
DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET STRATÉGIQUE

DIRECTION DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DES PROJETS TERRESTRES

**Rapport d'analyse environnementale concernant la
modification du décret numéro 429-2011 du 20 avril 2011
relatif à la délivrance d'un certificat d'autorisation au ministre
des Transports pour la réalisation du projet de construction
d'une autoroute dans l'axe de la route 185 entre le territoire des
paroisses de Saint-Antonin et de Saint-Louis-du-Ha! Ha!**

Dossier 3211-05-412

Le 14 février 2019

*Environnement
et Lutte contre
les changements
climatiques*

Québec 

ÉQUIPE DE TRAVAIL

De la Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres :

Chargée de projet : Madame Mireille Dion

Analyste : Madame Karine Lessard

Supervision administrative : Madame Marie-Eve Fortin, directrice

Révision de textes et éditique : Madame Céline Robert, secrétaire

SOMMAIRE

Le présent rapport d'analyse environnementale constitue l'analyse environnementale du projet de construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185 entre le territoire des municipalités des paroisses de Saint-Antonin et de Saint-Louis-du-Ha! Ha! dans le cadre d'une demande de modification du décret numéro 429-2011 du 20 avril 2011 soumise par le ministère des Transports (MTQ).

Ce projet s'inscrit parmi les mesures planifiées par le MTQ pour l'ensemble de la route 185 visant à transformer, à moyen terme, la route 185 actuelle en autoroute entre Rivière-du-Loup et le Nouveau-Brunswick et à protéger la vocation de la route Transcanadienne.

Le projet ayant été autorisé par le décret numéro 429-2011 du 20 avril 2011 comprenait la construction d'un tronçon d'autoroute d'environ 40 km, entre le kilomètre 88 à Saint-Antonin et le kilomètre 48,8 à Saint-Louis-du-Ha! Ha!. Il traversait les municipalités régionales de comté (MRC) de Rivière-du-Loup et de Témiscouata et desservait plus spécifiquement les paroisses de Saint-Antonin et de Saint-Louis-du-Ha! Ha! ainsi que les municipalités de Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup et de Saint-Honoré-de-Témiscouata. L'autoroute projetée franchissait également la réserve autochtone de Whitworth (communauté Malécite de Viger). Un échangeur au kilomètre 74 devait être aménagé afin de maintenir le lien entre une nouvelle route collectrice, le chemin Leclerc, permettant de desservir la municipalité de Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup et l'autoroute 85 (A-85) projetée. Des dessertes étaient également disposées de part et d'autre de l'A-85.

La demande de modification de décret soumise par le MTQ propose de déplacer l'échangeur qui était prévu au kilomètre 74 au kilomètre 72 et de le raccorder au chemin Taché Ouest au lieu du chemin Leclerc. Le tracé de l'A-85 serait également modifié de manière à ne plus empiéter sur le territoire de la réserve autochtone de Whitworth.

La justification de la modification du projet repose principalement sur le fait de réduire les coûts de réalisation du projet, de favoriser une meilleure acceptabilité sociale du projet vis-à-vis la communauté Malécite de Viger et de réduire les coûts d'entretien des dessertes qui sont assumés par la municipalité de Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup.

Une consultation a été tenue avec les représentants de la communauté Malécite de Viger le 18 décembre 2017. La relocalisation de l'échangeur répondait au besoin de la communauté en termes d'accessibilité et de visibilité dans le cas d'un éventuel développement de la réserve.

Le projet, sur le plan social, permettrait d'éviter l'empiètement de l'A-85 dans la réserve autochtone de Whitworth, la relocalisation des sentiers récréotouristiques par la mise en place d'un passage multifonctionnel ainsi que l'acquisition ou le déplacement de deux bâtiments. Il favoriserait également la préservation de deux zones de potentiel préhistorique et historique.

Quant aux principaux enjeux biophysiques du projet, il faut retenir l'empiètement sur des milieux humides et des peuplements forestiers ainsi que les impacts appréhendés sur l'habitat du poisson.

Les mesures d'atténuation et les engagements de l'initiateur ont été jugés satisfaisants pour rendre les impacts résiduels acceptables.

À la suite de cette analyse, il est recommandé que le dispositif du décret numéro 429-2011 du 20 avril 2011, délivré par le gouvernement au MTQ, soit modifié afin d'autoriser le nouvel emplacement de l'échangeur et la modification du tracé de l'A-85, et ce, conformément aux recommandations énoncées dans le présent rapport.

TABLE DES MATIÈRES

Équipe de travail.....	i
Sommaire.....	iii
Liste des tableaux	vii
Liste des figures.....	vii
Liste des annexes	vii
Introduction	1
1. Le projet.....	2
1.1 Le projet initial	2
1.2 Le projet proposé dans la demande de modification du décret	3
1.3 La justification des modifications apportées au projet	3
1.4 Description générale de la modification du nouveau tracé proposé de l'A-85, de l'échangeur et de leurs composantes.....	4
1.4.1 Tronçon 3	4
1.4.2 Tronçon 4	4
2. Consultation de la communauté autochtone	5
3. Analyse environnementale	5
3.1 Choix des enjeux	5
3.2 Analyse par rapport aux enjeux retenus.....	6
3.2.1 Milieux humides.....	6
3.2.2 Habitat du poisson	7
3.2.3 Gestion des matériaux excédentaires	10
3.2.4 Végétation terrestre.....	11
3.3 Autres considérations	11
3.3.1 Utilisation du sol.....	11
3.3.2 Patrimoine archéologique.....	12
3.3.3 Activités récréotouristiques	14
3.3.4 Milieu bâti	14
3.4 Comparaison des impacts	14
Conclusion.....	17

Références	19
Annexes	21

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 : DESCRIPTION DES COURS D'EAU PRÉSENTS DANS LE SECTEUR DU TRONÇON 3..	8
TABLEAU 2 : DESCRIPTION DU COURS D'EAU PRÉSENT DANS LE SECTEUR DU TRONÇON 4....	10
TABLEAU 3 : COMPARAISON DES IMPACTS APPRÉHENDÉS DU TRACÉ ET DE L'ÉCHANGEUR AUTORISÉS PAR LE DÉCRET PAR RAPPORT AU TRACÉ ET À L'ÉCHANGEUR PROPOSÉ	15

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 : DESCRIPTION DU MILIEU BIOLOGIQUE.....	9
FIGURE 2 : DESCRIPTION DU MILIEU HUMAIN	13

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1	LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE ET DES MINISTÈRES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS	23
ANNEXE 2	TRACÉS DE L'A-85 ET DE L'ÉCHANGEUR PRÉSENTÉS À L'ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTALE DE 2007 AINSI QUE LES TRACÉS DE L'A-85 ET DE L'ÉCHANGEUR PROPOSÉS DANS LA DEMANDE DE MODIFICATION DU DÉCRET 429-2011	25
ANNEXE 3	DÉCRET NUMÉRO 429-2011 DU 20 AVRIL 2011.....	27

INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du projet de modification du décret numéro 429-2011 du 20 avril 2011 autorisant le projet de construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185, entre le territoire des paroisses de Saint-Antonin et de Saint-Louis-du-Ha! Ha!, par le ministère des Transports (MTQ).

Le projet ayant été autorisé par le décret numéro 429-2011 du 20 avril 2011 comprenait la construction d'un tronçon d'autoroute d'environ 40 km, divisé en sept tronçons, entre le kilomètre 88 à Saint-Antonin et le kilomètre 48,8 à Saint-Louis-du-Ha! Ha! Il traversait les municipalités régionales de comté (MRC) de Rivière-du-Loup et de Témiscouata et desservait plus spécifiquement les paroisses de Saint-Antonin et de Saint-Louis-du-Ha! Ha! ainsi que les municipalités de Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup et de Saint-Honoré-de-Témiscouata. L'autoroute projetée franchissait également la réserve autochtone de Whitworth (communauté Malécite de Viger) (tronçon 4). Elle possédait deux chaussées séparées par un terre-plein central. Un échangeur au kilomètre 74 (tronçon 3) devait être aménagé afin de maintenir le lien entre une nouvelle route collectrice, le chemin Leclerc, permettant de desservir la municipalité de Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup et l'autoroute 85 (A-85) projetée. Des dessertes est et ouest¹ étaient également disposées de part et d'autre de l'A-85.

