

**DIRECTION GÉNÉRALE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE**

**Direction de l'évaluation environnementale  
des projets en milieu terrestre**

**RAPPORT D'ANALYSE ENVIRONNEMENTALE**

**DOSSIER 3211-05-365**

**Le 27 août 2001**



## **ÉQUIPE DE TRAVAIL**

Chargé de projet : Monsieur Jacques Alain

Supervision administrative : Madame Linda Tapin  
Chef de service

Révision de textes et édition : Madame Manon Côté  
Secrétaire



## TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	1
1. PRÉSENTATION DU DOSSIER.....	1
1.1 Présentation sommaire du projet .....	1
1.2 Historique du dossier .....	3
1.3 Participation à l'examen du dossier.....	3
1.4 Information et consultation publiques .....	4
2. JUSTIFICATION ET ANALYSE DE TRACÉS.....	4
2.1 Problématique et justification du projet.....	4
2.2 Analyse de tracés .....	5
3. BRÈVE DESCRIPTION DU MILIEU .....	1
3.1 Milieu naturel .....	9
3.2 Milieu humain.....	10
4. ANALYSE DU PROJET .....	10
4.1 Les impacts sur le milieu naturel et les mesures d'atténuation.....	10
4.1.1 Milieu terrestre.....	11
4.1.2 Milieu aquatique .....	11
4.2 Impacts sur le milieu humain et mesures d'atténuation.....	12
4.2.1 Les usagers de la route .....	12
4.2.2 Le milieu bâti .....	12
4.2.3 Le milieu sonore.....	12
4.2.4 L'aspect visuel .....	13
CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS .....	13

## **LISTE DES FIGURES**

Figure 1 : Localisation : .....	1
Figure 2 : Variantes de tracé .....	7

## **INTRODUCTION**

L'analyse environnementale, effectuée dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, vise à déterminer l'acceptabilité environnementale d'un projet. Elle permet d'établir, sur la base des informations fournies par l'initiateur, si le projet est justifié, si la solution retenue est celle de moindre impact et si les impacts engendrés sont acceptables sur le plan environnemental.

La présente analyse environnementale porte sur un projet d'amélioration de la route 131 dans le secteur des courbes et de la côte à Monette au nord de Sainte-Émélie-de-l'Énergie. Le ministère des Transports (MTQ) en est l'initiateur.

La première section du rapport inclut une présentation sommaire du projet, un bref historique du cheminement du dossier dans la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, une énumération des documents transmis dans le cadre de l'étude d'impact, la présentation des organismes consultés ainsi que les résultats de la période de consultation publique. Dans la deuxième section, on retrouve l'analyse de la justification du projet et du choix du tracé. La section trois rappelle brièvement les caractéristiques des milieux naturel et humain du secteur à l'étude. La quatrième section est consacrée à l'analyse du projet et de ses impacts sur les milieux naturel et humain.

Enfin, le rapport est complété par la conclusion et les différentes recommandations quant aux modalités de réalisation du projet.

### **1. PRÉSENTATION DU DOSSIER**

Ce projet s'inscrit dans la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et, de ce fait, bénéficie d'une consultation élargie à plusieurs organismes. Cette section expose le projet, l'historique du dossier, les documents déposés et les organismes consultés dans le cadre de la procédure.

