Ainsi, le ponceau en arche offre des avantages certains au point de vue environnemental pour l'habitat aquatique et les poissons : son installation ne nécessite pas de dérivation temporaire du cours d'eau et il n'y a pas de période de restriction des travaux pour ce type d'infrastructure lorsque les travaux sont réalisés à l'extérieur de l'habitat du poisson (ce qui est le cas lorsque les travaux d'excavation réalisés pour les semelles sont situés en dehors de la ligne des hautes eaux (LHE)). Finalement, le lit du cours d'eau demeure naturel avec ce type de structure. Ce genre de ponceau est préfabriqué et présente certains autres avantages non négligeables comme d'être plus facile d'installation et d'occasionner moins d'impacts temporaires sur l'environnement et la circulation routière.

Dans sa réponse à nos questions et commentaires de janvier 2003, le MTQ s'est montré favorable à l'installation de ce type de structure si les résultats de son étude géotechnique confirment sa faisabilité.

L'équipe d'analyse du MENV recommande, lorsque les conditions le permettent, que des techniques de génie végétal soit utilisées pour stabiliser les pentes et de privilégier l'installation de ponceaux qui minimisent les interventions et la mise en suspension de sédiments dans l'eau lors de la construction de l'infrastructure. S'il s'avère techniquement impossible de ne pas intervenir en milieu hydrique, la réalisation des travaux devra respecter la période de restriction suivante, soit entre le 1^{er} juin et le 15 septembre inclusivement.

2.5.2 Conservation du chêne rouge

Les inventaires réalisés par le MTQ ont permis de relever un groupement d'éraiblières à érables à sucre et à érables rouges du côté nord de la route dans la partie est du projet. L'intérêt de ce groupement sur le plan phytosociologique réside surtout en la présence de chêne rouge, une espèce relativement commune dans le sud-ouest du Québec, mais rare dans la péninsule gaspésienne. Selon les informations contenues dans l'étude d'impact, cette espèce s'y rencontre à l'état reliquial indiquant des conditions climatiques plus chaudes et plus sèches qu'aujourd'hui. Le climat plus doux de la région de la Baie-des-Chaleurs aurait probablement facilité son maintien.

En Gaspésie, sa distribution y est très localisée et le secteur à l'étude est une des principales localités où l'essence est présente, ce qui représente également une certaine valeur sur le plan du patrimoine naturel et un apport à la diversité biologique du territoire qui est non négligeable.

⁶ Direction de l'aménagement et de la faune de la Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine.

À noter que la toponymie locale de Oak Bay se traduit en français par Pointe-au-Chêne, ce secteur tire donc vraisemblablement l'origine de son nom de la présence de cette espèce et, par le fait même, cela lui accorde également une certaine valeur sur le plan historique.

Le réaménagement de la route 132 occasionnera le recul de la lisière boisée actuelle. Outre la présence du chêne rouge, la valeur environnementale de ces lisières boisées est plutôt faible. Le degré de perturbation subi par le couvert végétal sera faible, l'intensité de l'impact sera faible également. L'importance de l'impact sera donc mineure étant donné la portée ponctuelle, une intensité faible et une durée longue.

Toutefois, étant donné l'importance patrimoniale que revêt le chêne rouge, si des spécimens se trouvaient dans les surfaces à déboiser (la partie est du projet), le MTQ propose comme mesure d'atténuation de considérer la relocalisation des individus de petite taille (arbres jusqu'à 20 cm, gaulis et semis) et de procéder à la plantation de chêne rouge lors de la renaturalisation des terrains perturbés par les travaux de construction.

L'importance de l'impact résiduel devrait être négligeable à la suite de la mise en place de cette mesure d'atténuation. Dans l'addenda à l'étude d'impact, le MTQ présente diverses mesures d'atténuation pour minimiser l'impact sur le chêne rouge. Ce sont les suivantes :

- advenant la présence de spécimens de grande taille (plus de 20 cm), les garder en place lorsque possible afin de maximiser la conservation de l'intégrité des peuplements où se trouve cette espèce;
- avant l'exécution des travaux de déboisement, la partie du peuplement de chêne rouge qui est localisée à l'intérieur de l'emprise sera balisée sur le site des travaux et la limite du déboisement à exécuter sera évaluée en fonction des travaux de terrassement à réaliser. Tous les chênes rouges qui n'entrent pas en conflit avec ces travaux et qui ne présentent aucune nuisance à la sécurité et à la fonctionnalité du nouveau tracé de la route 132 seront conservés;
- lors de l'élaboration du plan de repeuplement en bordure du nouveau tracé et de la renaturalisation des portions abandonnées du corridor actuel, le chêne rouge sera privilégié comme essence lorsque le substrat et le drainage seront favorables à sa croissance.

