



REHAUSSEMENT D'UNE PARTIE DE LA ROUTE DE LA LANGUE-DE-TERRE ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

RÉSUMÉ

MAI 2018





REHAUSSEMENT D'UNE PARTIE DE LA ROUTE DE LA LANGUE-DE-TERRE ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT RÉSUMÉ

MUNICIPALITÉ DE MASKINONGÉ

VERSION FINALE

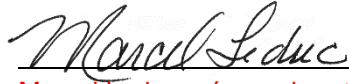
PROJET N° : 151-12980-00
DATE : MAI 2018

WSP CANADA INC.
3450, BOULEVARD GENE-H.-KRUGER, BUREAU 300
TROIS-RIVIERES (QUEBEC) CANADA G9A 4M3

TÉLÉPHONE : +1 819 375-1292
TÉLÉCOPIEUR : +1 819 375-1217
WSP.COM

SIGNATURES

PRÉPARÉ PAR



Marcel Leduc, géographe et urbaniste

Le 23 mai 2018

Date

RÉVISÉ PAR



Marie-Eve Martin, urbaniste
Chargée de projet

Le 23 mai 2018

Date

ÉQUIPE DE RÉALISATION

MUNICIPALITÉ DE MASKINONGÉ

Maire Roger Michaud

Directrice générale et secrétaire-trésorière France Gervais

Inspecteur municipal Patrice Lemyre

WSP CANADA INC. (WSP)

Chargée de projet Marie-Eve Martin

Géographe Marcel Leduc

Biologiste Andréanne Bergeron

Ingénieur Leïla Ouahit

Ingénieur Pierre Bédard

Architecte du paysage Linda Giroux

Géographe Louise Grimard

Géographe Flavie Armand

Technicien Claude Boily

Géomaticien Alain Lemay

Édition Nancy Laurent

TABLE DES MATIÈRES

1	INTRODUCTION	1
1.1	Mise en contexte	1
1.2	Objectifs du projet.....	1
1.3	Caractéristiques de la route de la Langue-de-Terre	2
2	PRÉSENTATION DU PROJET	5
2.1	Historique du projet	5
2.2	Propriété des terrains	5
2.3	Justification	5
2.4	Description et analyse comparative des scénarios étudiés ..	7
2.5	Choix du concept	9
2.6	Nécessité d'intervention	9
2.7	Coût des travaux	9
2.8	Aménagements et projets connexes.....	9
3	DESCRIPTION DU MILIEU RÉCEPTEUR.....	13
3.1	Délimitation et justification de la zone d'étude	13
3.2	Milieu humain.....	13
3.3	Milieu biophysique	16
4	CONSULTATION AVEC LE MILIEU	21
4.1	Consultation menée en 2014 et 2015	21
4.2	Consultation menée en 2017.....	22
5	ANALYSE DES IMPACTS	23
5.1	Méthodologie	23
5.2	Impacts et mesures d'atténuation	23
5.2.1	Milieu humain	24
5.2.2	Milieu biophysique.....	24
5.3	Bilan des impacts environnementaux résiduels.....	25

6	PROGRAMME DE SURVEILLANCE ENVIRONNEMENTALE ET DE SUIVI	31
6.1	Surveillance	31
6.1.1	Préparation des plans et devis	31
6.1.2	Construction.....	31
6.2	Suivi	32
7	CONCLUSION	33
8	RÉFÉRENCES	35

TABLEAUX

TABLEAU 1 :	AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS DES SCÉNARIOS ENVISAGÉS.....	8
TABLEAU 2 :	BILAN DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET MESURES D'ATTÉNUATION POUR LE PROJET DE REHAUSSEMENT D'UNE PARTIE DE LA ROUTE DE LA LANGUE-DE-TERRE.....	27

FIGURE

FIGURE 1 :	COUPE DU REHAUSSEMENT PROJETÉ DE LA ROUTE	29
------------	---	----

CARTES

CARTE 1 :	LOCALISATION DU TRONÇON DE LA ROUTE DE LA LANGUE-DE-TERRE À L'ÉTUDE	3
CARTE 2 :	REHAUSSEMENT PROJETÉ DE LA ROUTE	11
CARTE 3 :	INVENTAIRE DU MILIEU NATUREL	19

PHOTOS

PHOTO 1 :	VUE SUR LA ROUTE DE LA LANGUE-DE-TERRE, 12 MAI 2011 (PRÈS DU NUMÉRO CIVIQUE 52).....	6
PHOTO 2 :	VUE SUR LA ROUTE DE LA LANGUE-DE-TERRE, 12 MAI 2011 (PRÈS DU NUMÉRO CIVIQUE 54).....	7

PHOTO 3 : VUE DES USAGERS DE LA ROUTE DE LA
LANGUE-DE-TERRE15

PHOTO 4 : VUE VERS L'EST DE LA ROUTE DE LA
LANGUE-DE-TERRE17

PHOTO 5 : VUE DU CÔTÉ SUD DE LA ROUTE DE LA
LANGUE-DE-TERRE18

1 INTRODUCTION

1.1 MISE EN CONTEXTE

Ce document constitue le résumé de l'étude d'impact sur l'environnement du projet de rehaussement d'un tronçon de la route de la Langue-de-Terre dans la municipalité de Maskinongé (WSP, 2017), qui fait partie de la municipalité régionale de comté (MRC) de Maskinongé, en Mauricie. Il tient compte des réponses de la municipalité de Maskinongé aux questions du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) déposés en février 2018 (WSP, 2018).

Le projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu des articles 31.1 et suivants de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (LQE) (L.R.Q., c. Q-2) et de l'article 2 du *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* (R.R.Q, c. Q-2, r.9) puisque le rehaussement proposé est de plus de 300 m et s'effectue à l'intérieur de la limite de la zone d'inondation de récurrence 0-2 ans.

Par ailleurs, soulignons que selon l'article 67 du *Règlement désignant les activités concrètes de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (L.C. 2012, ch. 19, art. 52), le projet ciblé ne correspond à aucune activité qui pourrait exiger une évaluation environnementale par l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACÉE). Toutefois, une demande d'examen auprès de Pêches et Océans Canada (MPO) devra être effectuée en vertu de l'article 35.1 de la *Loi sur les pêches* (L.R.C., ch. F-14). À cet effet, la municipalité de Maskinongé transmettra au MPO le formulaire de déclaration prévu, avant le début des travaux. De plus, avant la période de construction, une autorisation en vertu de l'article 128.7 de la *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune* (L.R.Q., c. C-61.1) sera nécessaire, de même qu'un certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2).

La carte 1 localise le tronçon de la route de la Langue-de-Terre qui fait l'objet du présent projet.

Le milieu physique dans lequel s'inscrit le projet présente une topographie à faible relief. Des zones caractérisées par des milieux boisés et des milieux humides bordent à intermittence la route de la Langue-de-Terre. Dans sa partie ouest, la route longe la rivière du Bois-Blanc, puis elle longe le lac Saint-Pierre jusqu'à son extrémité est. La route se trouvant à l'intérieur de la limite 2 ans de la plaine inondable du fleuve Saint-Laurent, elle est inondée périodiquement au printemps.

Le milieu humain est caractérisé par la présence de résidences principales et secondaires situées de chaque côté de la route de la Langue-de-Terre, et des deux chemins secondaires qui se raccordent à la route de la Langue-de-Terre, dont la route Trahan. Une pourvoirie en activité se trouve à l'extrémité est de la route. Ce secteur, situé à plus ou moins 7 km du noyau villageois de Maskinongé, est accessible depuis l'autoroute 40 par la route du Nord en direction est-ouest, ou par le rang du Fleuve en provenance de Saint-Barthélemy, en direction ouest-est.

Le présent résumé aborde successivement les sujets suivants :

- présentation du projet ;
- description du milieu récepteur ;
- consultation avec le milieu ;
- analyse des impacts ;
- programme de surveillance environnementale et de suivi.

Une brève conclusion faisant ressortir les principaux enjeux associés au projet clôt le résumé.

1.2 OBJECTIFS DU PROJET

Parmi les grandes orientations indiquant les lignes directrices que la municipalité de Maskinongé entend suivre dans l'aménagement de son territoire figure une orientation directement en lien avec le domaine de la sécurité publique. Ainsi, la Municipalité mentionne qu'elle souhaite prévenir les situations qui pourraient engendrer des risques à la sécurité publique ou

des nuisances à la qualité de vie des personnes. Plus spécifiquement, la Municipalité indique vouloir assurer la sécurité des biens et des personnes qui habitent dans ou près des zones de contraintes naturelles.

Le projet qui fait l'objet de la présente étude a pour but :

- d'offrir un niveau de service équivalent à tous les usagers de la route de la Langue-de-Terre;
- de maintenir les travaux à l'intérieur de l'emprise existante afin de limiter l'empiètement sur les propriétés riveraines et le milieu naturel;
- d'avoir un coût de projet acceptable pour les propriétaires des propriétés riveraines touchées.

Le projet retenu consiste en un rehaussement du profil d'une partie de la route de la Langue-de-Terre afin d'obtenir un profil plat et ainsi permettre le même niveau de service à tous les usagers de cette route. Le rehaussement du tronçon à l'étude permettra ainsi de remédier partiellement à une situation d'inondation récurrente pour les résidents de ce secteur. En effet, le niveau du tronçon à l'étude sera ramené au même niveau que le tronçon ouest de la route, ce qui devrait permettre de réduire significativement l'ampleur et la durée des épisodes d'inondation.

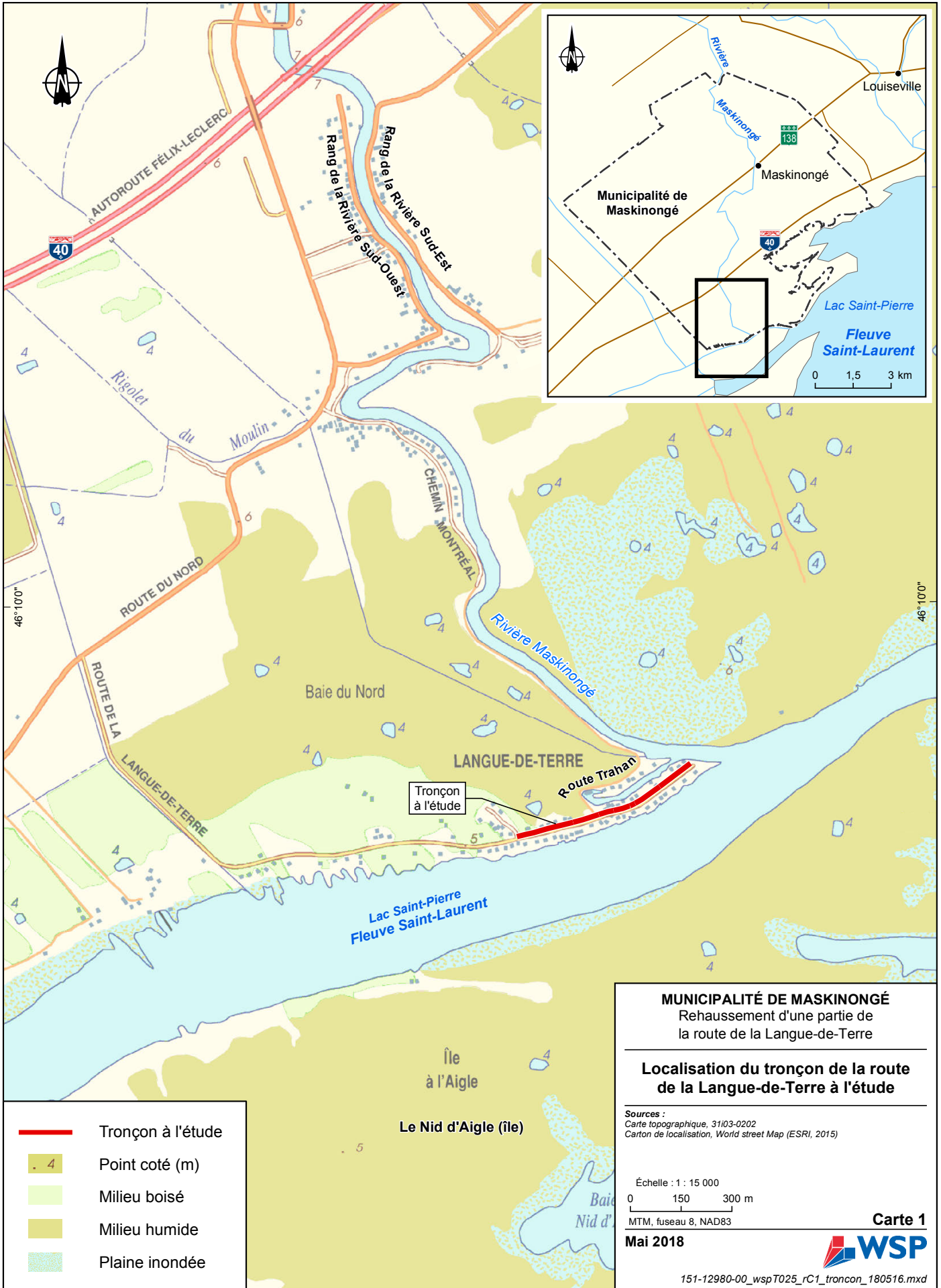
Les améliorations prévues pour les résidents concernés par ce projet sont :