La présente demande de modification de décret soumise par le MTQ concerne spécifiquement le tronçon 4 du projet, mais affecte également la géométrie du tronçon 3. Dans le cadre de cette demande, le MTQ propose de déplacer l'échangeur qui était prévu au kilomètre 74, au kilomètre 72 et de le raccorder au chemin Taché Ouest au lieu du chemin Leclerc. Le tracé de l'A-85 serait également modifié de manière à ne plus empiéter sur le territoire de la réserve autochtone de Whitworth.

Sur la base de l'information fournie par l'initiateur, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC) et du gouvernement (voir l'annexe 1 pour la liste des unités du MELCC et ministères consultés) permet d'établir, à la lumière de la raison d'être de la modification proposée, l'acceptabilité environnementale de celle-ci, la pertinence de la réaliser ou non et, le cas échéant, d'en déterminer les conditions d'autorisation.

L'initiateur a par ailleurs effectué des consultations publiques auprès de la communauté Malécite de Viger et des représentants de la MRC de Rivière-du-Loup et de la municipalité de Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup touchées par le projet de modification.

Le présent rapport résume le projet initialement prévu, la modification proposée à l'échangeur et présente les enjeux majeurs identifiés lors de l'analyse environnementale.

¹ Pour les fins de compréhension du présent document, le nord fait référence à la direction de Saint-Antonin et le sud fait référence à la direction de Saint-Louis-du-Ha! Ha!. Toutes les orientations mentionnées dans le présent document suivent cette nomenclature.

1. LE PROJET

La section suivante présente le projet qui avait été initialement autorisé par le décret, la modification du projet proposée ainsi que les justifications relatives à celle-ci.

1.1 Le projet initial

Le décret numéro 429-2011, émis le 20 avril 2011, autorise le projet de construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185 entre le territoire des paroisses de Saint-Antonin et de Saint-Louis-du-Ha! Ha!. Le projet réalisé par le MTQ est divisé en sept tronçons. La demande de modification du décret s'applique uniquement au tronçon 4, mais affecte la géométrie des tronçons 3 et 4 du projet :

- tronçon 3 (4 km) : situé entre les kilomètres 73,3 et 77,3. La mise en service de ce tronçon est prévue pour 2021;
- tronçon 4 (5,6 km) : situé entre les kilomètres 67,7 et 73,3. La mise en service de ce tronçon est prévue pour 2021.

Le tracé retenu pour les tronçons 3 et 4 présenté dans l'étude d'impact environnementale (ÉIE) de 2007, consiste à construire les chaussées d'autoroute à l'ouest de l'axe de la route 185 actuelle, cette dernière devenant une voie de desserte à l'autoroute, localisée du côté est ou ouest selon le cas.

Le tronçon 3 comprend la construction d'un échangeur au kilomètre 74 afin de maintenir le lien entre une nouvelle route collectrice, le chemin Leclerc, permettant de desservir la municipalité de Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup et l'A-85 projetée. Cet échangeur rejoint le chemin Leclerc existant, qui se termine présentement en cul-de-sac non loin du chemin Taché ouest.

Le tronçon 4 est approximativement délimité par la rive nord du ruisseau Castonguay jusqu'au sud des lacs à Bernier, dans les municipalités de Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup et de Saint-Honoré-de-Témiscouata. Les travaux comprennent le raccordement du chemin Taché Ouest à la route 185 existante à l'extérieur de la réserve autochtone de Whitworth pour former la voie de desserte est. La route 185 actuelle est principalement réutilisée comme desserte est ou ouest selon le cas. Il est à noter que l'A-85 projetée empiète sur le coin sud-ouest de la réserve autochtone de Whitworth.

Les tracés initiaux de l'A-85 et de l'échangeur présentés lors de l'ÉIE de 2007 sont illustrés sur la portion supérieure de la carte présentée à l'annexe 2 tandis que le décret numéro 429-2011 du 20 avril 2011 peut être consulté à l'annexe 3.

1.2 Le projet proposé dans la demande de modification du décret

Le MTQ propose les modifications suivantes :

- le déplacement du tracé de l'A-85 vers l'ouest, à l'extérieur des limites de la réserve autochtone de Whitworth;
- la mise en place d'un échangeur complet au droit du chemin Taché Ouest, sans empiètement dans la réserve autochtone de Whitworth, dans le secteur du kilomètre 72 du tronçon 4;
- l'aménagement d'un passage inférieur sous les chaussées de l'A-85 entre la voie de desserte ouest et les bretelles d'accès du côté est, par le chemin Taché Ouest, pour la circulation des véhicules;
- le retrait de la route transversale, correspondant au chemin Leclerc, et de l'échangeur prévu dans le secteur du kilomètre 74 du tronçon 3;
- l'aménagement d'un passage multifonctionnel pour les véhicules tout-terrain, les motoneiges et la grande faune sous les chaussées de l'A-85 dans le secteur du kilomètre 75 du tronçon 3.

Le nouveau tracé retenu pour l'A-85 projetée et l'échangeur est illustré sur la portion inférieure de la carte présentée à l'annexe 2.

1.3 La justification des modifications apportées au projet

Selon le MTQ, quatre facteurs l'ont essentiellement conduit à apporter des modifications au projet :

- le transfert de terrains touchant une réserve autochtone avec le gouvernement fédéral est un processus complexe. Or le tracé initial de l'ÉIE de 2007 impliquait un empiètement des chaussées de l'A-85 dans le coin sud-ouest de la réserve autochtone de Whitworth. Cet empiètement est un risque important à la réalisation du projet que ce soit en termes de respect des délais ou d'obtention de toutes les autorisations requises permettant le passage de l'autoroute dans la réserve;
- l'emploi du chemin Taché Ouest, plutôt que le réaménagement du chemin Leclerc, favorise la visibilité de la réserve autochtone de Whitworth advenant un développement d'activités économiques par la communauté de Malécité de Viger. En effet, le chemin Taché Ouest représente un lien naturel et préférable comparativement à l'utilisation du chemin Leclerc;
- la sélection du chemin Taché Ouest, plutôt que le chemin Leclerc comme lien avec l'A-85, permet de conserver le lien direct avec la municipalité de Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup, réduit les coûts d'entretien des dessertes qui sont

assumés par cette municipalité et permet d'optimiser les déplacements pour tous les usagers;

- le réaménagement du chemin Leclerc impliquait une construction sur des sols problématiques.

1.4 Description générale de la modification du nouveau tracé proposé de l'A-85, de l'échangeur et de leurs composantes

Les principales modifications proposées pour les tronçons 3 et 4 sont décrites dans les sections suivantes.

1.4.1 Tronçon 3

Échangeur

L'échangeur qui était initialement prévu au kilomètre 74 sera déplacé sur le tronçon 4, au kilomètre 72, à la jonction du chemin Taché Ouest. La route transversale, correspondant au chemin Leclerc, ne sera pas aménagée, comme il était prévu à l'origine, pour rejoindre le prolongement du chemin Taché Ouest.

A-85

Le profil des chaussées est et ouest de l'A-85 sera rehaussé dans deux secteurs. Cela permettra la mise en place d'un passage multifonctionnel au kilomètre 75, sous les chaussées de l'A-85, pour faciliter l'accès aux VTT, aux motoneiges et à la grande faune et de conserver le drainage observé au kilomètre 74 sous la route 185 existante. Le profil des chaussées est et ouest de l'A-85 sera également abaissé dans un secteur afin de récupérer davantage de déblais de première classe.

Desserte ouest

La géométrie de cette desserte a été révisée afin de permettre une vitesse de conception de 100 km/h. La desserte a aussi été rapprochée à environ 115 m de la chaussée ouest de l'A-85. Dans un secteur, son profil a été rabaissé de manière à récupérer plus de déblais de première classe et éliminer le besoin d'une voie lente pour le maintien de la circulation.

Desserte est

L'aménagement de la desserte est a été révisée. Ainsi, cette nouvelle configuration élimine une traversée sur la rivière des Roches en priorisant plutôt l'utilisation d'un chemin forestier existant. L'aménagement du chemin Leclerc a également été redéfini. De cette façon, la cohabitation avec un sentier de VTT a été favorisée sur la très grande majorité de son tracé.