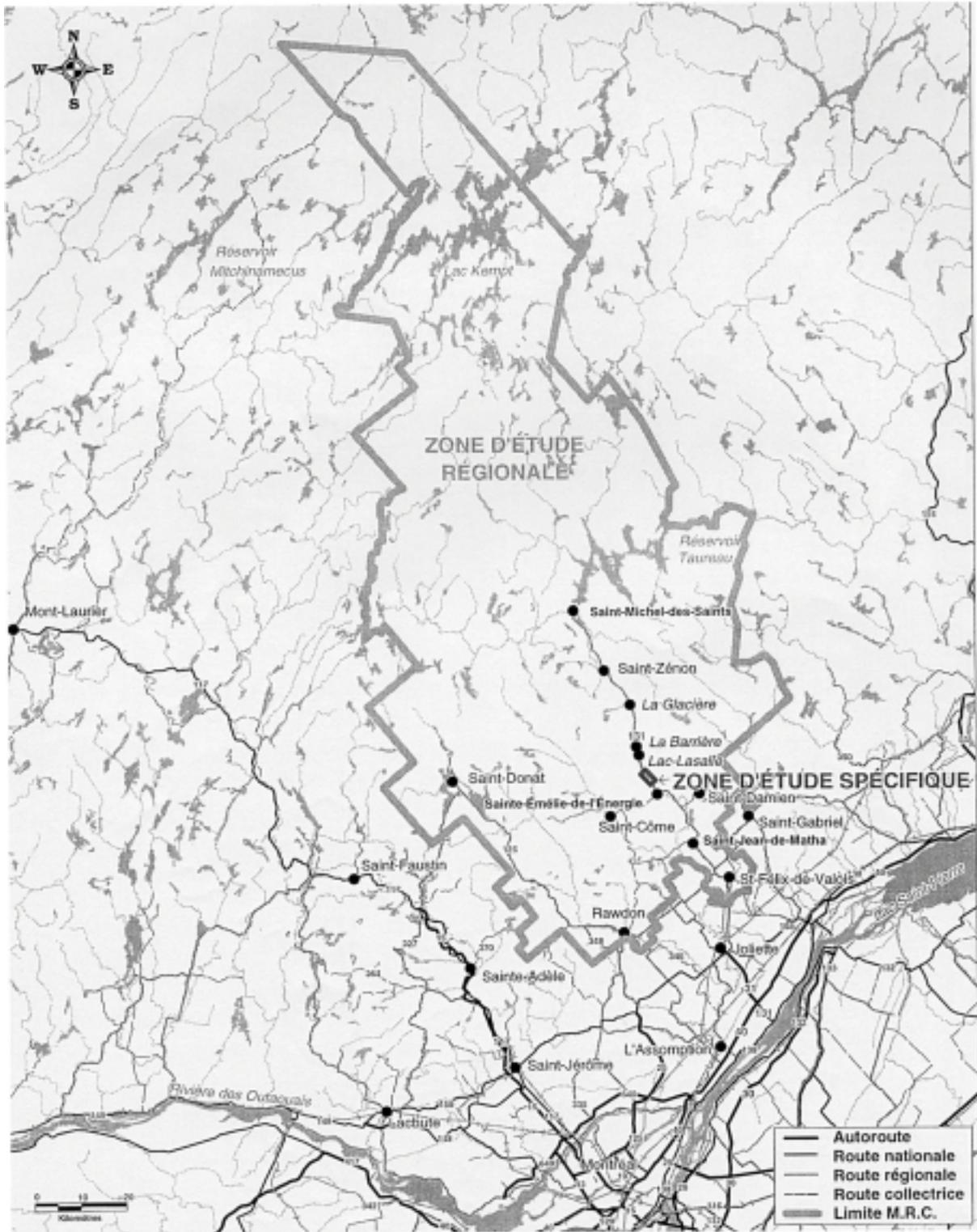
#### **1.1 Présentation sommaire du projet**

Le projet consiste en un réaménagement, par le MTQ, de la route 131 dans le secteur des courbes et de la côte à Monette, sur une longueur de 3,5 km au nord de Sainte-Émélie-de-l'Énergie (voir figure 1).

La route actuelle comporte de sérieux problèmes sur les plans de la conformité géométrique et de la sécurité routière. Elle est encastrée entre une falaise de roc et la rivière Noire, comportant ainsi de nombreuses courbes verticales et horizontales.

Ainsi, ce projet vise à corriger sept courbes sous-standards jumelées à cinq pentes critiques au nord du pont qui enjambe la rivière Noire. Le tracé proposé présentera un profil en travers en milieu rural de type « C » avec une voie additionnelle pour véhicules lents. L'emprise variera de 35 à 100 m, dépendamment des contraintes de déblais dans le roc ou des remblais. La largeur des voies sera de 3,5 m et le drainage de l'emprise se fera à l'aide de fossés longitudinaux.

Figure 1 : Localisation



Source : Tirée de l'étude d'impact : *Projet d'amélioration de la route 131 dans le secteur des courbes et de la côte à Monette au nord de Sainte-Émélie-de-l'Énergie - Rapport principal.*

## 1.2 Historique du dossier

Le tableau suivant rappelle brièvement les principales étapes du cheminement du projet dans la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

Date	Événements
1998-11-18	Réception de l'avis de projet
1999-01-21	Transmission de la directive ministérielle au promoteur
2000-08-30	Réception de l'étude d'impact sur l'environnement
2000-08-31	Consultation interministérielle sur la recevabilité de l'étude d'impact
2000-10-23	Transmission des questions et commentaires du Ministère sur l'étude d'impact
2000-12-12	Réception d'un addenda à l'étude d'impact contenant les réponses aux questions et commentaires du Ministère
2000-12-21	Envoi de l'addenda aux ministères consultés
2001-01-30	Avis de recevabilité
2001-03-27 au 2001-05-11	Période d'information et de consultation publiques
2001-05-22	Consultation interministérielle pour l'analyse environnementale

Pour l'étude de son projet, le promoteur a déposé au ministère de l'Environnement (MENV) les documents suivants :