- une réduction significative de la période de nonaccès aux résidences et chalets par la route qui, selon l'expérience de la Municipalité, s'élève actuellement à un mois en moyenne dans le tronçon à l'étude, comparé à environ une semaine dans la partie plus à l'ouest de la route de la Langue-de-Terre;
- une amélioration de la sécurité en ce qui a trait à l'accès aux résidences pour les services de sécurité publique (policiers, ambulanciers, pompiers), les services municipaux, la poste, etc.;
- une réduction des dommages causés aux résidences, aux biens et aux infrastructures municipales;
- une amélioration du sentiment de sécurité;
- une réduction significative du stress lié à l'anticipation d'une inondation au printemps qui ne permet plus d'accéder à leur propriété.

1.3 CARACTÉRISTIQUES DE LA ROUTE DE LA LANGUE-DE-TERRE

Selon la classification fonctionnelle élaborée par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET), la route de la Langue-de-Terre est une route locale sous la responsabilité de la municipalité de Maskinongé. Dans cette classification, le réseau local a comme vocation de donner accès à la propriété riveraine, qu'elle soit rurale ou urbaine. Les routes locales sont principalement caractérisées par une faible circulation de transit. Trois classes fonctionnelles composent la classification des routes locales : les routes locales de niveau 1, 2 et 3. La route de la Langue-de-Terre est de niveau 2. Cette route donne accès aux résidences et aux commerces du secteur. C'est une route sans désignation où le camionnage est permis. Une ligne de distribution électrique d'Hydro-Québec supportée par des poteaux de bois longe la route.

L'emprise du tronçon de la route de la Langue-de-Terre considéré a une largeur variant de 10,95 m à 15 m. Il s'agit d'une route à deux voies pavées, d'une largeur de 3,5 m chacune. Les accotements sont généralement gazonnés.



AUTOROUTE FÉLIX-LECLERC

Rang de la Rivière Sud-Ouest
Rang de la Rivière Sud-Est

Rieulet du Moulin

ROUTE DU NORD

ROUTE DE LA LANGUE-DE-TERRE

Tronçon à l'étude

Route Trahan

Baie du Nord

LANGUE-DE-TERRE

Lac Saint-Pierre
Fleuve Saint-Laurent

île à l'Aigle

Le Nid d'Aigle (île)

Municipalité de Maskinongé

Maskinongé

Louiseville

Lac Saint-Pierre
Fleuve Saint-Laurent

0 1,5 3 km

- Tronçon à l'étude
- Point coté (m)
- Milieu boisé
- Milieu humide
- Plaine inondée

MUNICIPALITÉ DE MASKINONGÉ
Rehaussement d'une partie de la route de la Langue-de-Terre

Localisation du tronçon de la route de la Langue-de-Terre à l'étude

Sources :
Carte topographique, 3103-0202
Carton de localisation, World street Map (ESRI, 2015)

Échelle : 1 : 15 000
0 150 300 m
MTM, fuseau 8, NAD83

Carte 1
Mai 2018



2 PRÉSENTATION DU PROJET

2.1 HISTORIQUE DU PROJET

Le projet de rehaussement d'une partie de la route de la Langue-de-Terre fait suite à une demande des résidents déposée à la municipalité de Maskinongé en juin 2014, pour améliorer la situation et diminuer les incidents vécus lors des crues printanières.

À la suite de cette demande, le Conseil municipal de la municipalité de Maskinongé a retenu les services de l'ingénieur du service technique de la MRC de Maskinongé pour effectuer un relevé topographique d'une partie de cette route et la mettre en plan afin d'évaluer la nature du rehaussement nécessaire et d'entamer des discussions avec le MDDELCC et le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP).

2.2 PROPRIÉTÉ DES TERRAINS

Le tronçon de la route de la Langue-de-Terre visé par le présent projet appartient à la municipalité de Maskinongé. Au total, 46 lots privés sont contigus au tronçon visé par le projet de rehaussement de la route de la Langue-de-Terre.

2.3 JUSTIFICATION

Les propriétaires et locataires de résidences situées au sud de la route du Nord, incluant le secteur de la route de la Langue-de-Terre, vivent fréquemment des épisodes d'inondation, généralement chaque année, car leurs résidences sont situées sous la cote de crue de récurrence 2 ans du fleuve Saint-Laurent. Selon le ministère de la Sécurité publique (MSP), les inondations à Maskinongé découlent principalement du niveau du lac Saint-Pierre, mais peuvent également être causées par la crue de la rivière Maskinongé.

Lors des épisodes d'inondation, plusieurs résidents ne peuvent circuler en véhicules sur la route de la Langue-de-Terre et doivent plutôt effectuer leurs déplacements à pied ou en embarcation. Les résidents concernés par le projet de rehaussement du tronçon à l'étude connaissent cette situation environ un mois par année en moyenne, tandis que les résidents plus en amont le long de la route de la Langue-de-Terre ne sont inondés que pendant environ une semaine (voir les photos 1 et 2).

Cette situation varie notamment en fonction des pluies, de la fonte des neiges ou autres facteurs météorologiques. Selon l'ampleur des inondations, la hauteur d'eau sur le tronçon visé par le projet peut varier de quelques centimètres à plus d'un mètre. Les citoyens touchés par ces inondations n'ont pas accès, durant ces périodes, à des services d'urgence (sécurité publique, ambulance, pompier, etc.) et autres services (collecte des matières résiduelles, service postal, etc.), puisque les résidents de la route de la Langue-de-Terre ne disposent que de cette route pour accéder à la route du Nord. De plus, dans le passé, lorsque la route de la Langue-de-Terre a été fermée en raison des inondations printanières, les élèves utilisant le transport scolaire se faisaient reconduire par leurs parents en embarcation jusqu'à la limite où l'autobus arrêtaient, ou encore s'absentaient de l'école les jours où le niveau d'eau était trop élevé.

Selon les informations fournies par la municipalité de Maskinongé, les épisodes d'inondation les plus importants survenus de 2005 à 2015 ont eu lieu surtout :

- du début à la mi-avril 2005;
- de la mi-avril à la mi-mai 2008;
- du début à la mi-avril 2009;
- de la mi-avril à la fin mai 2011;
- de la mi-avril au début juin 2014.

Les principaux épisodes d'inondation observés par la Municipalité depuis une dizaine d'années concordent avec les données de moyennes quotidiennes enregistrées à la station hydrométrique Lac Saint-Pierre (station n° 15975) du MPO, située à environ 10 km à l'est du secteur de la route de la Langue-de-Terre.

Selon la nomenclature du MSP, les moyennes quotidiennes des niveaux d'eau enregistrés sont classées selon trois niveaux : *surveillance*, *d'inondation mineure* ou *d'inondation moyenne*.

À la station hydrométrique Lac Saint-Pierre, le *seuil de surveillance* est atteint lorsque le débit ou le niveau a dépassé 2,15 m. À Maskinongé, lorsque le seuil de surveillance est atteint, le niveau du fleuve Saint-Laurent rejoint la partie basse de la route de la Langue-de-Terre. De 2005 à 2016, les niveaux d'eau au lac Saint-Pierre ont atteint les niveaux de surveillance chaque année, sauf en 2010 et 2015. Le *seuil d'inondation mineure*, au-delà duquel les premiers débordements peuvent être constatés est établi à 2,40 m. Lorsque ce seuil est atteint dans le secteur de la route de la Langue-de-Terre, les eaux du fleuve recouvrent une partie de la route. Au cours de la période de 2005 à 2016, les niveaux d'eau du lac Saint-Pierre ont atteint le niveau d'inondation mineure en 2005, 2007, 2008, 2011, 2012, 2014 et 2016. Enfin, le *seuil d'inondation moyenne* correspond à un débit ou un niveau de 2,70 m. À Maskinongé, lorsque le niveau d'inondation moyenne est atteint, le tronçon à l'étude est entièrement submergé. Durant la période étudiée (2005 à 2016), le niveau d'eau du lac Saint-Pierre a atteint le seuil d'inondation moyenne en 2005, 2007, 2008 et 2011.

De 2005 à 2016, le niveau d'eau du fleuve Saint-Laurent a atteint et dépassé le seuil de surveillance entre 8 et 41 jours au cours de sept années.

En 2017, des inondations exceptionnelles ont touché de nombreuses municipalités du Québec, notamment Maskinongé. Pour le tronçon de la route de la Langue-de-Terre considéré, le niveau de surveillance a été observé le 6 avril, le niveau d'inondation mineure le 7 avril et le niveau d'inondation moyenne le 8 avril. Le niveau des eaux a atteint un maximum le 9 mai 2017, avec 3,56 m. Le retrait des eaux a débuté graduellement le lendemain, mais le niveau n'est revenu sous le seuil de surveillance à 2,15 m qu'en juin 2017.

Photo 1 : Vue sur la route de la Langue-de-Terre, 12 mai 2011 (près du numéro civique 52)



Photo 2 : Vue sur la route de la Langue-de-Terre, 12 mai 2011 (près du numéro civique 54)



2.4 DESCRIPTION ET ANALYSE COMPARATIVE DES SCÉNARIOS ÉTUDIÉS

Le service technique de la MRC de Maskinongé a été mandaté le 12 août 2014 par la municipalité de Maskinongé, afin d'élaborer des scénarios d'intervention visant à améliorer la situation vécue par les résidents du secteur à l'extrémité est de la route de la Langue-de-Terre, plus particulièrement vulnérable aux inondations dues aux crues printanières. En plus de répondre aux critères techniques de conception d'une route municipale, le scénario choisi devait permettre d'atteindre des objectifs opérationnels intégrant les objectifs du développement durable, soit le maintien de l'intégrité de l'environnement, l'amélioration de l'équité sociale, l'efficacité économique et la participation des citoyens. Les objectifs suivants ont donc été pris en considération dans l'analyse et le choix des scénarios :

- réduire le nombre de jours où le tronçon de route à l'étude est exposé aux inondations afin d'offrir un niveau de service équivalant au reste de la route de la Langue-de-Terre;
- pouvoir réaliser les travaux à l'intérieur de l'emprise existante et éviter tout empiètement sur les propriétés riveraines et le milieu naturel ambiant;
- offrir un coût acceptable pour les propriétaires du secteur concerné.