1.4.2 Tronçon 4

Bretelles d'accès côté ouest

Ces bretelles d'accès seront construites selon un aménagement en trèfle partiel. Le centre des bretelles en direction sud sera localisé à environ 300 m du ruisseau Castonguay et à 350 m du passage inférieur. Cet aménagement aura pour conséquence de déplacer la voie de desserte ouest d'environ 90 m vers l'ouest et d'élargir l'empreinte du projet dans le secteur du ruisseau Castonguay où un passage pour la grande faune doit être mis en place.

Bretelles d'accès côté est

Ces bretelles d'accès seront construites selon un aménagement en losange. Le passage inférieur ainsi que le chemin Taché Ouest permettront de faire le lien avec les bretelles d'accès côté ouest.

Passage inférieur

Tous les mouvements à l'échangeur seront facilités par la mise en place d'un passage inférieur. Ce dernier sera situé sous les chaussées de l'A-85 entre la voie de desserte ouest et les bretelles d'accès côté est par le chemin Taché Ouest. La limite inférieure du passage coïncide avec l'élévation du terrain naturel. Ce faisant, le passage inférieur traversera les remblais des chaussées de l'A-85 est, de l'A-85 ouest et de la bretelle d'entrée du côté est. Des ponts d'étagement devront donc être construits à l'endroit de ces trois chaussées.

Le passage inférieur sera situé à environ 100 m au nord de l'intersection des bretelles d'accès est et du chemin Taché Ouest. Cela permettra d'obtenir un profil sécuritaire pour la circulation des usagers.

2. CONSULTATION DE LA COMMUNAUTÉ AUTOCHTONE

Une consultation a été tenue avec les représentants de la communauté Malécite de Viger. L'objectif de cette rencontre était de présenter les modifications proposées à l'A-85 et à l'échangeur ainsi que de discuter de l'avancement du projet. Plus spécifiquement, la relocalisation de l'échangeur répondait au besoin de la communauté en termes d'accessibilité et de visibilité dans le cas d'un éventuel développement de la réserve autochtone de Whitworth. Le MTQ a la responsabilité de consulter et d'accommoder les communautés autochtones en regard des responsabilités de la Couronne.

Par ailleurs, deux consultations publiques ont été réalisées auprès de représentants des municipalités et des MRC concernées. L'objectif de ces deux rencontres était de présenter les modifications proposées à l'A-85 et à l'échangeur ainsi que de discuter de l'avancement du projet. L'ensemble des personnes ayant assisté à ces rencontres ont été satisfaites des éléments proposés par le MTQ. Aucune préoccupation relative aux impacts environnementaux n'a été soulevée lors de ces rencontres. Le MTQ a conclu qu'aucune autre consultation publique n'était donc requise.

3. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

3.1 Choix des enjeux

Les principaux enjeux environnementaux sont les suivants :

- milieux humides;
- habitat du poisson;
- gestion des matériaux excédentaires;
- végétation terrestre.

L'utilisation du sol, les activités récréotouristiques, le patrimoine archéologique ainsi que le milieu bâti sont également traités à la section *Autres considérations*.

3.2 Analyse par rapport aux enjeux retenus

3.2.1 Milieux humides

Tronçon 3

Deux complexes de milieux humides sont présents dans ce secteur à l'étude, soit le complexe du cours d'eau longeant le chemin Leclerc et le complexe du ruisseau Castonguay. La majorité des milieux humides sont situés le long du chemin Leclerc et sont essentiellement constitués de tourbières. Ces dernières constituent un peu plus de la moitié des milieux humides inventoriés pour la zone à l'étude. Pratiquement les trois quarts de la superficie du secteur du ruisseau Castonguay sont occupés par des milieux humides, principalement des marécages. Au total, 17,9 ha de milieux humides sont présents dans la zone d'étude du tronçon 3.

Tronçon 4

La majorité des milieux humides sont situés autour du ruisseau Castonguay. Ce secteur recèle un important complexe de milieux humides composés de fens, de marécages et de tourbières boisées. La superficie et la typologie des milieux ont été précisées par photo-interprétation étant donné que cette zone à l'étude n'a pas encore fait l'objet d'une caractérisation. Au total, environ 21 ha de milieux humides seraient présents dans cette zone.

La localisation des milieux humides est précisée à la figure 1.

Impacts

Dans le cadre du projet initial, des pertes respectives de 9 ha et de 5 ha de milieux humides étaient anticipées pour les tronçons 3 et 4. Néanmoins, ces chiffres n'incluaient pas les modifications nécessaires à la piste cyclable du Petit Témis dans le tronçon 3, laquelle aurait dû être déplacée également, ajoutant au total des pertes dans les milieux humides du chemin Leclerc et du ruisseau Castonguay. Avec les modifications proposées par le MTQ, il s'agit plutôt de pertes respectives estimées de 4 ha et de 14,6 ha pour les tronçons 3 et 4. L'empiètement supplémentaire dans le tronçon 4 est requis pour les bretelles de l'échangeur dans la partie située à la limite est du milieu humide du ruisseau Castonguay. Le retrait de l'accès par le chemin Leclerc permet d'obtenir un gain net dans le tronçon 3, puisqu'il y a évitement complet du milieu humide situé le long du chemin Leclerc. Selon les données de l'étude d'impact et de la demande de modification de décret, il y aurait donc une perte supplémentaire de 4,6 ha de milieux humides. Néanmoins, ces chiffres n'incluent pas les pertes requises par les modifications nécessaires à la piste cyclable du Petit Témis. Enfin, les mesures d'atténuation qui seront mises en place, telles que les mesures relatives à la délimitation des milieux humides, au contrôle de l'érosion des sédiments et à l'entretien, la maintenance, le nettoyage et le ravitaillement de la machinerie à proximité de ces milieux permettent de réduire les impacts négatifs aux milieux humides.

Compensation

Un programme de compensation des pertes de milieux humides doit être élaboré par l'initiateur, en collaboration avec le MELCC, et déposé auprès du MELCC en vertu de la condition 4 du décret numéro 429-2001 du 20 avril 2011. Cette condition comprend un volet faunique intégré à même la condition relative aux milieux humides. Il était indiqué au rapport d'analyse environnemental

de mars 2011 que la condition 4 vise également à améliorer la connectivité entre les milieux humides, à consolider des corridors biologiques et les liens hydriques entre les écosystèmes et à faciliter le passage de la faune. Par conséquent, la mise en place d'un passage multifonctionnel, assurant le passage de la grande faune, permettra de répondre à l'un des critères de la condition 4 du décret initial, soit de faciliter le passage de la faune.

Constat

L'équipe d'analyse constate que l'initiateur a optimisé l'aménagement du tracé et du nouvel échangeur de façon à réduire le plus possible les impacts sur les milieux humides. Puisque des mesures d'atténuation étaient déjà prévues à l'ÉIE de 2007, que ces dernières seront appliquées aux nouveaux aménagements et qu'un programme de compensation pour les pertes de milieux humides sera mis en place par l'initiateur, cela permettra de réduire les impacts relatifs aux milieux humides. De plus, l'aménagement d'un passage multifonctionnel pour la grande faune permettra également de répondre à l'un des critères du programme de compensation exigé en vertu de la condition 4 du décret initial. Il est alors recommandé que soit conservée, sans modification, la condition de décret.

3.2.2 Habitat du poisson

Tronçon 3

Dans le secteur du tronçon 3, deux cours d'eau ont été identifiés, soit le ruisseau Castonguay et le cours d'eau T3-3-HP-NLP, un tributaire du ruisseau Castonguay. Le ruisseau Castonguay est situé au nord du chemin Taché Ouest et constitue l'un des émissaires du lac Saint-François. En ce qui a trait au cours d'eau T3-3-HP-NLP, ce dernier longe le Parc linéaire interprovincial du Petit-Témis et est localisé au kilomètre 74,2. Les caractéristiques des portions de ces cours d'eau sont présentées au tableau 1.

Tronçon 4

Le ruisseau Castonguay (cours d'eau T4-Castonguay-HP-LP) est également présent dans le secteur du tronçon 4. Les caractéristiques de cette portion du cours d'eau sont présentées au tableau 2 et les emplacements des cours d'eau sont illustrés à la figure 1.