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Projet d'amélioration de la route 131 dans le secteur des courbes et de la côte à Monette au nord de Sainte-Émélie-de-l'Énergie, Étude d'impact sur l'environnement déposée auprès du ministère de l'Environnement, juillet 2000, 114 p. et 7 annexes ;*
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Projet d'amélioration de la route 131 dans le secteur des courbes et de la côte à Monette au nord de Sainte-Émélie-de-l'Énergie, Addenda, Réponses aux questions et commentaires du MENV, en date du 23 octobre 2000, décembre 2000, 10 p.*

## 1.3 Participation à l'examen du dossier

Sous la responsabilité du Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales, l'examen du dossier a nécessité la consultation de la Direction régionale de Lanaudière et de la Direction du patrimoine écologique et du développement durable du MENV et des ministères et organismes suivants :

- le ministère de la Culture et des Communications ;
- le ministère des Affaires municipales et de la Métropole ;
- le ministère des Ressources naturelles ;

- le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation ;
- le ministère des Régions ;
- Tourisme-Québec ;
- Environnement Canada ;
- Société de la faune et des parcs du Québec.

Ces ministères et organismes ont eu des interrogations sur une partie de la justification de ce projet, sur la description des composantes biologiques, sur la comparaison des hypothèses de tracé, sur la conception des ponts et ponceaux, sur l'utilisation de l'ancienne emprise, sur l'ensemencement et la plantation des remblais, et enfin, sur l'approvisionnement en gravier. Celles-ci ont été intégrées dans le document des questions et commentaires de l'analyse de recevabilité.

Pour ce qui est de la consultation sur l'acceptabilité environnementale du projet, tous les ministères et organismes mentionnent que le projet est acceptable tel que décrit dans l'étude d'impact. La principale préoccupation mentionnée lors de cette consultation concerne la période de restriction des travaux au pourtour du ruisseau de l'exutoire du lac Kaël durant la période critique pour la protection de l'omble de fontaine qui s'étend du 15 septembre au 1<sup>er</sup> juin. On ajoute que le MTQ devra assurer une surveillance serrée des travaux pour éviter le transport de sédiments dans les cours d'eau.

#### **1.4 Information et consultation publiques**

La période d'information et de consultation publiques prévue à l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement a eu lieu du 27 mars au 11 mai 2001. Durant cette période, il n'y a pas eu de demande d'audience. Par contre, lors de la soirée d'information, des citoyens sont venus exprimés leurs préoccupations. Ainsi, le BAPE relate, dans son compte rendu, que les principales préoccupations exprimées par les citoyens lors de cette soirée sont les suivantes :

- conséquences des travaux et responsabilités concernant la qualité des eaux de surface ;
- raccordements de la nouvelle route à la route actuelle ;
- répercussions du dynamitage lors de la construction sur les puits et les structures des habitations ;
- modification du niveau de bruit ;
- expropriation et relocalisation de certaines propriétés.

## **2. JUSTIFICATION ET ANALYSE DE TRACÉS**

Cette section expose la problématique et la justification de ce projet de réaménagement ainsi que l'analyse des tracés et le choix de la variante.

### **2.1 Problématique et justification du projet**

La route 131 constitue le lien routier principal entre Joliette et Saint-Michel-des-Saints. Cette route a une très grande importance parce qu'elle dessert, entre ces deux agglomérations, les municipalités de Saint-Zénon, Sainte-Émélie-de-l'Énergie, Saint-Jean-de-Matha et Saint-Félix-

de-Valois. Elle sert au transport de la très grande majorité des biens et services dont dépend cette région. De plus, il faut noter l'importance des déplacements touristiques attribuables aux villégiateurs qui se rendent dans le secteur de la rivière Noire et du réservoir Taureau, et particulièrement, dans les zones d'exploitations contrôlés (ZECS) de Lanaudière.

Le niveau de service de la circulation prévue en 2012 démontre qu'il n'y a pas de problème de capacité de circulation dans ce secteur, à l'exception des ralentissements occasionnés par les véhicules lourds dans les pentes critiques. Cependant, le secteur des courbes et de la côte à Monette présente les pires déficiences géométriques de toute cette route. En effet, le parcours s'effectue au-dessus d'un relief accidenté et on y trouve des courbes hors normes, des pentes critiques et une chaussée étroite à proximité de la paroi rocheuse et de la rivière Noire. De plus, il existe une déficience majeure au niveau du pourcentage de visibilité au dépassement en présence d'une circulation lourde.

Selon le MTQ, la route actuelle dans ce secteur peut être considérée comme dangereuse, puisque la valeur du taux d'accident pour le projet est de 11,32 accidents par million de véhicules par km, soit 3,49 fois supérieur au taux critique qui est de 3,24. Ainsi, entre 1993 et 1996, il y aurait eu 30 accidents sur une longueur de 1 km, dans le secteur problématique des courbes.