Les mesures proposées par le MTQ ont été jugées acceptables lors des consultations intraministérielles menées par la Direction des évaluations environnementales, notamment auprès de la Direction du patrimoine écologique et du développement durable.

L'équipe d'analyse du MENV est d'avis que les mesures proposées par le MTQ pour la conservation du chêne rouge sont adéquates et qu'un programme de suivi environnemental d'une période minimale de deux ans portant sur l'aménagement paysager (remise en végétation, ensemencement de graminées, plantation ou autres) et sur l'efficacité des mesures mises en place pour assurer l'intégration visuelle du projet au paysage devrait compléter ces engagements.

En ce qui concerne la préservation de la diversité biologique du territoire à l'étude, les préoccupations du Centre de données du patrimoine naturel du Québec ont principalement porté sur la Sagittaire à sépales dressés.

2.5.3 Sagittaire à sépales dressés

Le Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec a porté à l'attention de l'équipe d'analyse du MENV des informations à l'effet que la *Sagittaire à sépales dressés*, sous-espèce des estuaires, est une espèce désignée menacée et qu'elle n'est connue au Québec qu'à Pointe-à-la-Croix. Elle a été découverte dans la partie supérieure de l'estuaire de la rivière du Loup qui se jette dans la Baie-au-Chêne. Ce territoire correspond à la limite occidentale de la zone à l'étude.

La reconnaissance de terrain effectuée par le MTQ lors de l'élaboration de l'étude d'impact n'a pas permis de découvrir la présence d'habitat propice à la sagittaire à sépales dans l'emprise du tracé retenu. Par conséquent, cette espèce ne peut s'y retrouver. En effet, l'habitat de la sagittaire est estuarien (marais de la zone intertidale, en eau douce ou saumâtre et sur un substrat vaseux).

De plus, le MTQ a confirmé, dans un addenda déposé en janvier 2003 auprès du MENV, que le tracé projeté n'empiète ni n'approche la partie supérieure de l'estuaire de la rivière du Loup ou de d'autres zones englobant ce type d'habitat et, de ce fait, le seul habitat connu de la *Sagittaire à sépales dressés*.

L'équipe d'analyse du MENV est d'avis que les informations fournies par le MTQ concernant l'habitat de la « Sagittaire à sépales dressés » permettent de conclure que ce dernier ne se retrouve pas à proximité ou dans le tracé retenu et que sa protection est assurée.

CONCLUSION

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

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

- du point de vue de la sécurité routière, le projet est justifié;
- la variante proposée est celle qui minimise le plus les impacts;
- dans le cas des expropriations, les mesures de compensation proposées sont adéquates et acceptables pour les riverains;
- concernant le bruit, malgré un niveau actuel relativement élevé pour plusieurs résidences, les impacts du projet devraient être plutôt faibles et ne justifient pas l'imposition de mesures lourdes; à cet égard, un programme de suivi en période d'exploitation comprenant, entre autres, les mesures à mettre en place en cas de dépassement des prévisions est toutefois primordial;
- un programme de surveillance du climat sonore en période de construction est aussi nécessaire pour les résidences situées à proximité du chantier;
- un programme de suivi afin de s'assurer de la qualité et de la quantité de l'approvisionnement en eau potable des riverains est également nécessaire;
- puisque le projet se situe hors du territoire agricole, il n'y a aucun impact sur le territoire et les activités agricoles;
- les mesures de conservation du milieu naturel proposées sont en général adéquates;
- le programme de suivi des aménagements paysagers doit être effectué afin de s'assurer de l'efficacité des aménagements;
- de façon générale, le MTQ a choisi les moyens appropriés afin de tenir compte des différents enjeux et impacts relatifs au projet de réaménagement de la route 132 dans le secteur de Oak Bay.

Recommandation

L'analyse environnementale du projet de réaménagement de la route 132 à Oak Bay sur le territoire de la Municipalité de Pointe-à-la-Croix en Gaspésie permet de conclure que le projet est justifié et acceptable sur le plan environnemental. Les impacts engendrés par le projet sont décrits de façon satisfaisante dans l'étude d'impact et seront convenablement atténués si les mesures d'atténuation proposées dans l'étude d'impact, de même que les recommandations incluses au présent rapport, sont appliquées.