Impacts

Dans le cadre du projet initial, deux cours d'eau étaient traversés dans le secteur du tronçon 3, soit le ruisseau Castonguay et le cours d'eau T3-3-HP-NLP. Un empiètement respectif de 300 m² et de 180 m² avait été calculé pour ces deux cours d'eau. Dans le secteur du tronçon 4, trois tributaires du ruisseau Castonguay devaient être traversés (T4-2, T4-3 et T4-4). Au total, quatre ponts devaient être construits, sans empiètement dans l'habitat du poisson. Deux cours d'eau (T4-3 et T4-4) devaient être redressés sur une longueur respective de 100 m et de 700 m.

Le projet, tel que décrit dans la demande de modification de décret, permettra la traversée d'un seul cours d'eau (T3-3-HP-NLP) et un empiètement de 75 m² dans le secteur du tronçon 3. Pour ce qui est du tronçon 4, le redressement respectif des cours d'eau T4-3 et T4-4 sera plutôt de l'ordre de 185 m et de 1 000 m. Les mesures d'atténuation prévues, tels que le contrôle de l'érosion des sédiments, de l'entretien, de la maintenance, du nettoyage et du ravitaillement de la machinerie à

proximité de ces milieux et les périodes de restriction des travaux pour l'habitat du poisson permettent de réduire les impacts négatifs aux milieux hydriques.

Au final, les cours d'eau T4-3 et T4-4 seront davantage impactés par la modification du projet, par contre, un seul cours d'eau plutôt que deux sera redressé dans le tronçon 3 et cela sur moins longue surface.

TABLEAU 1 : DESCRIPTION DES COURS D'EAU PRÉSENTS DANS LE SECTEUR DU TRONÇON 3

Élément descriptif	Ruisseau Castonguay	T3-3-HP-NLP
Type d'écoulement	Permanent	Permanent
Largeur moyenne à la LNHE	20 m	1,5 m
Largeur moyenne au débit plein bord	14 m	1 m
Profondeur moyenne	0,5 m	0,1 m
Substrat	10 % de bloc 90 % de sable, de limon et de matières organiques	90 % de matières organiques 10 % de sable et de gravier
Faciès d'écoulement	Lit uniforme	Cascade
Espèces de poissons observées ou capturées	Cyprinidés	Cyprinidés
Habitat du poisson	Oui	Oui
Libre passage du poisson	Obligatoire	Non obligatoire
Potentiel ichtyologique	Moyen à faible	Non évalué
Potentiel pour l'herpétofaune	Bon	Non évalué
Potentiel faunique	Élevé	Non évalué

Source : MTMDET, Demande de modification du décret 429-2011, 13 août 2018, tableau 2, page 23 (reproduit et adapté).

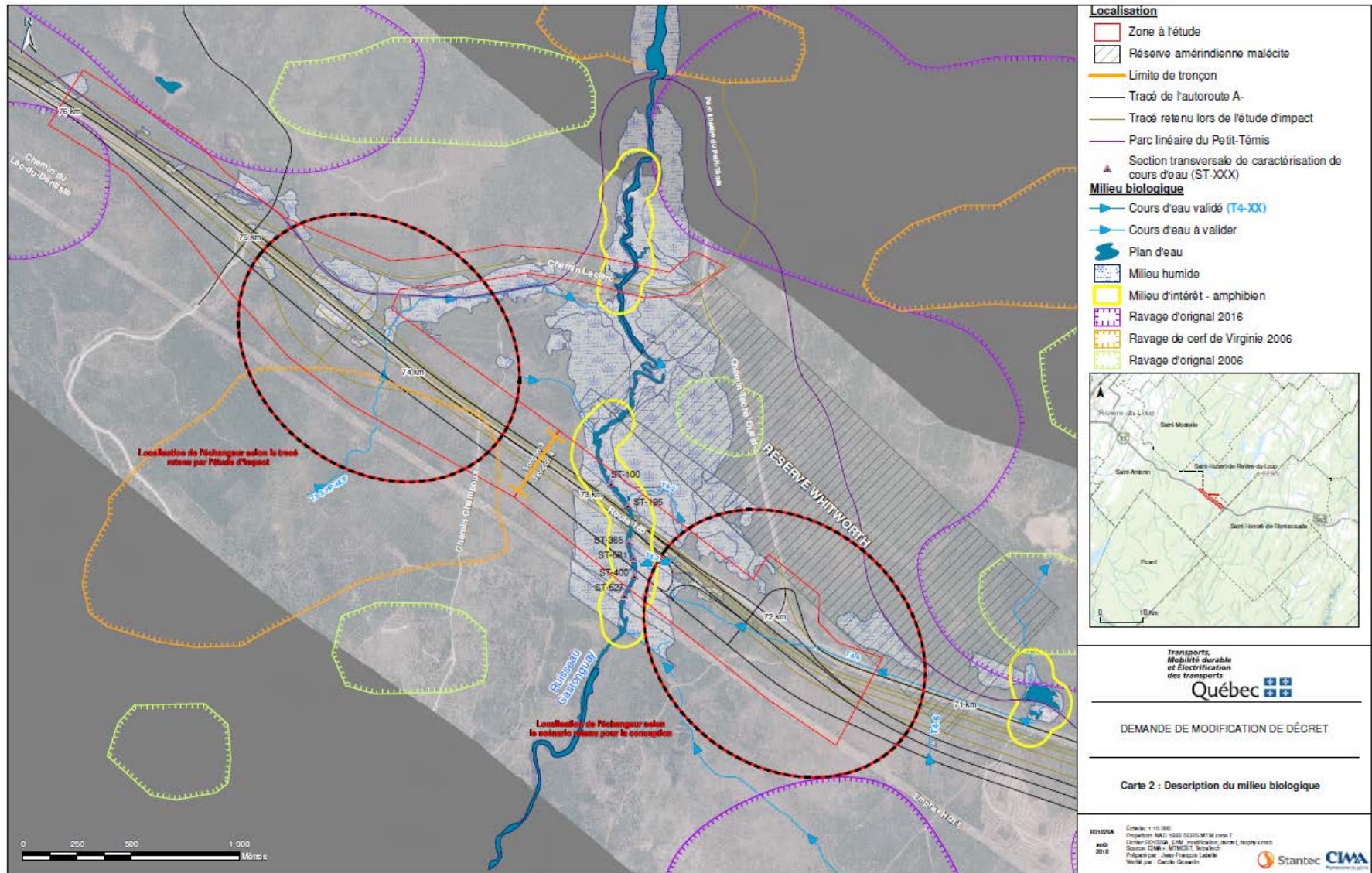
Compensation

Un programme de compensation des pertes permanentes d'habitat du poisson doit être élaboré par l'initiateur, en collaboration avec le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs et déposé auprès du MELCC en vertu de la condition 6 du décret numéro 429-2001 du 20 avril 2011.

Constat

L'équipe d'analyse constate que l'initiateur a optimisé l'aménagement du tracé et du nouvel échangeur de façon à réduire le plus possible les impacts sur l'habitat du poisson. Puisque des mesures d'atténuation étaient déjà prévues à l'ÉIE de 2007, que ces dernières seront appliquées aux nouveaux aménagements et qu'un programme de compensation pour les pertes permanentes d'habitat du poisson sera mis en place par l'initiateur, cela permettra de réduire les impacts relatifs à l'habitat du poisson. Il est ainsi recommandé que soit conservée, sans modification, cette condition de décret.

Figure 1 : Description du milieu biologique



Source : MTMDET, Demande de modification du décret 429-2011, 13 août 2018, carte 2, page 19.

TABLEAU 2 : DESCRIPTION DU COURS D'EAU PRÉSENT DANS LE SECTEUR DU TRONÇON 4

Élément descriptif	T4-Castonguay-HP-LP
Type d'écoulement	Permanent
Largeur moyenne à la LNHE	55 m
Largeur moyenne au débit plein bord	39 m
Profondeur moyenne	À déterminer
Substrat	100 % de matières organiques
Faciès d'écoulement	Chenal
Habitat du poisson	Oui
Libre passage du poisson	Obligatoire
Qualité de l'habitat	Moyen
Type d'habitat disponible	Alimentation, alevinage, migration, abris/repos

Source : MTMDET, Demande de modification du décret 429-2011, 13 août 2018, tableau 6, page 36 (reproduit et adapté).