Ce projet de réaménagement est donc justifié et s'inscrit dans une démarche globale du MTQ visant l'amélioration de la route 131 entre Joliette et Saint-Michel-des-Saints. À la suite de la réalisation d'une étude d'opportunité et d'une consultation au niveau de la Municipalité régionale de comté (MRC) de Matawinie, il s'est dégagé un consensus permettant au MTQ de déposer un plan stratégique d'intervention sur la route 131.

## **2.2 Analyse de tracés**

Le MTQ ne pouvait envisager des travaux mineurs dans l'axe actuel. Il fallait absolument corriger la géométrie de la route, le profil longitudinal et le profil transversal. De plus, le MTQ devait respecter certains objectifs, soit d'intégrer les préoccupations de la population concernée par le projet, d'éviter les aires qui présentent le plus de résistance sur le plan environnemental et de rechercher les paysages faiblement valorisés. Également, il devait respecter certains critères techniques comme une vitesse de conception de 100 km/h, des rayons de courbures verticaux respectant les normes de visibilité à l'arrêt et des courbes horizontales respectant le rayon minimum selon les normes.

Deux variantes de tracé ont été analysées par le promoteur en tenant compte des aires de résistances environnementales et techno-économiques des éléments des milieux naturel et humain.

La variante 1 adoucit faiblement chacune des courbes du tracé actuel en empruntant un tracé qui touche malheureusement à plusieurs éléments de très forte résistance comme une zone de villégiature et un milieu humide. Cette hypothèse de tracé offre aussi une faible capacité d'absorption sur le plan visuel et n'améliore pas vraiment le niveau sonore de certaines résidences.

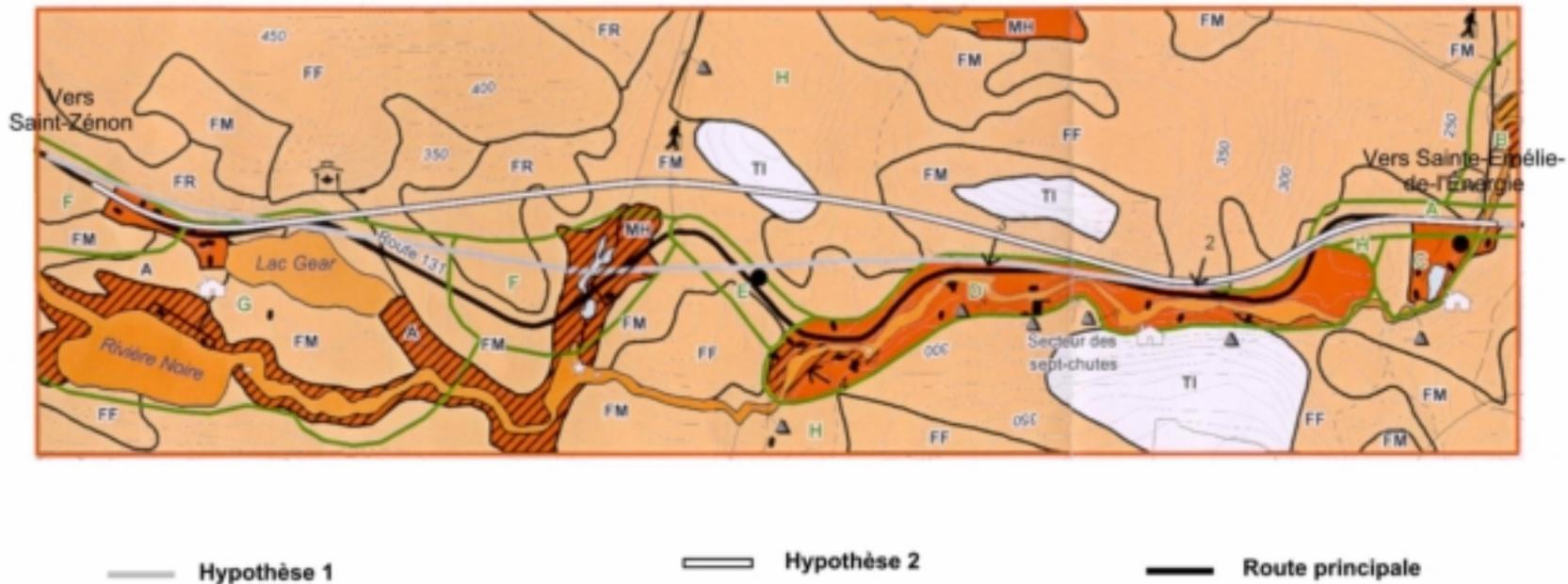
La deuxième variante permet de contourner vers l'est le tracé actuel. D'abord, ce tracé touche à une zone à forêt mixte mais à prédominance feuillue. Cette variante traverse l'exutoire du lac Kaël qui recèle une population d'ombles de fontaine. Cette hypothèse de tracé touchera également une section d'une érablière exploitée ainsi que trois résidences situées à la limite nord du tracé. En général, cette variante de tracé a un haut niveau de capacité d'absorption sur le plan visuel. La forêt mature voilera en partie le tracé.