Trois scénarios d'intervention ont été envisagés par la municipalité de Maskinongé et présentés aux propriétaires des propriétés riveraines de la route de la Langue-de-Terre en juin et octobre 2015. Le choix du scénario s'est fait par le personnel de la municipalité de Maskinongé de concert avec les résidents, en se basant sur l'expérience et la connaissance de ces derniers concernant l'historique des inondations du secteur de la route de la Langue-de-Terre.

Le tableau 1 illustre l'analyse des avantages et inconvénients des trois scénarios.

Tableau 1 : Avantages et inconvénients des scénarios envisagés

SCÉNARIOS	COÛT	PRINCIPAUX AVANTAGES	PRINCIPAUX INCONVÉNIENTS
Scénario 1 Rehausser la route de plus de 0,5 m et sur une distance de plus de 560 m	Plus de 200 000 \$	Plus grande sécurité contre les inondations	Coût plus élevé Empiètement sur les propriétés voisines et le milieu naturel Exige des travaux importants pour raccorder les propriétés touchées par les travaux
Scénario 2 Rehausser la route de moins de 0,5 m sur une distance de 560 m	Moins de 200 000 \$	Coût moins élevé Travaux de raccordement des propriétés touchées moins importants	Moins grande sécurité contre les inondations
Scénario 3 Rehausser la route de 0,5 m sur une distance de 560 m	Environ 200 000 \$	Sécurité contre les inondations les plus fréquemment vécues Évite l'empiètement sur les propriétés voisines et le milieu naturel	Ne protège pas des événements exceptionnels Exige le raccordement des propriétés touchées par les travaux

Scénario 1

Le scénario 1 consiste à rehausser à plus de 0,5 m le profil de la route à l'étude. Toutefois, cette option entraînerait des travaux sur une plus longue distance de la route de la Langue-de-Terre, des coûts supérieurs pour chacune des propriétés visées, un nombre plus important de propriétaires concernés, une plus grande complexité pour la réalisation des travaux, notamment en ce qui a trait au raccordement des entrées privées, et un empiètement sur les propriétés privées adjacentes et potentiellement, sur un marécage présent dans la zone d'étude. Pour ce scénario, l'empiètement sur l'habitat du poisson, soit dans la zone de récurrence 2 ans, est estimé à 2 290 m². Cette option a donc été rejetée.

Scénario 2

Le scénario 2 consiste en un rehaussement inférieur à 0,5 m, avec un empiètement dans l'habitat du poisson estimé à 280 m². Cette option aurait pour avantage de réduire le coût des travaux. Toutefois, les bénéfices en termes de nombre de journées d'accessibilité supplémentaires en période d'inondation ne rencontreraient pas les attentes des propriétaires concernés. Cette option a aussi été rejetée.

Scénario 3

Le scénario 3 comprend un rehaussement de la route à un point maximal de l'ordre de 0,5 m sur une longueur de quelque 560 m afin d'obtenir un profil plat de la route. Bien qu'il ne protège pas des crues exceptionnelles (niveau d'eau de plus de 2,8 m à la station du lac Saint-Pierre), ce scénario permet de se protéger contre les inondations les plus fréquemment vécues (entre 2,15 m et 2,8 m). Ce scénario permet également de maintenir la largeur carrossable du chemin (pavage) actuelle, quoique la structure de la route existante doit être élargie de l'ordre de 0,75 m de chaque côté afin d'aménager de nouveaux talus (accotement). De plus, les entrées privées des 46 propriétés touchées par les travaux doivent être rehaussées afin de se raccorder à la nouvelle route. Ce scénario prévoit un empiètement de 840 m² dans l'habitat du poisson.

Cette option permet de rencontrer les objectifs de projet et a été reconnue comme étant la plus adéquate pour répondre aux attentes des résidents du secteur. Par ailleurs, autant pour ce scénario que pour les scénarios 1 et 2, les faibles rehaussements prévus ne devraient avoir aucun impact sur la libre circulation du poisson compte tenu de la topographie relativement plane du secteur de la route de la Langue-de-Terre, de la présence du lac Saint-Pierre, de la rivière Maskinongé et du canal le long du chemin Trahan.

Dans le cas où le projet ne serait pas réalisé ou serait reporté à plus tard, les résidents du secteur continueraient de subir les inconvénients vécus depuis les dernières années. Ce scénario permet par ailleurs de répondre plus adéquatement aux situations qui pourraient survenir dans le futur en regard des changements climatiques.

2.5 CHOIX DU CONCEPT

La méthode de construction consistera en la pulvérisation du pavage existant sur une épaisseur de ± 200 mm, au nivellement et à la compaction du matériel pulvérisé, et au rechargement de la route avec du gravier MG20 de façon à obtenir le profil souhaité. L'asphaltage sera par la suite réalisé, ainsi que l'engazonnement des accotements de la route.

Selon les services techniques de la MRC de Maskinongé, la méthode de rehaussement de la route proposée a déjà été utilisée ailleurs et a démontré son efficacité, sa stabilité et sa capacité à résister à une crue de récurrence 100 ans. Le projet prévoit le réaménagement des entrées charretières jusqu'à la limite de l'emprise. Pour la partie située sur les propriétés privées riveraines, la correction des entrées charretières sera à la charge de chacun des propriétaires concernés.

Le point de départ du rehaussement de la route de la Langue-de-Terre et le tronçon visé ont été établis par la Municipalité, de concert avec les propriétaires concernés. Tous les travaux seront effectués dans l'emprise de la route actuelle. Ainsi, aucun agrandissement de l'emprise n'est prévu. Toutefois, l'aménagement de nouveaux talus (accotements) exigera un élargissement de l'ordre de 0,75 m de la structure de la route, pour un total de 840 m². La carte 2 montre l'envergure du rehaussement projeté de la route de la Langue-de-Terre selon cinq niveaux.

Les mesures d'immunisation prévues à l'article 9.6 du document complémentaire du schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR) de la MRC de Maskinongé seront respectées. Ainsi, un membre en règle de l'ordre des ingénieurs du Québec (OIQ) mandaté par la municipalité de Maskinongé approuvera les calculs relatifs à l'imperméabilité et la structure du projet de rehaussement lors de la préparation des plans et devis finaux. L'ouvrage sera construit de façon à limiter les risques d'érosion. Aucune mesure d'immunisation particulière n'est prévue, ni aucun enrochement.

2.6 NÉCESSITÉ D'INTERVENTION

La route de la Langue-de-Terre est régulièrement inondée par les eaux du lac Saint-Pierre pendant plusieurs semaines, en moyenne un mois chaque année, lors des crues printanières ou lors d'épisodes de précipitations importantes. Avec les changements climatiques, il est raisonnable de croire que cette situation préoccupante pour les résidents permanents et saisonniers de Maskinongé n'ira pas en s'améliorant. En effet, certains spécialistes indiquent que les crues subites des rivières affluent vers le fleuve Saint-Laurent pourraient être plus fréquentes dans le futur, que la couverture de glace et de neige pourrait être réduite, de même que la période de gel, ce qui pourrait modifier le régime de crues des rivières. Ces épisodes de crues ou de fortes pluies pourraient entraîner la fermeture de la route à la circulation et maintenir les usagers de la route dans l'obligation d'effectuer leurs déplacements à pied ou en embarcation, rendant ainsi l'accès au secteur pour les services de sécurité publique difficile, voire impossible dans certains cas.

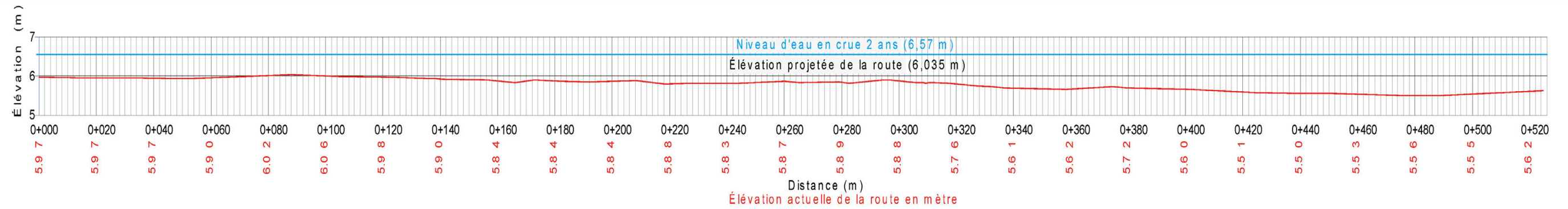
Face à cette situation, la municipalité de Maskinongé souhaite répondre à la demande des résidents du secteur et intervenir afin de réduire l'ampleur et la durée des épisodes d'inondation, et d'ainsi assurer la sécurité de ses citoyens. Bien qu'il soit difficile de se prononcer sur le nombre de jours par année où le tronçon de la route de la Langue-de-Terre rehaussé serait inondé au lendemain des travaux, on peut tout de même estimer que les travaux de rehaussement permettraient de réduire de 20 jours à 4 jours en moyenne par année la période durant laquelle la route serait submergée.

2.7 COÛT DES TRAVAUX

Le coût de construction du projet de rehaussement de la route est évalué sommairement à environ 200 000 \$. À cette étape du projet, la précision de l'estimation est habituellement de l'ordre de -10 % à +25 %. Il s'agit donc d'une estimation embryonnaire, puisque plusieurs variables s'avèrent inconnues à ce stade-ci. L'estimation se raffinerait donc au fil de l'avancement de la conception et de la préparation des plans et devis.

2.8 AMÉNAGEMENTS ET PROJETS CONNEXES

À l'occasion des travaux de rehaussement de la route de la Langue-de-Terre, la municipalité de Maskinongé envisage de réaliser des travaux majeurs d'asphaltage sur l'ensemble de la route.



Rehaussement de la route
(en mètre)

- 0 à 0,1
- 0,1 à 0,2
- 0,2 à 0,3
- 0,3 à 0,4
- 0,4 à 0,5

Hydrographie

0+100 Chainage

MUNICIPALITÉ DE MASKINONGÉ
Rehaussement d'une partie de la route
de la Langue-de-Terre

Rehaussement projeté de la route

Sources : Images, MRC de Maskinongé (2008)
Cadastre, MRC de Maskinongé

Échelle : 1 : 1 500
0 15 30 m
MTM, fuseau 8, NAD83

Mai 2018

Carte 2
WSP

151-12980-00_wspT026_rc2_rehaus_proj_180516.mxd

3 DESCRIPTION DU MILIEU RÉCEPTEUR

3.1 DÉLIMITATION ET JUSTIFICATION DE LA ZONE D'ÉTUDE

Les limites spatiales utilisées dans l'évaluation environnementale varient en fonction de chaque composante des milieux biophysique et humain. Elles sont en effet définies selon différentes portées géographiques afin de décrire adéquatement les différentes composantes du milieu récepteur du projet et des impacts potentiels sur l'environnement.

Trois zones ont été établies, soit :

- une zone d'étude restreinte correspondant au tronçon à l'étude et ses abords;
- une zone d'étude locale qui, pour l'inventaire du milieu naturel, comprend la section de la route de la Langue-de-Terre longeant le lac Saint-Pierre alors que pour le milieu humain, elle a quelques variantes afin de bien couvrir certains éléments, notamment l'organisation spatiale du territoire et la dynamique des accès routiers;
- une zone d'étude élargie qui correspond aux limites de la MRC de Maskinongé.