3.2.3 Gestion des matériaux excédentaires

Lors du projet initial présenté à l'ÉIE de 2007, une estimation des déblais excédentaires avait été calculée advenant le déplacement du tracé de l'A-85 vers l'ouest, soit approximativement dans l'axe actuellement proposé. À ce moment, un volume additionnel de roc à disposer de l'ordre de 2,5 millions de m³ avait été estimé.

Impacts

Dans le cadre du projet proposé, le volume des déblais excédentaires a pu être précisé à l'endroit du tronçon 4. Le fait de déplacer le tracé des chaussées de l'A-85 vers l'ouest afin d'éviter l'empiètement de la réserve autochtone Whitworth provoquerait la production de 517 074 m³ de surplus de déblais utilisables et de 661 528 m³ de matériaux de rebus, pour un total de 1 178 602 m³.

Étant donné la quantité importante de déblais excédentaires, l'initiateur a mentionné qu'il poursuivra son optimisation afin de minimiser la production de déblais excédentaires. Par ailleurs, l'initiateur indique également que le projet global offre de grandes possibilités de disposition de ces matériaux excédentaires dans l'emprise de la route.

Il est à noter que la condition 7 du décret numéro 429-2011 du 20 avril 2011 signale que le MTQ devra transmettre au MELCC les clauses des devis spéciaux portant sur les obligations de l'entrepreneur en regard du plan d'exploitation et de la restauration des aires de rebut au moment du dépôt des demandes d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

Constat

L'équipe d'analyse constate que l'initiateur prévoit optimiser la gestion des déblais supplémentaire afin de minimiser la production et la disposition de ces derniers. Compte tenu de l'importance du volume de matériaux excédentaires impliqués dans

ce projet, l'équipe d'analyse recommande que le MTQ transmette au MELCC, au moment de la demande visant l'obtention d'une autorisation ministérielle prévue à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement, les clauses des devis spéciaux portant sur les obligations de l'entrepreneur en regard du plan d'exploitation et de la restauration des aires de rebut. Il est alors recommandé que soit conservée, sans modification, cette condition de décret.

3.2.4 Végétation terrestre

À l'endroit du tronçon 3, sur une superficie de 121 ha, 89 % de la zone d'étude est localisée en milieu forestier. En ce qui concerne le tronçon 4, la zone d'étude s'étend sur une superficie de 66 ha dont 86 % sont situés en milieu forestier. Les milieux non forestiers sont constitués de zones de coupes, de friches et d'aulnaies ainsi que de zones humides et inondées. L'initiateur s'est basé sur les cartes écoforestières de 2006 afin de déterminer le recouvrement forestier.

Impacts

Le déplacement de l'échangeur au kilomètre 72 et le non-aménagement du chemin Leclerc réduit l'empreinte initiale du projet à l'endroit du tronçon 3, passant d'une perte de peuplements forestiers de 55 ha à 40 ha. Cependant, la construction d'un échangeur au tronçon 4 ainsi que le déplacement vers l'ouest des chaussées de l'A-85 se traduisent par une perte de 60 ha de peuplements forestiers plutôt que les 42 ha initialement prévus à l'ÉIE de 2007. Au final, par rapport au projet initial, c'est une perte supplémentaire de 3 ha qui est comptabilisée. L'empreinte plus grande du projet est due, selon l'initiateur, aux contraintes de profil et de géométrie des infrastructures à aménager. Les mesures d'atténuation relatives aux travaux de déboisement, tels que le balisage des superficies à déboiser, la conservation du couvert végétal jusqu'à la réalisation des travaux et le déboisement manuel dans la bande riveraine permettront de réduire les impacts négatifs sur la végétation.

Constat

L'équipe d'analyse constate que l'initiateur a optimisé l'aménagement du tracé et du nouvel échangeur de façon à réduire le plus possible les impacts sur la végétation terrestre, malgré l'existence de contraintes géotechniques. Puisque des mesures d'atténuation étaient déjà prévues à l'ÉIE de 2007 et que ces dernières seront appliquées aux nouveaux aménagements, cela permettra de contrôler les impacts relatifs à la perte de végétation terrestre.

3.3 Autres considérations

3.3.1 Utilisation du sol

En ce qui a trait à la réserve autochtone de Whitworth, le tracé original empiétait sur une petite portion de cette réserve, dans le secteur du tronçon 4. Les modifications proposées permettent d'éviter tout empiètement sur les terres de cette réserve.

Constat

L'équipe d'analyse constate que l'initiateur a optimisé l'aménagement du tracé et du nouvel échangeur de façon à éviter tout empiètement sur les terres de la réserve autochtone de Whitworth.

3.3.2 Patrimoine archéologique

Des zones à potentiel archéologique préhistorique (ZP-14) et historique (ZH-4) sont présentes dans le secteur du tronçon 3. Un site archéologique historique connu (CkEh-2) a aussi été identifié, soit à l'intersection du chemin Leclerc et du Parc linéaire interprovincial du Petit-Témis. À l'endroit du tronçon 4, une zone archéologique à potentiel préhistorique (ZP-13), qui s'étire le long du ruisseau Castonguay, a été localisée. Les zones à potentiel archéologique sont représentées à la figure 2.

Initialement, le projet situait l'échangeur dans la zone de potentiel préhistorique (ZP-13 et 14) et recoupait la zone de potentiel historique ZH-4. De plus, l'A-85 était positionnée dans la zone de potentiel préhistorique ZP-13.