En conséquence, nous considérons qu'un certificat d'autorisation peut être délivré par le gouvernement en faveur du ministère des Transports afin de réaliser le projet de réaménagement de la route 132 à Oak Bay sur le territoire de la Municipalité de Pointe-à-la-Croix en Gaspésie conformément aux recommandations énoncées dans le présent rapport.

Original signé par :

Danielle Dallaire, Géographe, M.A.
Chargée de projet
Service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales

RÉFÉRENCES

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Avis de projet*, juillet 1999, 11 pages et annexes;
- MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Directive du ministre de l'Environnement indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement*, juillet 1999, 27 pages;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'impact sur l'environnement, Réaménagement de la route 132, à Oak Bay dans la Municipalité de Pointe-à-la-Croix Gaspésie, Rapport principal*, février 2002, 158 pages et 11 annexes;
- MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Questions et commentaires*, juin 2002, 6 pages.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'impact sur l'environnement, Réaménagement de la route 132, à Oak Bay dans la municipalité de Pointe-à-la-Croix Gaspésie, Résumé*, décembre 2002, 70 pages et 5 annexes;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'impact sur l'environnement, Réaménagement de la route 132, à Oak Bay dans la municipalité de Pointe-à-la-Croix Gaspésie, Addenda à l'étude d'impact sur l'environnement, Réponses aux questions du ministère de l'Environnement*, décembre 2002, 18 pages.
- MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes sur la recevabilité de l'étude d'impact*, du 28 mars 2002 au 7 mai 2002 et du 15 janvier 2003 au 12 mars 2003, pagination diverse.
- MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, 13 mars 2003, 3 pages.

CADRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE QUÉBÉCOIS EN RELATIF À LA PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT :

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

ANNEXES

ANNEXE 1 : LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS

L'évaluation de la recevabilité de l'étude d'impact a été réalisée par le Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales en collaboration avec les unités administratives concernées du ministère de l'Environnement, les ministères et les organismes suivants :

- la Direction régionale de la Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine;
- la Direction du patrimoine écologique et du développement durable;
- la Direction des politiques du secteur municipal;
- la Direction des politiques du secteur agricole;
- le ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir;
- le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation;
- le ministère de la Culture et des Communications;
- le ministère du Développement économique et régional;
- le ministère de la Santé et des Services sociaux;
- le ministère de la Sécurité publique;
- le ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs;
- Tourisme-Québec.

ANNEXE 2 : CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

DATE	ÉVÉNEMENT
1999-07-14	Réception de l'avis de projet au ministère de l'Environnement
1999-08-12	Transmission de la directive
2002-03-25	Réception de l'étude d'impact
2002-03-28 au 2002-05-07	Consultation intra et interministérielle sur la recevabilité de l'étude d'impact
2002-06-20	Envoi à l'initiateur de projet d'une série de questions et commentaires dans le cadre de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact
2003-01-09	Réception des réponses (Addenda) de l'initiateur aux questions et commentaires et du résumé de l'étude d'impact
2003-01-15 au 2003-03-12	Consultation intra et interministérielle sur le document complémentaire
2003-04-01	Mandat d'information et de consultation publiques
2003-04-01 au 2003-05-16	Période d'information et de consultation publiques

ANNEXE 3 : SIMULATIONS BRUIT : ROUTE 132, OAK BAY, GASPÉSIE

Éléments considérés	Climat sonore actuel	Horizon 10 ans Scénario 1 (augmentation des véhicules 1 % an, sans augmentation des vitesses estimées pour le calcul du climat sonore actuel)	Horizon 10 ans Scénario 2 (augmentation des véhicules 1 % an, avec augmentation des vitesses estimées pour le calcul du climat sonore actuel)
DJME	2754*	3078*	3078*
% véhicules lourds	19*	19*	19*
Vitesse autos	90 km/h*	90**	100*
Vitesse camions	85 km/h*	85**	100**
Distance des habitations	15 m**	15**	15**
Résultat mesuré en dB _A	61,8	62,3 (+0.5)	63,2 (+ 1,4)

Source : Jean Pelletier, MENV, Direction des politiques du secteur industriel.

* Données extraites de l'étude d'impact

** Hypothèses de calcul pour fin de comparaison