Étant donné que la plupart des impacts appréhendés du rehaussement de la route de la Langue-de-Terre seront concentrés dans l'environnement immédiat de la route, la zone d'étude restreinte comprend le tronçon d'environ 560 m de la route de la Langue-de-Terre où seront réalisés les travaux, de même que les terrains situés au nord et au sud de celle-ci.

La zone d'étude locale du milieu naturel inclut l'ensemble du tronçon de la route de la Langue-de-Terre longeant le lac Saint-Pierre, ainsi que le territoire adjacent sur une distance d'environ 400 m en rive nord de ce même cours d'eau. Cette zone d'étude vise plus particulièrement la description des composantes du milieu biophysique susceptibles d'être affectées directement par le rehaussement de la route de la Langue-de-Terre.

La zone d'étude locale du milieu humain permet d'avoir un portrait de la dynamique territoriale dans laquelle s'insère le projet. En plus de la route de la Langue-de-Terre, elle englobe les principales artères du réseau routier du secteur, jusqu'au réseau supérieur. Finalement, une zone d'étude élargie correspondant aux limites de la MRC de Maskinongé a été retenue afin de permettre de décrire les caractéristiques socioéconomiques de la population ainsi que l'aménagement et le développement du territoire.

Les composantes des milieux biophysique et humain ont été décrites à l'aide de la documentation existante, d'inventaires et de relevés de terrain, ainsi que de rencontres avec les intervenants du milieu et les résidents du secteur.

3.2 MILIEU HUMAIN

Les sections qui suivent présentent les principales composantes du milieu humain.

Aménagement et développement du territoire

- Selon le schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR) de la MRC de Maskinongé, la zone d'étude restreinte recoupe un territoire d'affectation récréative.
- Le SADR identifie le lac Saint-Pierre, incluant la portion située à Maskinongé, comme un site d'intérêt esthétique.
- La zone d'étude restreinte est située dans une zone inondable 0-2 ans.
- Le 10 août 2016, la municipalité de Maskinongé a obtenu une dérogation au SADR pour les travaux et aménagements prévus en zone inondable 0-2 ans dans le cadre du projet de rehaussement d'une partie de la route de la Langue-de-Terre.
- Le plan d'urbanisme de la municipalité de Maskinongé attribue une affectation récréative au territoire compris dans la zone d'étude restreinte.
- Le secteur de la route de la Langue-de-Terre est situé à l'extérieur du périmètre urbain de Maskinongé. Aucun plan d'aménagement ou de développement pour de nouvelles constructions n'est prévu par la municipalité de Maskinongé dans la zone d'étude restreinte.

Activité économique

- La zone d'étude fait partie de l'aire faunique communautaire du lac Saint-Pierre. Des activités de pêche sportive estivale et hivernale y sont pratiquées. Les espèces pêchées sont le doré jaune, le doré noir, le grand brochet, les achigans, les crapets, le maskinongé, l'esturgeon jaune et la barbotte brune. La pêche sportive à la perchaude et bar rayé y est interdite.
- Le lac Saint-Pierre compte trois pourvoiries et trois centres de pêche d'hiver. Il est estimé que les chasseurs et pêcheurs dépensent annuellement sur place plus de 2 M\$ en hébergement, alimentation, matériel, location d'embarcation et autres.
- En 2004, le lac Saint-Pierre constituait le secteur de pêche commerciale en eau douce le plus important du Saint-Laurent. La perchaude a représenté l'une des espèces les plus importantes pour les pêcheurs commerciaux durant la période de 1960 à 1990. D'autres espèces comme l'esturgeon jaune, la barbotte brune et l'anguille d'Amérique font aussi partie des prises commerciales. En raison de la raréfaction de la ressource, le nombre de permis a été réduit à la suite de la mise en place de programmes de rachat de permis commerciaux. Des 42 pêcheurs commerciaux du lac Saint-Pierre en 2011, il n'en restait que six en 2017.

Utilisation du territoire

- Le développement du secteur de la route de la Langue-de-Terre s'est amorcé dans les années 1940 ou 1950. Ce secteur était occupé par des chalets et roulotte saisonnières. Au fil des années, certaines résidences ont été transformées pour être occupées de façon permanente. Aujourd'hui, le secteur comprend des usages résidentiels, récréatifs et de villégiature.
- Le milieu bâti de la zone d'étude restreinte se caractérise par des habitations réparties principalement de part et d'autre de la route de la Langue-de-Terre. Différents types d'habitation s'y retrouvent : maisons unifamiliales, chalets, habitations secondaires de type roulotte (saisonnières ou permanentes) et maisons mobiles.
- Plusieurs résidences ont fait l'objet de travaux de rénovation et le niveau du rez-de-chaussée a été rehaussé de façon à ne pas être affecté par les inondations.
- Au total, 46 lots privés touchent le tronçon visé par le projet de rehaussement de la route de la Langue-de-Terre.
- On trouve dans la zone d'étude restreinte la Pourvoirie Stéphane Marin, qui comprend deux chalets sur pieux, une maison et une rampe de mise à l'eau dans la rivière Maskinongé. La pourvoirie offre des activités de chasse à la sauvagine en automne, de pêche estivale et sur glace en hiver, et de l'hébergement locatif (chalet), en plus des services de repas et de location de quais. La clientèle de la pourvoirie provient surtout du Québec (pour la pêche) et de l'Europe (pour la chasse automnale). La période d'activité de la pourvoirie s'étend principalement de mai à novembre, sauf pour la pêche sur glace en hiver et une partie du service d'hébergement offert à l'année.
- Des activités de navigation sont pratiquées dans la zone d'étude restreinte, plus spécifiquement sur la rivière Maskinongé et le lac Saint-Pierre. La Marina Le Nid d'Aigle est également située à proximité de la zone d'étude restreinte.

Équipements et infrastructures

- Le niveau de circulation de la route de la Langue-de-Terre est faible et correspond principalement aux déplacements des résidents et à ceux de la clientèle de la pourvoirie.
- Une ligne de distribution sur poteaux de bois longe la route de la Langue-de-Terre.
- Le réseau d'aqueduc municipal dessert le secteur à l'étude. Toutefois, les propriétés du secteur ont des installations d'assainissement autonomes.
- Le secteur de la route de la Langue-de-Terre est desservi en transport scolaire par la Commission scolaire du Chemin-du-Roy. Durant l'année scolaire 2016-2017, on comptait parmi les usagers du transport scolaire de la commission scolaire trois enfants du niveau primaire et un enfant du niveau secondaire résidant le long de la route de la Langue-de-Terre. De ce nombre, un élève résidait le long du tronçon visé par le projet de rehaussement.

Patrimoine et potentiel archéologique

- Selon le *Répertoire du patrimoine culturel du Québec*, aucun élément d'intérêt patrimonial possédant un statut juridique n'est compris dans la zone d'étude restreinte.
- Aucun des bâtiments ou sites patrimoniaux, ni sites d'intérêt esthétique identifiés par la MRC de Maskinongé dans la municipalité de Maskinongé, n'est situé à l'intérieur des limites de la zone d'étude restreinte.

- Selon le ministère de la Culture et des Communications, aucun site archéologique inscrit au registre de l'*Inventaire des sites archéologiques du Québec* (ISAQ) ne se trouve actuellement à l'intérieur des limites de la zone d'étude restreinte.

Paysage

- La route de la Langue-de-Terre est encadrée de chaque côté par une rangée de résidences d'âges et de styles variés.
- Les résidents profitent d'une large vue panoramique sur le fleuve.
- Plusieurs quais et plages aménagés sur les rives des terrains privés le long du fleuve témoignent de la vocation récréative de ce secteur.
- Le profil des terrains est généralement plat sauf pour quelques-uns qui sont plus bas ou légèrement en surplomb de la rue.
- La majorité des terrains sont gazonnés et plusieurs d'entre eux sont bordés par des arbres matures plantés à quelques mètres de la rue.
- La route de la Langue-de-Terre est légèrement sinueuse et en pente descendante vers la rivière Maskinongé.
- La vue des usagers de la route est encadrée de part et d'autre par des résidences et des arbres matures (voir la photo 3). Des points de vue sur le fleuve sont offerts à partir des terrains gazonnés entourant les résidences.
- La fin de la route de la Langue-de-Terre constitue un site intéressant pour l'observation du fleuve et de la rivière Maskinongé.

Photo 3 : Vue des usagers de la route de la Langue-de-Terre



3.3 MILIEU BIOPHYSIQUE

Les sections qui suivent présentent les principales composantes du milieu biophysique.

Hydrographie

- L'élévation de la route de la Langue-de-Terre oscille entre 5,506 m et 6,035 m d'altitude et elle est située dans un secteur où les pentes de terrain sont entre 0 et 2 %.
- La zone d'étude locale comprend une partie du lac Saint-Pierre, cours d'eau dominant du réseau hydrographique de la municipalité de Maskinongé. Elle couvre également l'embouchure des rivières Maskinongé et du Bois-Blanc, de même qu'une extension de la rivière Maskinongé, sous la forme d'un canal situé près de la route Trahan.
- La zone d'étude locale est également située dans la plaine inondable 0-2 ans et dans un secteur caractérisé par la présence de milieux humides.
- La plaine inondable du fleuve Saint-Laurent au droit du projet est très large.
- La largeur d'écoulement du fleuve lors du passage d'une crue 2 ans est supérieure à 15 km.

Caractéristiques des sols

- La municipalité de Maskinongé n'a relevé aucun site industriel contaminé dans la zone d'étude locale. Le Répertoire des terrains contaminés du MDDELCC n'en fait également aucune mention.

Végétation

- La zone d'étude locale est comprise dans le domaine bioclimatique de l'érablière à bouleau jaune sous-domaine de l'est.
- Les milieux boisés de la zone d'étude locale sont des marécages arborescents constitués d'érables argentés et d'essences de feuillus humides telles que l'orme d'Amérique (*Ulmus americana*), le frêne noir (*Fraxinus nigra*), le frêne rouge (*Fraxinus pennsylvanica*), l'érable rouge (*Acer rubrum*) et le peuplier baumier (*Populus balsamifera*).
- Des inventaires terrain ont été réalisés le 21 septembre 2015 à l'intérieur d'une zone d'environ 15 m de part et d'autre du tronçon de la route de la Langue-de-Terre visé par les travaux de rehaussement. Ces inventaires ont permis d'identifier qu'à l'intérieur de l'emprise, la végétation présente de chaque côté du tronçon est engazonnée et entretenue par les résidents, comme il est possible de l'observer sur les photos 4 et 5.
- Selon les données du Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ), aucune espèce floristique à statut particulier n'est située dans la zone d'étude locale.
- La visite sur le terrain a permis de confirmer l'absence d'espèces floristiques à statut particulier dans le milieu présent de part et d'autre du tronçon visé par le projet.
- Étant donné la nature gazonnée du milieu, la visite au terrain n'a révélé la présence d'aucune espèce exotique envahissante (EEE) dans la zone immédiate des travaux.