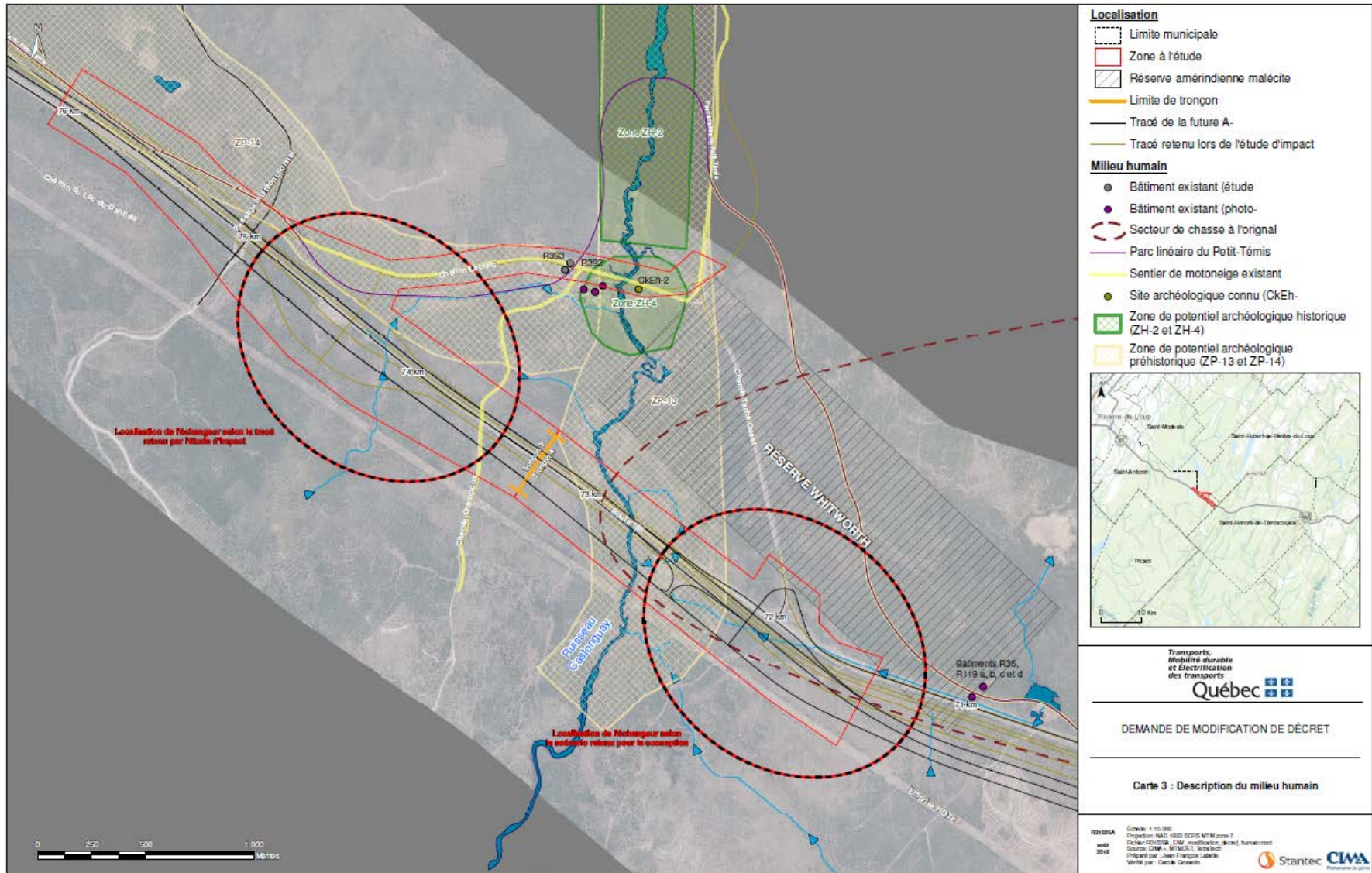
Impacts

Avec les changements proposés au tracé et à l'échangeur, les zones archéologiques ne seront pas impactées dans le secteur du tronçon 3. En ce qui a trait au secteur du tronçon 4, la zone de potentiel préhistorique ZP-13 demeure affectée par le projet. Il est à noter que l'initiateur s'est engagé à réaliser un inventaire archéologique de la zone ZP-13 afin d'intégrer les mesures de mitigation nécessaires à la protection de ce patrimoine archéologique.

Constat

L'équipe d'analyse constate que l'initiateur a optimisé l'aménagement du tracé et du nouvel échangeur de façon à limiter le plus possible les impacts sur le patrimoine archéologique. Puisque le MTQ s'est engagé à mettre en place des mesures de mitigation face à la protection du patrimoine archéologique, cela permettra de réduire les impacts relatifs à la zone de potentiel archéologique présente sur le tronçon 4.

Figure 2 : Description du milieu humain



Source : MTMDET, Demande de modification du décret 429-2011, 13 août 2018, carte 3, page 25.

3.3.3 Activités récréotouristiques

Deux sentiers de motoneige et de VTT sont présents dans le secteur du tronçon 3. Par ailleurs, le Parc linéaire interprovincial du Petit-Témis, utilisé comme piste cyclable, est également présent. Aucun sentier récréotouristique n'a été identifié dans la zone d'étude du tronçon 4. Les sentiers récréotouristiques sont illustrés à la figure 2.

Impacts

Lors du projet initial, les sentiers récréotouristiques devaient être relocalisés dans le secteur du tronçon 3. Avec les changements apportés au projet, aucune relocalisation ne sera nécessaire. Par ailleurs, un passage multifonctionnel sera construit sous les chaussées de l'A-85. Cet aménagement permettra de préserver les liaisons des différents sentiers récréotouristiques de part et d'autre de l'A-85.

Constat

L'équipe d'analyse constate que l'initiateur a optimisé l'aménagement du tracé et du nouvel échangeur de façon à limiter le plus possible les impacts liés aux activités touristiques. Puisqu'aucune relocalisation ne sera nécessaire et que l'optimisation permettra un passage multifonctionnel, cela permettra de non seulement limiter les impacts négatifs mais d'engendrer des impacts positifs.

3.3.4 Milieu bâti

Dans le secteur du tronçon 3, deux résidences sont positionnées sur le chemin Leclerc tandis qu'aucun bâtiment n'est observé dans la zone d'étude du tronçon 4. Le projet initial prévoyait donc l'acquisition de deux bâtiments, ce qui n'est plus nécessaire dans le cadre des aménagements proposés. Les bâtiments sont localisés sur la figure 2.

Constat

L'équipe d'analyse constate que l'initiateur a optimisé l'aménagement du tracé et du nouvel échangeur de façon à limiter le plus possible les impacts liés au milieu bâti. Puisqu'aucune acquisition ne sera nécessaire, cela permettra de limiter les impacts négatifs sur le milieu bâti.

3.4 Comparaison des impacts

La comparaison des impacts a été présentée dans la demande de modification de décret et est résumée dans le tableau 3.

Il est à noter que le tracé initial a fait l'objet de plusieurs optimisations depuis le dépôt de l'ÉIE de 2007. Afin de simplifier l'analyse du projet proposé, seul le tracé initial qui avait été autorisé par décret a été utilisé pour la comparaison des impacts.

TABLEAU 3 : COMPARAISON DES IMPACTS APPRÉHENDÉS DU TRACÉ ET DE L'ÉCHANGEUR AUTORISÉS PAR LE DÉCRET PAR RAPPORT AU TRACÉ ET À L'ÉCHANGEUR PROPOSÉ

Composante environnementale touchée	Tronçon 3		Tronçon 4		Impact global (bilan) Différentiel des impacts vs ceux autorisés par le décret
	Impact initialement prévu avec le tracé de l'ÉIE	Impact anticipé avec le tracé retenu	Impact initialement prévu avec le tracé de l'ÉIE	Impact anticipé avec le tracé retenu	
	Avec un échangeur	Sans l'échangeur	Sans l'échangeur	Avec un échangeur	
Milieu humide	Perte d'environ 9 ha	Perte d'environ 4 ha	Perte d'environ 5 ha	Perte d'environ 14,6 ha	Perte d'environ 4,6 ha supplémentaires de milieux humides
Habitat du poisson	Traversée de deux cours d'eau (ruisseau Castonguay et le T3-3-HP-NLP). Empiètement dans l'habitat du poisson de 300 m ² pour le ruisseau Castonguay et de 180 m ² pour le T3-3-HP-NLP.	Traversée d'un cours d'eau (T3-3-HP-NLP). Empiètement dans l'habitat du poisson de 75 m ² .	Traversée de trois cours d'eau. Aucun empiètement dans l'habitat du ruisseau Castonguay puisque les culées des quatre ponts seront construites en dehors de la ligne naturelle des hautes eaux (LNHE). Redressement de deux cours d'eau (T4-3 et T4-4), tributaires du ruisseau Castonguay, sur une longueur d'environ 100 m pour T4-3 et 700 m pour T4-4.	Traversée de trois cours d'eau. Aucun empiètement dans l'habitat du ruisseau Castonguay puisque les culées des quatre ponts seront construites en dehors de la LNHE. Redressement de deux cours d'eau, tributaires du ruisseau Castonguay, sur une longueur d'environ 185 m pour T4-3 et 1 000 m pour T4-4.	Empiètement plus important dans deux cours d'eau (T4-3 et T4-4), tributaires du ruisseau Castonguay.
Utilisation du sol	-	-	Tracé routier empiétant dans la réserve autochtone de Whitworth	Tracé routier localisé en dehors des limites de la réserve autochtone de Whitworth	Retrait de l'empiètement dans la réserve autochtone de Whitworth

Composante environnementale touchée	Tronçon 3		Tronçon 4		Impact global (bilan) Différentiel des impacts vs ceux autorisés par le décret
	Impact initialement prévu avec le tracé de l'ÉIE	Impact anticipé avec le tracé retenu	Impact initialement prévu avec le tracé de l'ÉIE	Impact anticipé avec le tracé retenu	
	Avec un échangeur	Sans l'échangeur	Sans l'échangeur	Avec un échangeur	
Entretien des infrastructures routières transférées à la municipalité (longueur)	9,28 km de route	6,37 km de route	1,88 km de route	1,74 km de route	Réduction de 8 km de route transférés à la municipalité de Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup au lieu de 11 km
Activités récréotouristiques et passage de la grande faune	Relocalisation des sentiers récréotouristiques (piste cyclable et sentiers de motoneige et de véhicules tout terrain [VTT]). Passage de la grande faune non assuré à cet endroit.	Aucune relocalisation des sentiers récréotouristiques requise. Construction d'un passage multifonctionnel sous la future A-85 (VTT, motoneiges, grande faune)	-	-	Aucune relocalisation des sentiers récréotouristiques requise. Construction d'un passage multifonctionnel sous l'A-85 (VTT, motoneiges, grande faune)
Végétation terrestre	Perte d'environ 55 ha de peuplements forestiers	Perte d'environ 40 ha de peuplements forestiers	Perte d'environ 42 ha de peuplements forestiers	Perte d'environ 60 ha de peuplements forestiers	Perte d'environ 3 ha supplémentaires de peuplements forestiers
Patrimoine archéologique	Échangeur positionné dans la zone de potentiel préhistorique ZP-13 et 14 et recoupe la zone de potentiel historique ZH-4	Aucun impact sur les zones archéologiques	Future A-85 positionnée dans la zone de potentiel préhistorique ZP-13	Future A-85 et bretelles de la desserte ouest positionnées dans la zone de potentiel préhistorique ZP-13	La zone de potentiel préhistorique ZP-14 et la zone de potentiel historique ZH-4 ne sont plus affectées
Milieu bâti	Acquisition de deux bâtiments dans le secteur du chemin Leclerc	Aucune acquisition de bâtiment	Aucune acquisition de bâtiment	Aucune acquisition de bâtiment	Conservation des deux bâtiments

Source : MTMDET, Demande de modification du décret 429-2011, 13 août 2018, tableau 7, page 45 (reproduit et adapté).