Après analyse comparative de ces deux variantes de tracé, il semble bien que la deuxième est le tracé optimum (voir figure 2). En effet, elle répond aux objectifs environnementaux de réalisation et aux critères de conception. D'abord, sur le plan environnemental, cette hypothèse offre beaucoup moins de résistance à l'implantation de la future route. Aussi, elle apporte plusieurs avantages au plan technique car elle permet, tout en s'éloignant de la rivière Noire et des nombreuses résidences, d'éliminer toutes les courbes dangereuses du tracé actuel. Elle s'harmonise avec le relief topographique et en minimise les impacts environnementaux. De plus, il y aura le moins de répercussions sur les caractéristiques visuelles du paysage. En somme, il permet le maintien des attraits actuels observables à partir de la route 131.

Figure 2 : Variantes de tracé

ÉTUDE D'IMPACT POUR L'AMÉLIORATION D'UNE SECTION  
DE LA ROUTE 131 ENTRE LES KM 3,62 ET 7,16 À SAINTE-ÉMÉLIE-DE-L'ÉNERGIE  
SECTEUR DE LA RIVIÈRE NOIRE, CÔTE À MONETTE

HYPOTHÈSES DE TRACÉ



Source : Tirée de l'étude d'impact : *Projet d'amélioration de la route 131 dans le secteur des courbes et de la côte à Monette au nord de Sainte-Émélie-de-l'Énergie - Rapport principal.*



### **3. BRÈVE DESCRIPTION DU MILIEU**

Cette description du milieu vise essentiellement à rappeler les principaux éléments des milieux naturel et humain qui appuient l'analyse environnementale du projet. Elle porte sur la zone d'étude définie par le promoteur.

#### **3.1 Milieu naturel**

Ce qui caractérise le plus ce secteur, c'est la topographie qui est marqué par la présence d'un relief moutonné et assez accidenté. On y retrouve un socle rocheux accidenté recouvert de matériaux non assortis de type till. Sur les parties hautes du plateau, les dépôts de till sont minces et reposent directement sur le roc. Par contre, dans les vallées fluviales, on retrouve plutôt des dépôts meubles de type fluvioglaciare composés de sable et de gravier.

Ce secteur de la route est également caractérisé par la présence de la rivière Noire qui suit le tracé de la route actuelle sur plusieurs kilomètres. On y note aussi la présence du lac Gear entre la rivière Noire et la route 131 et du ruisseau qui relie le lac Kaël situé à l'ouest de la zone d'étude et de la rivière Noire. À l'embouchure de ce ruisseau se trouve un milieu humide intéressant.

Sur le plan de la végétation, il s'agit d'une zone boisée où la forêt feuillue et mixte dominant largement alors que les peuplements résineux sont peu fréquents. Tous ces peuplements ne sont pas considérés d'intérêt phytosociologique sauf une petite érablière au nord-est du lac Gear. Il n'y a pas d'écosystème forestier exceptionnel. En ce qui concerne les plantes menacées, vulnérables ou susceptible d'être désignées comme telles, le promoteur n'a pas réalisé d'inventaire systématique, parce que le potentiel de retrouver dans le secteur des travaux des habitats propices à ces espèces a été évalué à faible. De plus, selon le Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CPDNQ), l'utriculaire pourpre (*utricularia purpurea*), qui a été observée au nord de Sainte-Émélie-de-l'Énergie il y a plusieurs années, a été retirée dernièrement des espèces menacées, parce que cette plante a été retrouvée à plusieurs endroits. Ainsi, selon les spécialistes, il n'y a pas nécessité de procéder à un inventaire systématique.

Sur le plan faunique, notons la présence de l'omble de fontaine dans les plans et cours d'eau de ce secteur. Comme habitat important pour cette espèce, il y a d'abord la rivière Noire et les lacs avoisinants, dont les lacs Gear et Kaël ainsi que leur exutoire. La truite brune est également présente dans la rivière à la suite d'ensemencements. La rivière Noire recèle également deux autres espèces d'intérêt sportif, soit la perchaude et l'achigan à petite bouche. Enfin, mentionnons que la tortue des bois serait la seule espèce d'herpétofaune potentiellement présente dans la zone d'étude qui soit susceptible d'être désignée comme étant menacée ou vulnérable. De plus, bien que la couleuvre verte ne fasse pas partie de cette liste, sa rareté suggère de porter une attention spéciale à sa présence possible dans la zone d'étude.