Habitat et faune

- En fonction des habitats présents dans la zone d'étude locale, certaines espèces sont susceptibles de fréquenter ce territoire. Parmi ces espèces, mentionnons le cerf de Virginie (*Odocoileus virginianus*), les belettes (*Mustela* spp.), le castor du Canada (*Castor canadensis*), la loutre de rivière (*Lontra canadensis*), le rat musqué (*Ondatra zibethicus*), le raton laveur (*Procyon lotor*), les écureuils et la mouffette rayée (*Mephitis mephitis*).
- Lors de la visite de terrain, aucune espèce animale ou signe de présence n'a été observé dans la zone immédiate des travaux.
- Les milieux naturels de la zone d'étude locale sont susceptibles d'être fréquentés par plusieurs espèces d'anoures telles que la grenouille des bois (*Lithobates sylvaticus*), la grenouille léopard (*Lithobates pipiens*), la grenouille verte (*Lithobates clamitans*), le crapaud d'Amérique (*Anaxyrus americanus*) et l'ouaouaron (*Lithobates catesbeianus*). De plus, certaines espèces de couleuvres ou de salamandres sont aussi susceptibles d'y être présentes.
- Le CDPNQ recense dans un rayon de 6 km de la zone d'étude locale, le hibou des marais (*Asio flammeus*) dont le statut est susceptible d'être désigné menacé ou vulnérable ainsi que le pygargue à tête blanche (*Haliaeetus leucocephalus*) et le petit blongios (*Ixobrychus exilis*) qui sont deux espèces désignées vulnérables. Aucune espèce d'oiseaux n'a été observée lors de la visite de terrain.

- Au total 59 des 73 espèces retrouvées dans le fleuve Saint-Laurent sont présentes dans le lac-Saint-Pierre et sont donc susceptibles d’être présentes dans la zone d’étude. De celles-ci, six espèces ont un statut particulier, soit l’alose savoureuse (*Alosa sapidissima*), le dard de sable (*Ammocrypta pellucida*), l’esturgeon jaune (*Acipenser fulvescens*), le fouille-roche gris (*Percina copelandi*), le méné d’herbe (*Notropis bifrenatus*) et le méné à tête rose (*Notropis rubellus*).
- La zone immédiate des travaux est peu propice à la fraie des poissons puisque le milieu est engazonné. Le potentiel des abords de la route pour la reproduction des poissons est faible en raison de l’entretien paysager exercé par les résidents. D’autre part, les abords de la route sont dépourvus d’herbiers aquatiques et de prairies humides en raison de cet entretien paysager. Conséquemment, la zone immédiate des travaux ne constitue pas un habitat de qualité pour l’alimentation des poissons.
- La partie ouest du tronçon de la route de la Langue-de-Terre visé par les travaux de rehaussement est comprise à l’intérieur d’une aire de concentration d’oiseaux aquatiques (02-04-0054-1994) (voir la carte 3).
- La zone d’étude locale recoupe l’aire faunique communautaire du lac Saint-Pierre, soit une aire de gestion visant la mise en valeur, la protection et la réhabilitation de la faune aquatique. Cette aire comprend le lac Saint-Pierre et son archipel ainsi que les rivières qui s’y déversent, dont la portion aval de la rivière Maskinongé.

Photo 4 : Vue vers l’est de la route de la Langue-de-Terre

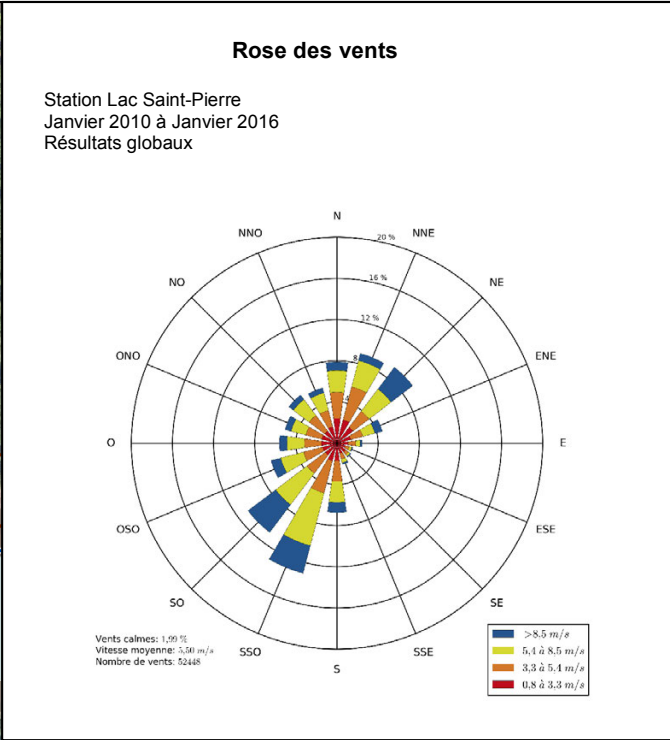
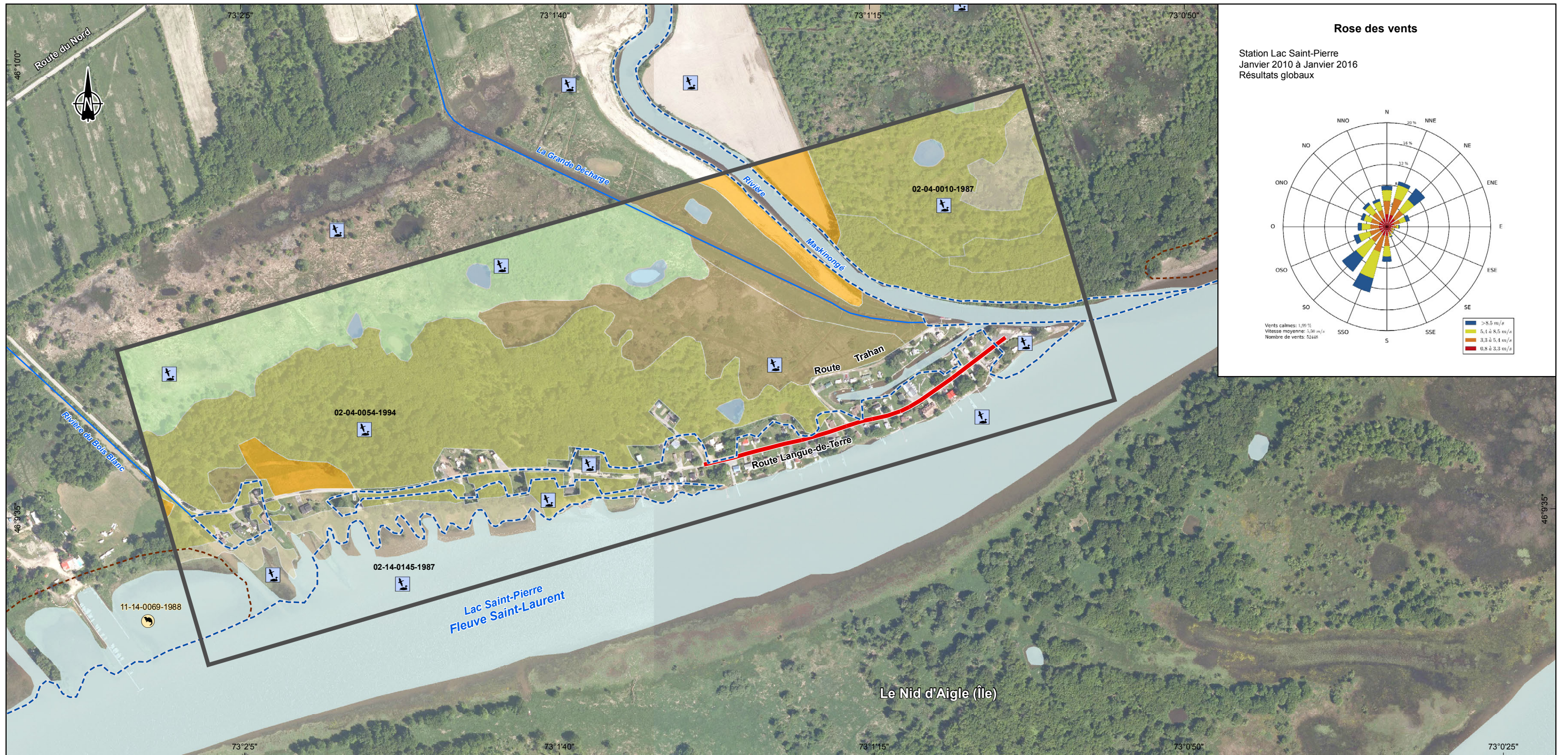


Source : WSP, 21 septembre 2015

Photo 5 : Vue du côté sud de la route de la Langue-de-Terre



Source : WSP, 21 septembre 2015



- Zone d'étude restreinte
 - Tronçon à l'étude
- Végétation**
- Marécage arborescent
 - Marécage arbustif
 - Marais
 - Étang
 - Friche
 - Agricole

- Habitat faunique**
- Aire de concentration d'oiseaux aquatiques
 - Habitat du rat musqué
- 11-14-0069-1988 Numéro d'habitat
- Hydrographie**
- Ruisseau permanent

MUNICIPALITÉ DE MASKINONGÉ
Rehaussement d'une partie de la route de la Langue-de-Terre

Inventaire du milieu naturel

Sources :
Images, MRC de Maskinongé (2008)
MFFP, 2008 et 2015
CIC, 2008

Échelle : 1 : 6 500
0 75 150 m
MTM, fuseau 8, NAD83

Maï 2018

Carte 3

151-12980-00_wspT027_rC3_milieu_naturel_180516.mxd

4 CONSULTATION AVEC LE MILIEU

4.1 CONSULTATION MENÉE EN 2014 ET 2015

À partir du dépôt d'une pétition des résidents de la route de la Langue-de-Terre le 2 juin 2014 réclamant une solution pour réduire l'exposition de la route aux inondations printanières, la municipalité de Maskinongé a mené une série d'actions et de consultation dans le but de définir les modalités du projet de rehaussement d'une partie de la route. La chronologie des événements et les principales actions menées par la Municipalité en 2014 et 2015 sont :

- 12 août 2014 : Adoption de la résolution #243-08-14, pour retenir les services de Maxime Boisvert, ingénieur de la MRC de Maskinongé, afin de réaliser les plans et devis du projet de rehaussement et produire une estimation des coûts des travaux. Un plan de relevés et une estimation des coûts ont été réalisés.
- Décembre 2014 : Le MDDELCC transmet un avis d'assujettissement à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement ainsi qu'à l'adoption d'une dérogation au SADR de la MRC de Maskinongé.
- 16 juin 2015 : À la suite d'une invitation transmise par la poste à chacun des 84 propriétaires de la route de la Langue-de-Terre, une première rencontre a eu lieu entre les représentants de la municipalité de Maskinongé et ces résidents. Au total, 34 personnes assistent à cette rencontre.
 - Des explications sur le projet sont données aux participants à la rencontre, notamment qu'une étude d'impact sur l'environnement est requise dans le cas d'un rehaussement sur environ 560 m. Cette étude devra être payée en tout ou en partie par les résidents du secteur de la Langue-de-Terre. Par contre, il est mentionné qu'une étude d'impact n'est pas requise dans le cas d'un rehaussement sur une distance de moins de 300 m. Il est aussi précisé que dans l'éventualité où le projet se réalise, tout rehaussement de terrain privé de citoyens sera interdit, sauf pour les entrées charretières.
 - Les résidents du secteur de la Langue-de-Terre concluent que ça ne vaudrait pas la peine de faire seulement 300 m de rehaussement ou moins.
- 6 octobre 2015 : À la suite d'une invitation transmise par la poste à chaque propriétaire concerné, une deuxième rencontre a eu lieu entre les représentants de la municipalité de Maskinongé et les résidents de la route de la Langue-de-Terre. Une cinquantaine de personnes assistent à cette rencontre.
 - Les participants sont informés des coûts du projet, de la portion de ces coûts qui devra être assumée par les résidents du secteur et de la possibilité d'emprunt au fonds de roulement de la Municipalité.
 - À la suite d'un vote secret, 57 % des citoyens concernés et présents ont demandé que le projet aille de l'avant avec un emprunt au fonds de roulement de la Municipalité.
- 19 octobre 2015 : Lors d'une séance extraordinaire, le contrat pour la réalisation de l'étude d'impact sur l'environnement est adjugé, sous condition que les personnes habiles à voter du secteur approuvent le règlement d'emprunt au fonds de roulement.
- 6 novembre 2015 : Un avis public adressé aux personnes habiles à voter du secteur, pour l'approbation du règlement d'emprunt au fonds de roulement est affiché aux deux endroits désignés, comme prévu par la Loi. Même s'il n'y a aucune obligation par la Loi, l'avis public est transmis par la poste à tous les propriétaires concernés.
- 16 novembre 2015 : Approbation du règlement d'emprunt au fonds de roulement par les citoyens du secteur.