CONCLUSION

L'analyse de la demande de modification du décret présentée par le MTQ nous amène à conclure que les ajustements apportés au projet seront avantageux sur le plan social. Par ailleurs, les mesures d'atténuation initialement prévues à la condition 1 du décret numéro 429-2011 du 20 avril 2011 ainsi que les programmes de compensation pour la perte d'habitat du poisson et des milieux humides exigés aux conditions 4 et 6 de ce même décret assurent que le projet reste acceptable sur le plan environnemental.

Il est, par conséquent, recommandé que le gouvernement modifie le décret numéro 429-2011 du 20 avril 2011 relatif à la délivrance d'une autorisation au ministre des Transports pour le projet de construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185, entre les territoires des paroisses de Saint-Antonin et de Saint-Louis-du-Ha! Ha!.

Original signé par :

Mireille Dion
Chargée de projets

Karine Lessard
Analyste

RÉFÉRENCES

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS. Demande de modification du décret 429-2011 – Projet de construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185 entre le territoire des paroisses de Saint-Antonin et de Saint-Louis-du-Ha! Ha! – Tronçon 4, rapport réalisé par le Consortium Stantec CIMA+, 13 août 2018, totalisant environ 135 pages et incluant 6 annexes;

Lettre de M^{me} Nathalie Lavoie, du ministère des Transports, à M^{me} Karine Lessard du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, datée du 7 décembre 2018, concernant les réponses aux questions du MDDELCC du 19 octobre 2018, 13 pages.

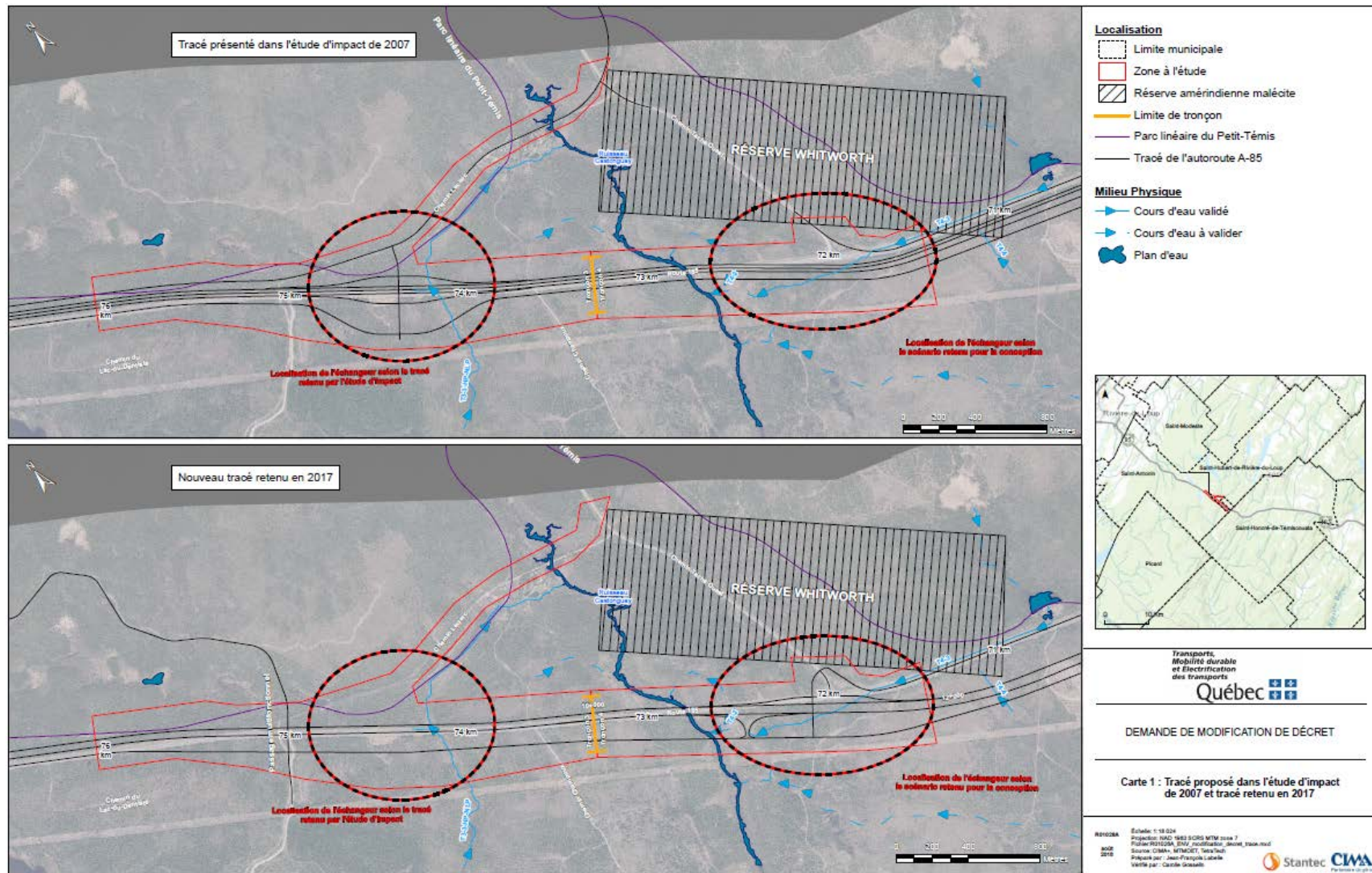
ANNEXES

ANNEXE 1 LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE ET DES MINISTÈRES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS

L'évaluation de l'acceptabilité environnementale du projet a été réalisée par la Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres en collaboration avec les unités administratives concernées du Ministère ainsi que les ministères suivants :

- la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise du Bas-Saint-Laurent;
- le ministère de la Culture et des Communications;
- le ministère de la Faune, des Forêts et des Parcs;
- le ministère du Conseil exécutif.

ANNEXE 2 TRACÉS DE L’A-85 ET DE L’ÉCHANGEUR PRÉSENTÉS À L’ÉTUDE D’IMPACT ENVIRONNEMENTALE DE 2007 AINSI QUE LES TRACÉS DE L’A-85 ET DE L’ÉCHANGEUR PROPOSÉS DANS LA DEMANDE DE MODIFICATION DU DÉCRET 429-2011



Source : MTMDET, Demande de modification du décret 429-2011, 13 août 2018, figure 3, page 7

ANNEXE 3 DÉCRET NUMÉRO 429-2011 DU 20 AVRIL 2011

Concernant la délivrance d'un certificat d'autorisation au ministre des Transports pour le projet de construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185 entre le territoire des paroisses de Saint-Antonin et de Saint-Louis-du-Ha! Ha!