### **3.2 Milieu humain**

Cette section de la route est située au nord de Sainte-Émélie-de-l'Énergie sur le territoire de la MRC de Matawinie. Celle-ci débute à environ 3,6 km des limites du village de Sainte-Émélie-de-l'Énergie, soit à 100 m en aval du pont qui enjambe la rivière Noire et s'étend jusqu'à environ 250 m au nord du lac Gear.

Le long de la route réaménagée, on retrouve des résidants permanents et des chalets dont la plupart sont assez distancés l'un de l'autre. Ainsi, on compte 10 résidences permanentes et 15 résidences secondaires qui se répartissent tout le long de la route, de la rivière Noire et du lac Gear. Ces habitations sont toutes situées sur des lots privés, alors qu'au nord-est, les terres sont essentiellement publiques. Le secteur à l'étude apparaît donc comme une transition entre le domaine privé au sud et le domaine public au nord. Sur le plan sonore, toutes ces habitations subissent présentement un impact fort. En effet, en tenant compte des données de circulation, du pourcentage de véhicules lourds et des mesures de bruit sur le terrain échantillonnées pendant 3 heures, il a été établi que le niveau équivalent sur 24 heures est de 65 dBA. Ces habitations sont toutes présentement fortement perturbées.

Comme le loisir et le tourisme est une activité importante de la région environnante, les activités récréotouristiques s'articulent autour des sports comme le ski de randonnée, la motoneige, la randonnée pédestre, le camping, la chasse, la pêche, etc. On note d'ailleurs au nord de cette section, la réserve faunique Rouge-Matawin, de nombreuses ZECS ainsi que plusieurs pourvoyeurs en villégiature, chasse et pêche. D'ailleurs, la zone d'étude de ce projet se trouve dans une aire d'affectation récréative et forestière d'après le plan d'aménagement de la MRC et la vallée de la rivière Noire est identifiée comme territoire d'intérêt récréatif. On note également la présence d'un sentier pédestre qui est le sentier d'accès au lac Kaël.

Enfin, mentionnons qu'une érablière en exploitation est située au nord de la section de la route réaménagée. Elle couvre une superficie totale de 7 ha.

Sur le plan visuel, le paysage se caractérise par une succession de séquences visuelles comprenant plusieurs segments en pentes et en courbes sous couvert forestier et par l'aménagement de villégiature qui se traduit par l'isolement de plusieurs chalets. La qualité du paysage est reconnue dans le schéma d'aménagement de la MRC. On souhaite donc le préserver et le mettre en valeur.

## **4. ANALYSE DU PROJET**

On retrouve dans cette section une analyse par thème des impacts du projet ainsi que les mesures d'atténuation.

### **4.1 Les impacts sur le milieu naturel et les mesures d'atténuation**

Les principaux impacts biophysiques imputables à la construction et à l'entretien de cette section de route se retrouvent sur les milieux terrestre et aquatique.

#### 4.1.1 Milieu terrestre

L'essentiel des impacts sur la faune et la flore consiste au déboisement de 56,7 ha pour le nouveau tracé. Il s'agit de forêt feuillue, mixte et résineuse. La perturbation d'habitats par les activités de déboisement et de nivellement sont qualifiés de faibles, parce que la superficie affectée est restreinte et que la durée des travaux est courte. Ainsi, bien que les effets du déboisement seront permanents et étant donné les mesures d'atténuation proposées, les impacts, vus dans une perspective régionale, peuvent être qualifiés de faibles. Le bois commercial sera récupéré par les détenteurs de contrats d'approvisionnement et d'aménagement forestier. Une érablière en exploitation, sise au nord du tracé, est touchée avec une perte de 0,6 ha sur une superficie totale de 6,7 ha.

#### 4.1.2 Milieu aquatique

D'abord, la qualité des eaux de ruissellement pourrait être affectée par une augmentation des particules en suspension transportées par les fossés latéraux, lors de la construction de la route, et se déversant dans l'émissaire du lac Kaël, la rivière Noire et un autre petit cours d'eau sans nom. Le promoteur juge que l'importance de l'impact demeure néanmoins mineure en raison de la durée limitée des travaux de construction et de la nature des sols en présence. Toutefois, on prévoit des mesures d'atténuation comme la stabilisation temporaire au moyen de paille, de copeaux, de nattes et de dispositifs d'interception des eaux et des sédiments comme des digues de dérivation, des barrières géotextiles, des bassins de sédiment ou des bermes filtrantes.