À la suite de ces événements, la réalisation d'une ÉIE a été confiée à WSP. Le mandat de WSP comprenait également la réalisation d'une demande de dérogation aux dispositions relatives à la protection des zones à risques d'inondation du SADR de la MRC de Maskinongé, qui a été déposée le 1^{er} février 2016 à la MRC et accordée le 10 août 2016. L'ÉIE a par la suite été amorcée.

4.2 CONSULTATION MENÉE EN 2017

Les résidents de la route de la Langue-de-Terre ont été invités à participer à une rencontre d'information et de consultation dans le cadre de l'ÉIE dont la réalisation s'est effectuée d'août 2016 à juillet 2017. Des invitations ont été envoyées aux 84 propriétaires de terrains ou résidences situés le long de la route de la Langue-de-Terre pour une rencontre qui devait avoir lieu le 10 avril 2017. En raison des épisodes d'inondation exceptionnels qui ont eu lieu dans le secteur de la route de la Langue-de-Terre et dans d'autres secteurs de Maskinongé au printemps 2017, la rencontre a été reportée au 29 juin 2017.

Cette rencontre a eu lieu au Centre communautaire de Maskinongé, où 34 propriétaires du secteur de la route de la Langue-de-Terre se sont déplacés. Le maire de la municipalité de Maskinongé a ouvert la rencontre et est demeuré présent tout au long de celle-ci pour répondre aux questions. La directrice générale et secrétaire trésorière de la municipalité assistait également à la rencontre.

En première partie de la rencontre, une présentation du projet et des résultats préliminaires de l'étude d'impact sur l'environnement a été effectuée par la chargée de projet de WSP ayant réalisé l'étude, qui était également accompagnée d'un ingénieur de la même firme, spécialisé dans les travaux routiers. Une période de questions et de commentaires s'en est suivie en deuxième partie de la rencontre. La rencontre a duré un peu plus d'une heure.

Les résidents présents à la rencontre avaient certaines questions concernant le partage des frais associés à la réalisation du projet entre la municipalité et les propriétaires du secteur. La municipalité a rappelé que le partage des coûts liés à la réalisation de l'ÉIE avait fait l'objet d'une entente avec les propriétaires à 80 % par les propriétaires et 20 % par la Municipalité lors de la rencontre tenue le 6 octobre 2015. La municipalité a indiqué que les coûts des travaux de rehaussement seraient défrayés par le programme de la taxe sur l'essence et de la contribution du Québec (TECQ). Comme les travaux nécessiteront la correction des pentes des entrées des résidents, les participants à la rencontre souhaitaient savoir qui en serait responsable. La Municipalité a répondu qu'elle corrigerait la partie de la pente dans l'emprise de la route. La correction de la pente en propriété privée sera aux frais des propriétaires.

La conception de la route a également fait l'objet de certaines questions. Un participant s'inquiétait notamment de la capacité de la route rehaussée à résister à l'érosion. Comme le projet est à une étape préliminaire, les détails à ce sujet n'ont pu être précisés. Toutefois, lors de la réalisation des plans et devis, des mesures seront prévues afin de prévenir l'érosion, par exemple l'engazonnement des talus. Aussi, d'autres participants s'interrogeaient sur les mesures qui pourraient être prises pour faciliter le drainage de la route de la Langue-de-Terre, par exemple des fossés. La route étant située dans la zone 0-2 ans de la plaine inondable du fleuve Saint-Laurent, il a été précisé que la meilleure solution pour faciliter le drainage de la route était celle offerte par la Municipalité, soit son rehaussement.

Enfin, soulignons que de façon générale, les participants se sont montrés très favorables au projet. À cet égard, plusieurs participants se sont montrés préoccupés par les différents obstacles que pourrait connaître le projet et empêcher sa réalisation, que ce soit un refus des autorités gouvernementales d'autoriser le projet, ou encore un report du projet en fonction de priorités plus urgentes identifiées par la municipalité d'ici la réalisation des travaux.

5 ANALYSE DES IMPACTS

5.1 MÉTHODOLOGIE

La méthode utilisée pour identifier et pour évaluer les impacts du projet repose, dans un premier temps, sur l'identification des sources d'impact et des composantes du milieu susceptibles d'être touchées.

Les sources d'impact correspondent aux activités du projet qui sont susceptibles de modifier directement ou indirectement une composante du milieu récepteur. Elles peuvent être divisées selon les phases du projet, soit principalement la construction (installations temporaires, remblais et déblais, asphaltage, signalisation, etc.) et l'exploitation (présence et utilisation de la route).

L'évaluation d'un impact se fait en tenant compte de la durée, de l'étendue et de l'intensité de celui-ci, ainsi que de la valorisation accordée par la population et par les spécialistes à la composante du milieu récepteur touchée. Afin de prévenir ou de diminuer les impacts négatifs du projet sur l'environnement, des mesures d'atténuation sont mises de l'avant. Une série de mesures sont appliquées pour réduire les impacts négatifs en phase de construction et en phase d'exploitation. En plus de ces mesures, d'autres mesures adaptées ou conçues en fonction des particularités du projet sont également proposées afin de prévenir ou de diminuer un effet particulier. Toutes ces mesures sont considérées dans l'évaluation des impacts du projet.

Les différents critères décrits précédemment ainsi que les mesures d'atténuation retenues sont pris en compte dans l'évaluation de l'importance de chacun des impacts anticipés. Les différents impacts résiduels sont ensuite classés selon leur importance, laquelle peut être négligeable, mineure, moyenne ou majeure.

5.2 IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION

À noter qu'après analyse des sources d'impact, aucun impact n'est appréhendé sur le **patrimoine archéologique** et sur l'**hydrologie**. Concernant le **patrimoine archéologique**, le MCC indique qu'aucun site archéologique actuellement connu n'est localisé dans les limites de l'emprise étudiée. De plus, les travaux de construction prévus ne comprennent pas de travaux d'excavation. Ainsi, aucun site archéologique connu ou inconnu jusqu'à présent ne devrait subir d'impact négatif lors de la réalisation des travaux à l'intérieur de ces limites. Par ailleurs, les mesures d'atténuation courantes s'appliqueront. Ainsi, en cas de découverte fortuite d'artefacts ou de vestiges archéologiques, les découvertes seront communiquées par le surveillant de chantier à la municipalité de Maskinongé, ainsi qu'au MCC, en vertu de l'article 74 de la *Loi sur le patrimoine culturel*. Une telle découverte fortuite nécessite l'interruption des travaux à l'endroit de la découverte, la protection du lieu par des mesures de protection temporaires, l'évaluation de la découverte et, le cas échéant, la fouille archéologique du site.

Concernant l'**hydrologie**, le tronçon de la route considéré sera rehaussé à une élévation approximative de 6,035 m, soit le point actuellement le plus élevé du tronçon. Il demeurera ainsi sous le niveau d'inondation de récurrence 2 ans (6,57 m). Le projet constitue ainsi un empiètement dans la zone inondable de récurrence 2 ans du fleuve Saint-Laurent. En plus du rehaussement projeté, un empiètement supplémentaire de 840 m² en zone inondable 2 ans sera observé par la mise en place des talus de la route. Rappelons que la plaine inondable du fleuve Saint-Laurent au droit du projet est considérable, soit une largeur d'écoulement du fleuve supérieure à 15 km lors du passage d'une crue 2 ans. Ainsi, l'empiètement du projet dans la section d'écoulement du fleuve apparaît négligeable. Aucun impact significatif sur les niveaux d'eau et les vitesses d'écoulement n'est ainsi appréhendé. De très faibles modifications de vitesses et niveaux d'eau pourraient toutefois être observées ponctuellement.

Par ailleurs, étant donné l'impact négligeable du projet sur la section d'écoulement, l'ouvrage projeté ne devrait pas augmenter significativement les risques d'inondations en amont de la route de la Langue-de-Terre et ne devrait pas contraindre significativement le régime des glaces. Il convient de souligner qu'aucun épisode historique d'embâcles de glace n'a été rapporté pour le secteur d'étude. Par ailleurs, les résidents du secteur observent à l'occasion des accumulations de glace qui n'entraînent aucune conséquence néfaste. Enfin, l'ouvrage sera construit avec des matériaux appropriés, afin de limiter les risques d'érosion.

Par conséquent, considérant les répercussions négligeables du projet sur le régime hydraulique, le projet n'entraînera pas d'impact sur la zone d'inondation.

5.2.1 MILIEU HUMAIN

Les impacts résiduels du projet sur les composantes du milieu humain sont tous d'importance mineure ou négligeable.

Durant la phase de construction, les impacts susceptibles d'affecter les composantes du milieu humain relèvent principalement de la perturbation de la circulation routière, du dérangement pour les résidents lié aux nuisances sonores, du risque d'interruption du service de la ligne de distribution électrique d'Hydro-Québec ainsi que de la modification du paysage et de l'ambiance visuelle.

Également, les activités de la pourvoirie Stéphane Marin pourraient être dérangées par les travaux de rehaussement de la route de la Langue-de-Terre. Les activités de la pourvoirie s'échelonnent de mai à novembre et comprennent entre autres la pêche estivale. Étant donné que les travaux auront lieu durant deux semaines à une période entre la mi-juillet et la fin de l'été, il se pourrait que les clients de la pourvoirie subissent un dérangement temporaire associé aux travaux, plus spécifiquement en lien avec le bruit et la perturbation de la circulation.

Le propriétaire de la pourvoirie sera informé à l'avance de l'horaire et de l'échéancier des travaux de construction. Ce dernier pourra ainsi informer sa clientèle. Les mesures prévues pour atténuer l'impact des travaux sur la circulation locale (circulation en demi-voie, affichage, etc.) permettront par ailleurs d'avoir accès facilement à la pourvoirie malgré les travaux. En tenant compte des mesures d'atténuation prévues, l'impact sur les activités de la pourvoirie sera donc négligeable.

Par ailleurs, les travaux de rehaussement de la route de la Langue-de-Terre nécessiteront le réaménagement des entrées charretières de certaines propriétés privées en bordure du tronçon rehaussé. En effet, la pente de certaines entrées devra être adoucie en fonction du niveau de rehaussement projeté. De plus, un seul aménagement situé en bordure de la route de la Langue-de-Terre pourrait être affecté par le projet de rehaussement de la route. Il s'agit d'un muret de pierre en façade qui se trouve à la limite de l'emprise de la route. Les travaux de remblaiement de l'accotement seront réalisés de façon à s'assurer de ne pas affecter ce muret de pierre. Ailleurs le long de la route, les surfaces de l'accotement et les espaces contigus sont gazonnés et aucun arbre ne se situe dans l'emprise de la route. Toutefois, environ une vingtaine d'arbres sont localisés à 2,5 m et moins de la limite de l'emprise de la route. La Municipalité s'assurera que les travaux de rehaussement de la route n'affecteront pas l'intégrité de ces arbres. Ainsi, les modifications sont jugées d'intensité faible et l'importance de l'impact résiduel est considérée mineure (voir la figure 1).

En exploitation, aucun impact négatif n'est prévu. On prévoit plutôt une amélioration du lien routier en réduisant les risques de fermeture lors de crues soudaines.