---ooo0ooo---

ATTENDU QUE la section IV.1 du chapitre I de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) prévoit une procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement pour la réalisation de certains projets de construction, ouvrages, activités, exploitations ou travaux exécutés suivant un plan ou un programme, dans les cas prévus par règlement du gouvernement;

ATTENDU QUE le gouvernement a édicté le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9) et ses modifications subséquentes;

ATTENDU QUE le paragraphe e du premier alinéa de l'article 2 de ce règlement assujettit à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement tout projet de construction, de reconstruction ou d'élargissement, sur une longueur de plus de un kilomètre, d'une route ou autre infrastructure routière publique prévue pour quatre voies de circulation ou plus, ou dont l'emprise possède une largeur moyenne de 35 mètres ou plus;

ATTENDU QUE le ministre des Transports a déposé auprès du ministre de l'Environnement un avis de projet, le 19 février 2003, et auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs une étude d'impact sur l'environnement, le 10 août 2007, conformément aux dispositions de l'article 31.2 de la Loi sur la qualité de l'environnement, relativement au projet de construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185 entre le territoire des paroisses de Saint-Antonin et de Saint-Louis-du-Ha! Ha!;

ATTENDU QUE le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs a effectué l'analyse de l'étude d'impact visant à établir si celle-ci répond à la directive du ministre de l'Environnement et que cette analyse a nécessité la consultation d'autres ministères et organismes gouvernementaux ainsi que la demande d'information complémentaire auprès du ministre des Transports;

ATTENDU QUE cette étude d'impact a été rendue publique par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, le 23 septembre 2008, conformément aux dispositions de l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement;

ATTENDU QUE, durant la période d'information et de consultation publiques prévue à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, soit du 23 septembre au 7 novembre 2008, aucune demande d'audience publique n'a été adressée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs relativement à ce projet;

ATTENDU QUE la Commission de protection du territoire agricole du Québec a rendu, le 17 mai 2010, une décision favorable à la réalisation du projet;

ATTENDU QUE le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs a produit, le 16 mars 2011, un [rapport d'analyse environnementale](#) relativement à ce projet;

ATTENDU QUE le premier alinéa de l'article 31.5 de la Loi sur la qualité de l'environnement prévoit que le gouvernement peut, à l'égard d'un projet soumis à la section IV.1 du chapitre I de cette loi, délivrer un certificat d'autorisation pour la réalisation d'un projet avec ou sans modification et aux conditions qu'il détermine, ou refuser de délivrer le certificat d'autorisation;

IL EST ORDONNÉ, en conséquence, sur la recommandation du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs :

QU'un certificat d'autorisation soit délivré au ministre des Transports relativement au projet de construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185 entre le territoire des paroisses de Saint-Antonin et de Saint-Louis-du-Ha! Ha!, et ce, aux conditions suivantes :

CONDITION 1 : DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Sous réserve des conditions prévues au présent certificat, le projet de construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185 entre le territoire des paroisses de Saint-Antonin et de Saint-Louis-du-Ha! Ha! doit être conforme aux modalités et mesures prévues dans les documents suivants :

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs - Construction d'une autoroute entre Saint-Antonin et Saint-Louis-du-Ha! Ha! - route 185 - Rapport final*, par SNC Lavalin et Roche, juillet 2007, 349 pages et 4 annexes;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs - Construction d'une autoroute entre Saint-Antonin et Saint-Louis-du-Ha! Ha! - route 185 - Annexe cartographique*, par SNC Lavalin et Roche, juillet 2007, sans pagination;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs - Construction d'une autoroute entre Saint-Antonin et Saint-Louis-du-Ha! Ha! - route 185 - Addenda - Réponses aux questions et commentaires du MDDEP*, par SNC Lavalin et Roche, février 2008, 25 pages;
- Lettre de M. Victor Bérubé, du ministère des Transports, à M^{me} Marie-Claude Thériège, du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 8 juin 2010, concernant la construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185 entre Rivière-du-Loup et la frontière du Nouveau-Brunswick - Tronçon Saint-Antonin - Saint-Louis-du-Ha! Ha!, 2 pages et 2 annexes.

En cas de conflit entre les dispositions des documents ci-dessus mentionnés, les dispositions les plus récentes prévalent;

CONDITION 2 : CLIMAT SONORE EN PÉRIODE DE CONSTRUCTION

Le ministre des Transports doit élaborer un programme de surveillance du climat sonore durant la période de construction. Ce programme doit inclure les niveaux de bruit à respecter et comprendre des relevés sonores aux zones sensibles les plus susceptibles d'être affectées par le bruit du chantier. Ces relevés doivent prévoir des mesures du niveau initial et des mesures de la contribution sonore du chantier.

Ce programme doit également prévoir des mesures d'atténuation à mettre en place si la situation l'exige et des mécanismes pour informer les citoyens demeurant à proximité du chantier du déroulement des activités.

Le programme de surveillance doit être déposé auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au plus tard 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;

CONDITION 3 : CLIMAT SONORE EN PÉRIODE D'EXPLOITATION

Le ministre des Transports doit mettre en place des mesures d'atténuation aux résidences qui subiraient un impact sonore jugé moyen à la suite de l'optimisation du tracé à l'étape des plans et devis et à la suite de la mise en service de l'autoroute et dix ans plus tard.

Le cas échéant, ces mesures d'atténuation ainsi que leurs détails doivent être déposés auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au plus tard 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;

CONDITION 4 : PROTECTION DES MILIEUX HUMIDES

Le ministre des Transports doit élaborer et réaliser un programme de compensation pour les pertes de milieux humides, en collaboration avec le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

Ce programme doit favoriser les mesures permettant d'assurer l'intégrité, la viabilité et la pérennité des milieux humides touchés ainsi que la consolidation d'écosystèmes fonctionnels plutôt que la conservation de milieux humides fragmentés et dégradés.

Les mesures de compensation doivent permettre de maintenir ou d'améliorer le potentiel écologique des milieux humides concernés et doivent être adaptées aux conditions particulières du site. Les mesures proposées doivent permettre, notamment de :

- consolider et conserver des zones de protection autour des milieux humides touchés;
- améliorer la connectivité entre milieux humides;
- consolider des corridors biologiques et les liens hydriques entre les écosystèmes;
- faciliter le passage de la faune;
- maintenir les sources d'alimentation en eau pérennes afin de maintenir le régime hydrique des milieux humides.

Le programme de compensation doit se baser sur la valeur écologique équivalente ou supérieure aux superficies de milieux humides perdues. Il peut prévoir des mesures tel un transfert au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs ou à un organisme permettant la conservation des milieux humides.

Ce programme doit inclure un suivi des aménagements réalisés afin d'évaluer les mesures de compensation et de s'assurer de la pérennité du milieu ou des milieux humides protégés.

Le programme de compensation doit être déposé auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Les rapports de suivis doivent être déposés auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au plus tard six mois après la fin du suivi;

CONDITION 5 : ESPÈCES FLORISTIQUES VULNÉRABLES OU SUSCEPTIBLES D'ÊTRE AINSI DÉSIGNÉES

Le ministre des Transports doit réaliser l'inventaire floristique prévu visant l'espèce désignée vulnérable et celles susceptibles d'être ainsi désignées sur le site des travaux et principalement sur les secteurs qu'il a identifiés comme pouvant potentiellement accueillir ces espèces. L'inventaire doit également couvrir l'aulnaie humide à proximité de la rivière des Prairies.

Advenant l'impossibilité d'éviter les espèces floristiques vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées et que des espèces soient perturbées ou détruites lors de la construction de la route, le ministre des Transports devra, en collaboration avec le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, proposer un programme de conservation et de suivi comprenant des mesures d'atténuation particulières ou de compensation.

Dans le cas où la présence de l'espèce vulnérable ou de celles susceptibles d'être ainsi désignées est relevée, l'inventaire et, si nécessaire, le programme de conservation et de suivi comprenant des mesures d'atténuation particulières ou de compensation doit être présenté au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs 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;

CONDITION 6 : COMPENSATION POUR LES PERTES D'HABITAT DU POISSON

Le ministre des Transports doit élaborer et réaliser le programme de compensation des pertes permanentes d'habitat du poisson prévu à l'étude d'impact en consultation avec le ministère des Ressources naturelles et de la Faune.

Le programme de compensation doit être déposé auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement;

CONDITION 7 : GESTION DES MATÉRIAUX EXCÉDENTAIRES

Le ministre des Transports doit transmettre au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement, les clauses des devis spéciaux portant sur les obligations de l'entrepreneur en regard du plan d'exploitation et de la restauration des aires de rebut.