Les travaux de mise en place du remblai majeur prévu aux abords du marais de l'émissaire du lac Kaël occasionneront une perte d'habitat et risqueront d'occasionner un lessivage des sols vers ce cours d'eau. Il s'agit d'un impact négatif moyen sur la faune aquatique puisque selon les plans, une longueur de 100 m approximatif sera touché. Toutefois, toutes les zones décapées et sensibles à l'érosion seront protégées mécaniquement contre l'érosion pendant et après les travaux. De plus, ce projet respectera le règlement sur les normes d'intervention (RNI). Ainsi, les pentes, la stabilisation du lit du cours d'eau et la protection des bandes riveraines seront réalisées conformément aux prescriptions du RNI. Enfin, mentionnons que le milieu humide ne perd qu'une toute petite superficie d'environ 28 m<sup>2</sup> sur une superficie totale de 68 000 m<sup>2</sup>.

Dans le cas des travaux à proximité des cours d'eau, le promoteur respectera la période de restriction durant la période critique pour la protection de l'omble de fontaine qui s'étend du 15 septembre au 1<sup>er</sup> juin.

Concernant les espèces floristiques et l'herpétofaune rares, menacées, vulnérables ou susceptibles d'être désignées comme tel, le promoteur mentionne qu'aucun inventaire systématique n'a été réalisé dans le cadre de l'étude d'impact parce que le potentiel de trouver de telles espèces a été évalué à faible. Cependant, concernant le marais situé à l'embouchure du ruisseau du lac Kaël, un inventaire plus précis devra être exigé dans ce secteur puisqu'il s'agit d'un milieu humide propice pour certaines espèces d'herpétofaune comme la couleuvre verte et la tortue des bois.

## **4.2 Impacts sur le milieu humain et mesures d'atténuation**

Les principaux impacts sur le milieu humain imputables à la construction et à l'entretien de cette section de route se retrouvent sur les usagers de la route, sur le milieu bâti, sur le climat sonore et sur le paysage.

### 4.2.1 Les usagers de la route

Les travaux de construction causeront des dérangements à la circulation automobile qui sera perturbée, à la fois aux entrées et aux sorties du tronçon, de même que par un achalandage accru de camions dans ce secteur. Cet inconvénient est qualifié de mineur parce que la circulation ne sera pas arrêtée. Comme mesures, le promoteur installera une signalisation appropriée et s'assurera que la jonction avec les chemins privés et autres routes soient sécuritaires. Les usagers de la route en général risquent également d'être dérangés pendant la période des travaux. La circulation sera retardée quelques fois mais jamais pour de longues périodes. Cet inconvénient est jugé important pour le transport routier, mais en général, l'importance de cet impact est jugée mineure parce que l'intensité est faible, la portée ponctuelle et la durée courte. Le tracé actuel de la route 131 deviendra un chemin de desserte pour les résidents locaux.

Étant donné que la nouvelle route coupera le sentier pédestre qui donne accès au lac Kaël, le promoteur aménagera un ponceau sous la nouvelle route, permettant ainsi aux randonneurs d'accéder à ce sentier en toute sécurité.

### 4.2.2 Le milieu bâti

Le déplacement de l'axe routier nécessite l'acquisition de terrains et de trois habitations situés en fin de tracé (section nord). Bien qu'il s'agisse de résidences secondaires, l'impact est jugé fort. Des ententes entre les propriétaires et le ministère des Transports permettront de statuer sur le sort de ces propriétés, soit : acquisition, relocalisation de l'habitation, démantèlement et relocalisation des résidents.

Pour les autres habitations, le promoteur s'est engagé à faire un suivi de la qualité de l'eau potable et de l'état des accès de chacune des propriétés. Également, dans le cadre de la réalisation des travaux, le promoteur va s'assurer que le dynamitage du roc ne cause pas de dommage à la structure des habitations et aux puits d'alimentation en eau potable.

### 4.2.3 Le milieu sonore

De façon générale, l'impact du bruit est jugé positif, puisque le tracé retenu s'éloigne des habitations. Le bruit que génère actuellement la route 131 (65 dBA) s'éloignera des zones d'habitations et se traduira par une amélioration importante de l'ambiance sonore générale. Ainsi, selon le niveau sonore projeté dans 10 ans, sur les 22 habitations restantes (10 permanentes et 12 chalets), 3 habitations seront autour de 57 dBA, alors que 5 autres seront à 62 dBA. Les autres habitations seront en dessous du 55 dBA. Il n'y a aucune mesure d'atténuation possible pour les 5 habitations fortement perturbées. Il faut souligner toutefois que ces habitations subissent déjà un impact fort.