5.2.2 MILIEU BIOPHYSIQUE

Les impacts résiduels sur les composantes du milieu biophysique sont tous d'importance mineure ou négligeable.

Durant la phase de construction, les impacts susceptibles d'affecter les composantes du milieu biophysique sont liés principalement aux risques de contamination des sols et des eaux de surface par des produits pétroliers et autres matières dangereuses utilisés, à la possibilité de dégradation temporaire de la qualité de l'eau de surface par l'apport de sédiments dans les cours d'eau ainsi qu'à la détérioration de la qualité de l'air par un accroissement des concentrations de poussières dans le milieu environnant. Une série de mesures d'atténuation seront appliquées afin de minimiser ces perturbations.

À noter que les travaux de rehaussement de la route de la Langue-de-Terre ne nécessiteront aucun déboisement et ne toucheront à aucun milieu humide. De plus, aucune espèce floristique à statut particulier n'est présente à proximité de la zone des travaux.

Par ailleurs, les travaux prévus pourraient entraîner l'introduction d'espèce exotique envahissante (EEE). Actuellement, la zone des travaux ne renferme aucune EEE. Des mesures seront mises en place afin de prévenir l'introduction d'EEE dans ce secteur. L'impact résiduel sur la végétation terrestre est donc négligeable.

Aussi, en phase de construction, les travaux occasionneront du dérangement de la faune terrestre, de l'herpétofaune et de l'avifaune en raison du bruit, de la circulation et de la présence de la machinerie. Il y aura donc évitement des secteurs situés à proximité des travaux, du moins pour les espèces sensibles à l'activité humaine. Puisque le dérangement sera temporaire,

qu'il touchera une superficie restreinte, que l'intensité sera faible et que de nombreux habitats de remplacement sont disponibles à proximité, l'importance de cet impact est considérée mineure.

Enfin, aucun impact n'est appréhendé sur la faune aquatique durant la période de construction car les travaux seront réalisés en période d'étiage, ce qui signifie que la zone des travaux sera à sec. De plus, les travaux ne toucheront à aucun cours d'eau ou fossé. Enfin, les travaux seront réalisés à l'intérieur de la période de réalisation des travaux dans l'habitat du poisson pour la région de la Mauricie, soit du 15 juillet au 31 mars. Aussi, aucun impact n'est anticipé sur la faune aquatique en exploitation.

5.3 BILAN DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX RÉSIDUELS

En tenant compte des mesures d'atténuation proposées, l'importance des impacts négatifs du projet sur le milieu récepteur est jugée mineure ou négligeable dans tous les cas.

Le tableau 2 présente les mesures d'atténuation qui seront mises en œuvre et dresse un bilan des impacts environnementaux qui résulteront du projet. Bien que le projet de rehaussement de la route de la Langue-de-Terre ne soit pas contraint de se conformer aux exigences des projets routiers du MTMDET, les mesures d'atténuation suggérées s'inspirent des mesures courantes citées dans le Cahier des charges et devis généraux du MTMDET (MTQ, 2012) et le document intitulé « L'environnement dans les projets routiers du ministère des Transports du Québec » (MTQ, 2008). La colonne du tableau bilan portant sur les mesures d'atténuation résume les mesures courantes en référant à certaines sections de ces deux documents.

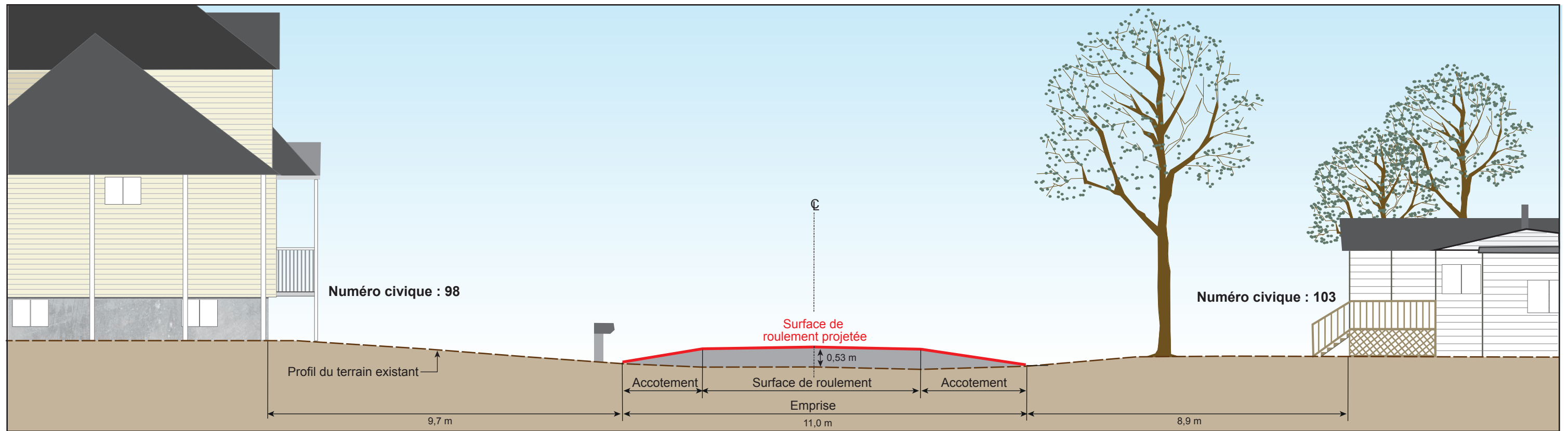
Tableau 2 : Bilan des impacts environnementaux et mesures d'atténuation pour le projet de rehaussement d'une partie de la route de la Langue-de-Terre

Composante du milieu récepteur	Source de l'impact	Description de l'impact	Mesures d'atténuation	Importance de l'impact résiduel	Liste des mesures d'atténuation
Circulation et sécurité routière	Phase de construction Activités générales de construction	Les travaux sont susceptibles d'occasionner des perturbations au niveau de la circulation routière en raison de la présence du chantier. <i>Section 6.3.1 de l'ÉIE</i>	1 – 2 – 3	Mineure	1) Il est interdit à l'entrepreneur d'interrompre la circulation sur un chemin public à moins d'être autorisé par la municipalité, qui détermine alors les mesures d'atténuation à appliquer, notamment la circulation en demi-voie. <i>Référence (s) :</i> • <i>EPR¹ : Section 8.2.3</i> • <i>CCDG² : Section 10.3</i>
Services publics	Phase de construction Intervention sur la ligne de distribution électrique	L'intervention qui pourrait être nécessaire sur la ligne de distribution électrique afin que soit respecté le dégagement minimum requis selon les normes d'Hydro-Québec pourrait accroître le risque d'interruption de ce service. <i>Section 6.3.2 de l'ÉIE</i>	4	Mineure	2) Une signalisation adéquate sera mise en place pendant les travaux pour renseigner les usagers de la route sur les risques potentiels, le cas échéant. <i>Référence (s) :</i> • <i>CCDG : Section 10.3</i>
Activités socioéconomiques	Phase de construction Activités générales de construction	Les activités de la pourvoirie Stéphane Marin pourraient être dérangées par les travaux, plus spécifiquement en lien avec le bruit et la perturbation de la circulation. <i>Section 6.3.3 de l'ÉIE</i>	1 – 2 – 3	Négligeable	3) La municipalité de Maskinongé, les résidents situés à proximité et le propriétaire de la pourvoirie Stéphane Marin seront informés de l'horaire et de l'échéancier des travaux. <i>Référence(s) :</i> • <i>EIE³ : Sections 6.3.1 et 6.3.5</i>
	Phase d'exploitation Rehaussement de la route	Le rehaussement de la route aura comme conséquence de réduire les risques de fermeture de cette dernière lors des crues printanières. <i>Section 6.3.3 de l'ÉIE</i>	Aucune	Positif	4) Une entente avec Hydro-Québec sera prise afin de définir les modalités d'intervention pour s'assurer que la ligne de distribution électrique respecte les normes de dégagement et que les travaux soient effectués sans interruption du service public. <i>Référence (s) :</i> • <i>CCDG : Article 6.13</i>
Milieu bâti	Phase de construction	Les travaux nécessiteront la modification des entrées charretières de certaines propriétés privées en bordure du tronçon rehaussé. <i>Section 6.3.4 de l'ÉIE et réponse à la question QC-25 du MDDELCC</i>	Aucune	Mineure	5) Réaliser les travaux en période de jour, du lundi au vendredi et en dehors des jours fériés. <i>Référence(s) :</i> • <i>EIE : Section 6.3.5</i>
Ambiance sonore	Phase de construction Activités générales de construction	Les nuisances sonores occasionnées par les travaux seront perçues localement par la population établie à proximité de la route. <i>Section 6.3.5 de l'ÉIE</i>	3 – 5	Mineure	6) Prendre les précautions d'usage visant l'entretien et le ravitaillement des véhicules de transport et de la machinerie sur le site des travaux. Les ravitaillements et le nettoyage de la machinerie seront effectués à l'intérieur d'aires délimitées à cette fin situées à au moins 60 m des cours d'eau. <i>Référence (s) :</i> • <i>EPR : Annexe A, p. 103-6 et 103-7, article 9</i> • <i>CCDG : Section 10.4.3.1</i>
Paysage	Phase de construction Activités générales de construction	La présence du chantier et certaines des activités qui auront lieu pendant les travaux auront un impact négatif temporaire sur le paysage. <i>Section 6.3.6 de l'ÉIE</i>	Aucune	Mineure	7) Arrêter la fuite lors d'un déversement accidentel, confiner le produit et le récupérer le plus rapidement possible au moyen d'équipements adéquats (boudins de confinement, rouleaux absorbants, mousses de sphaigne, etc.). Tous les entrepreneurs devront posséder en permanence une trousse de récupération de produits pétroliers. <i>Référence (s) :</i> • <i>EPR : Annexe A, p. 103-7, article 10</i> • <i>CCDG : Section 10.4.2</i>
	Phase d'exploitation Rehaussement de la route	Certains stationnements et des aménagements paysagers des propriétés devront être modifiés. <i>Section 6.3.6 de l'ÉIE</i>	Aucune	Mineure	8) Prévoir l'instauration et l'application d'un plan d'urgence en cas de déversement accidentel de contaminants. Placer bien à la vue des travailleurs une affiche indiquant le numéro d'Urgence Environnement ainsi que les noms et numéros de téléphone des responsables des mesures d'urgence. <i>Référence (s) :</i> • <i>EPR : Annexe A, p. 103-7, article 10</i>
Sols	Phase de construction Activités générales de construction	Les activités de construction peuvent s'accompagner d'un risque de contamination des sols par des produits pétroliers ou autres. <i>Section 6.3.7 de l'ÉIE</i>	6 – 7 – 8	Mineure	