#### 4.2.4 L'aspect visuel

Le schéma d'aménagement de la MRC confirme une préoccupation importante pour préserver et mettre en valeur les attraits des paysages le long de la route 131. Ainsi, le déboisement, les remblais et la présence de zones de déblais peuvent affecter la qualité du paysage de ce secteur. Premièrement, considérant que le paysage forestier constitue un attrait visuel, le déboisement de 56,7 ha aura un impact sur la qualité visuelle des usagers de la route. Deuxièmement, les travaux de remblais majeurs prévus au début du tronçon routier, ainsi que ceux prévus dans le milieu humide du tributaire du lac Kaël, risquent d'altérer le caractère naturel du paysage forestier et riverain observé aux abords de la rivière Noire et de la route 131. Cet impact est jugé moyen. Comme mesures, on limitera le déboisement au minimum, on récupérera les bois marchands, on limitera l'érosion en utilisant des barrières filtrantes à mi-pente ou des bassins de captation et on procédera à une revégétation des pentes sensibles à l'érosion.

La durée de l'impact visuel des nivellements et du déboisement est considérée comme longue en raison de la période nécessaire à la revégétation naturelle des talus décapés. Des travaux de plantation permettront d'accélérer le reboisement des talus de façon à recréer le caractère forestier du paysage perçu par les usagers de la route. Ainsi, le MTQ doit s'assurer d'une excellente intégration de son projet. Par ailleurs, pour s'assurer de l'efficacité de toutes ces mesures, un programme de suivi doit être exigé sur les aménagements paysagers prévus.

## CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Nous avons considéré que les éléments présentés par l'initiateur du projet étaient suffisants pour justifier le projet. En effet, les problèmes géométriques identifiés dans ce secteur motivent aisément une intervention importante.

Plusieurs interventions majeures sont requises pour ramener la route à des normes sécuritaires (correction de courbes et atténuation des pentes). Ces interventions modifieront le paysage du secteur. L'analyse de tracés effectuée privilégie celui qui répond le mieux aux normes du MTQ et constitue le meilleur choix environnemental.

Les grands enjeux environnementaux de ce projet demeurent quand même son intégration visuelle, la disparition de 3 habitations et la protection du milieu humide dans l'exutoire du lac Kaël. Ces impacts sont quand même acceptables compte tenu des diverses mesures d'atténuation prévues par le promoteur. Cependant, le marais qui constitue un habitat propice pour certaines espèces rares, menacées, vulnérables ou susceptibles d'être désignées comme telles devra faire l'objet d'un inventaire précis et le promoteur devra proposer des mesures de compensation et de protection s'il y a lieu.

En conséquence, nous recommandons d'autoriser le projet présenté par le MTQ aux conditions suivantes :

Condition 1 : Réserve faite des conditions prévues au présent décret, l'amélioration de la route 131 dans le secteur des courbes et des côtes à Monette au nord de Sainte-Émélie-de-l'Énergie, autorisé devra être conforme aux modalités et mesures prévues dans les documents suivants :

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Projet d'amélioration de la route 131 dans le secteur des courbes et de la côte à Monette au nord de Sainte-Émélie-de-l'Énergie, Étude d'impact sur l'environnement déposée auprès du ministère de l'Environnement, juillet 2000, 114 p. et 7 annexes ;*
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Projet d'amélioration de la route 131 dans le secteur des courbes et de la côte à Monette au nord de Sainte-Émélie-de-l'Énergie, Addenda, Réponses aux questions et commentaires du MENV, en date du 23 octobre 2000, décembre 2000, 10 p.*

Si des indications contradictoires sont contenues dans ces documents, les plus récentes prévalent ;

Condition 2 : Le ministre des Transports doit procéder, avant la réalisation des plans et devis, à un inventaire des espèces menacées, vulnérables ou susceptibles d'être désignées comme telles pour l'herpétofaune dans la portion du marais de l'exutoire du lac Kaël touché par le projet, déposer un rapport des résultats de cet inventaire au ministre de l'Environnement et proposer des mesures de compensation et de protection s'il y a lieu ;

Condition 3 : Le ministre des Transports doit déposer au ministre de l'Environnement, au plus tard six mois après la fin des travaux de construction, un rapport de surveillance environnementale faisant état du déroulement des travaux et de l'efficacité des mesures d'atténuation appliquées ;

Condition 4 : Le ministre des Transports doit élaborer et réaliser un programme de suivi 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. Ce programme doit être déposé au ministre de l'Environnement au moment de la demande de certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. De plus, le ministre des Transports doit soumettre au ministre de l'Environnement, au plus tard six mois après la fin du suivi, un rapport sur l'état des lieux à la suite des travaux d'aménagement paysager réalisés.

*Original signé par :*

Jacques Alain  
Chargé de projet