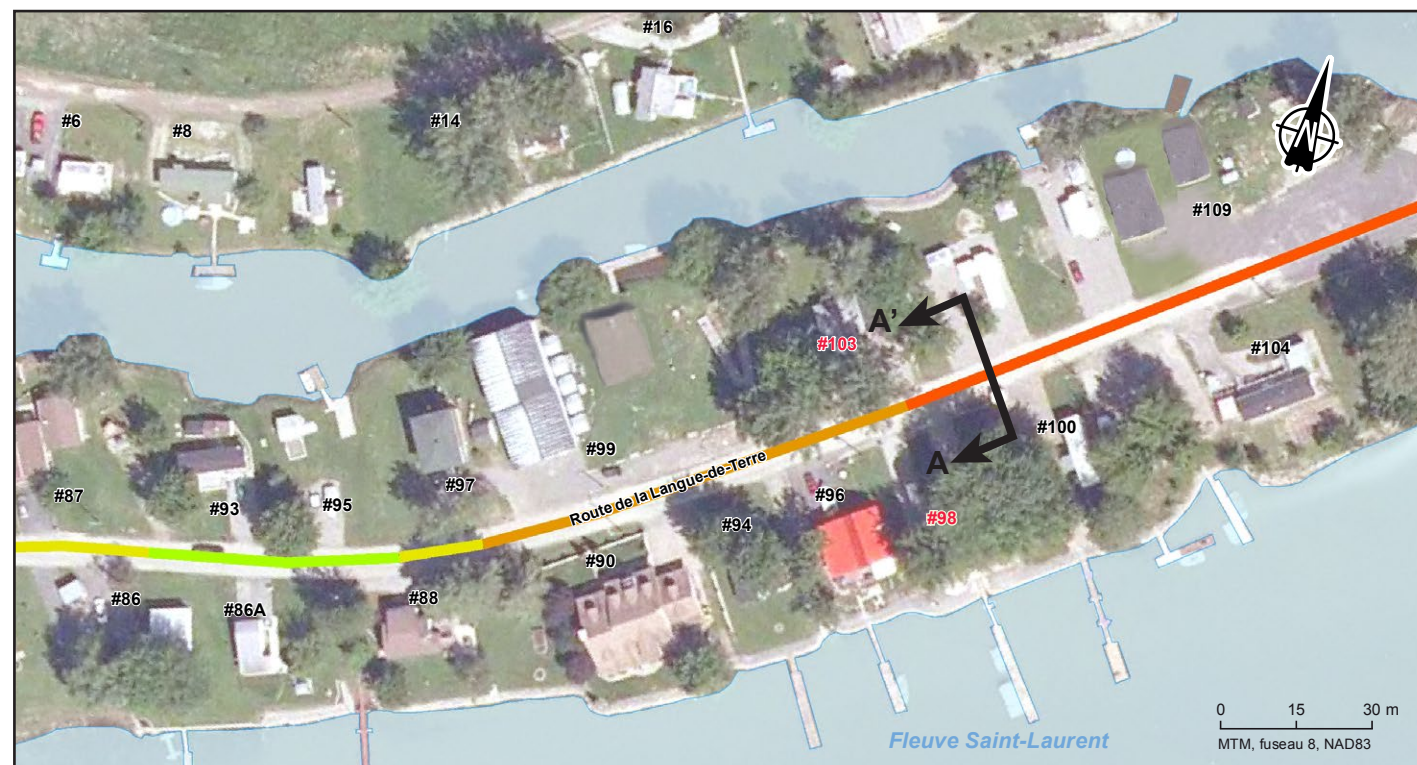
Tableau 2 : Bilan des impacts environnementaux et mesures d'atténuation pour le projet de rehaussement d'une partie de la route de la Langue-de-Terre (suite)

Composante du milieu récepteur	Source de l'impact	Description de l'impact	Mesures d'atténuation	Importance de l'impact résiduel	Liste des mesures d'atténuation (suite)
Qualité des eaux de surface	Phase de construction Activités générales de construction	Plusieurs des activités qui se dérouleront pendant les travaux s'accompagnent d'un risque de contamination des eaux de surface, notamment par des produits pétroliers. <i>Section 6.3.8 de l'EIE</i>	6 – 7 – 8 – 12 – 13	Mineure à négligeable	9) De l'eau ou un abat-poussière sera appliqué dans les secteurs potentiellement problématiques lorsque les conditions météorologiques favoriseront une dispersion significative de poussière dans l'air. <i>Référence (s) :</i> • <i>EPR : Section 8.2.4</i> • <i>CCDG : Section 12.4</i>
		Les travaux de construction sont susceptibles de provoquer l'érosion des sols et le ruissellement des matières en suspension pouvant entraîner une dégradation temporaire de la qualité de l'eau de surface par l'apport de sédiments dans les cours d'eau. <i>Réponse à la question QC-29 du MDDELCC</i>			10) Les entrepreneurs nettoieront tous les engins de chantier avant leur arrivée au site des travaux afin d'enlever boue, fragments de plantes et débris visibles. <i>Référence(s) :</i> • <i>EIE : Section 6.3.10</i>
Qualité de l'air	Phase de construction Activités générales de construction	Les travaux pourraient occasionner la détérioration temporaire de la qualité de l'air dans le milieu environnant. <i>Section 6.3.9 de l'EIE</i>	9	Négligeable	11) À la fin des travaux, les surfaces perturbées seront reprofilées et les aires de travailensemencées rapidement avec un mélange de semences approprié ou engazonnées par plaque afin d'accélérer le processus de revégétalisation. <i>Référence(s) :</i> • <i>EIE : Section 6.3.10</i>
Végétation	Phase de construction Activités générales de construction	Risques d'introduction des EEE. <i>Section 6.3.10 de l'EIE</i>	10 – 11	Négligeable	12) Des dispositifs de protection, si requis, permettront de réduire l'érosion des sols. Au fur et à mesure de l'avancement des travaux, les sols seront stabilisés dans les zones les plus vulnérables à l'érosion. Les aires de chantier seront restaurées en favorisant l'implantation rapide de la végétation. <i>Référence (s) :</i> • <i>CÉIE, QC-29, page 21</i>
Avifaune, faune terrestre et herpétofaune	Phase de construction Activités générales de construction	Pendant les travaux, les oiseaux seront dérangés par le bruit et pourraient éviter le secteur des travaux et sa périphérie. <i>Section 6.3.11 de l'EIE</i>	Aucune	Mineure	13) Une série de mesures d'atténuation pourraient être appliquées, si requis. Ces mesures pourraient comprendre la mise en place d'ouvrages de contrôle. Aux endroits jugés nécessaires, un rideau de confinement pourrait être jumelé à l'utilisation de barrières à sédiments ou de filtres à ballots de paille afin d'y retenir les particules fines engendrées par les travaux, si les conditions, notamment météorologiques, l'exigent. • <i>CÉIE, QC-29, page 20</i>

- 1 EPR : Réfère au document L'environnement dans les projets routiers du ministère des Transports du Québec (MTQ, 2008).
 2 CCDG : Réfère au document Cahier des charges et devis généraux – Infrastructure routière – Construction et réparation – Édition 2013 (MTQ, 2012).
 3 EIE : Réfère à la présente étude d'impact sur l'environnement.
 4 CÉIE : Réfère au document Complément à l'étude d'impact sur l'environnement – Réponses aux questions et commentaires du MDDELCC (WSP, 2018).



Coupe A-A' de la route de la Langue-de-Terre



Vue en plan



Localisation de la coupe A-A'

MUNICIPALITÉ DE MASKINONGÉ
Rehaussement d'une partie de la route
de la Langue-de-Terre

Coupe du rehaussement projeté de la route

Sources : Images, MRC de Maskinongé (2008)
Cadastre, MRC de Maskinongé

Figure 1

Mai 2018

WSP

151-12980-00_wspT011_eif6-1_profil_170711.mxd

6 PROGRAMME DE SURVEILLANCE ENVIRONNEMENTALE ET DE SUIVI

6.1 SURVEILLANCE

Afin d'assurer le respect des exigences gouvernementales et des engagements de la municipalité de Maskinongé, un programme de surveillance environnementale du projet sera mis en œuvre et effectué en deux phases, soit lors de la préparation des plans et devis définitifs, et pendant les travaux de construction.

6.1.1 PRÉPARATION DES PLANS ET DEVIS

Le programme de surveillance se planifie dès la phase de préparation des plans et devis du projet. Cette étape vise à intégrer aux plans et devis ainsi qu'aux documents d'appel d'offres ou aux autres documents contractuels les mesures d'atténuation proposées dans la présente étude d'impact sur l'environnement ainsi que les conditions prescrites par les autorisations environnementales, ou encore les exigences particulières du décret à venir, s'il y a lieu. Le devis « Protection de l'environnement » est préparé à cette étape.

6.1.2 CONSTRUCTION

Les normes, les directives et les mesures environnementales inscrites aux plans et devis (clauses contractuelles) seront mises en application lors des travaux de construction pour assurer l'application des mesures d'atténuation décrites dans l'étude d'impact sur l'environnement. Une ressource compétente en environnement sera désignée par la municipalité de Maskinongé et devra informer l'entrepreneur et les sous-traitants des points à respecter en matière de protection de l'environnement, et ce, avant le début des travaux de construction. L'entrepreneur devra préparer un plan d'action pour la protection de l'environnement qui devra être approuvé par le surveillant désigné par la Municipalité. Ce plan d'action devra exposer les mesures envisagées, notamment pour limiter l'apport de sédiments dans les plans d'eau causé par les activités de chantier. Au cours des travaux, le surveillant aura la responsabilité de s'assurer que toutes les clauses environnementales contenues dans le contrat d'exécution seront rigoureusement respectées afin que l'entrepreneur et les sous-traitants demeurent bien au fait des conditions à respecter dans le domaine environnemental.

Un journal de chantier fera état des observations sur le terrain. Le contrôle du transport sédimentaire en provenance de la zone en construction, ainsi que la gestion de la machinerie et des équipements utilisant des hydrocarbures sont au nombre des éléments qui feront l'objet d'une attention particulière. Le journal de chantier consignera les observations du surveillant, les modifications proposées pour corriger les anomalies (non-conformité) et les mesures correctives appliquées par l'entrepreneur. Des photos seront jointes afin de faciliter la compréhension des observations et des actions correctives apportées.

À la fin des travaux, qui devraient durer environ deux semaines, l'entrepreneur devra déposer un rapport de surveillance des travaux à la municipalité de Maskinongé. Ce rapport devra comprendre notamment, une description des travaux réalisés, un sommaire des points importants du journal de chantier ainsi que des mesures prises par l'entrepreneur pour assurer la protection de l'environnement, et notamment les mesures correctives demandées par le surveillant de chantier de la municipalité. Le rapport de surveillance environnementale sera disponible à l'hôtel de ville de la municipalité pour consultation par la population.

Par ailleurs, un plan des mesures d'urgence environnementale sera préparé par l'entrepreneur retenu par la municipalité de Maskinongé pour réaliser les travaux. Ce plan comprendra notamment l'ensemble des mesures d'atténuation prévues à l'étude d'impact sur l'environnement du projet pour la phase de construction ainsi que les dispositions pertinentes du document L'environnement dans les projets routiers du ministère des Transports du Québec (MTQ, 2008).

6.2 SUIVI

Dans le cadre du projet de rehaussement d'un tronçon de la route de la Langue-de-Terre, un programme de suivi des travaux de rehaussement sera mis en œuvre afin d'évaluer la qualité des ouvrages et la satisfaction des résidents. La municipalité de Maskinongé effectuera une première visite un an après les travaux et des travaux correctifs seraient apportés si des défaillances étaient observées. De plus, à la même période un questionnaire sera transmis par la municipalité aux résidents afin d'évaluer leur satisfaction face aux travaux réalisés et aux aménagements construits (entrées charretières, accotements, etc.). Les résultats de ce suivi seront présentés par la municipalité dans un rapport disponible à la population. Une copie du rapport de suivi sera déposée au MDDELCC.

7 CONCLUSION

Le rehaussement d'un tronçon de la route de la Langue-de-Terre représente une réponse à une demande des résidents de ce secteur situé dans la plaine inondable du lac Saint-Pierre. Lors des périodes de crue, ces derniers vivent de façon récurrente des difficultés d'accès et sont exposés à des enjeux de sécurité liés aux inondations temporaires de la route.

Ce projet de rehaussement représente la seule solution pour rendre la route moins vulnérable aux inondations lors des périodes de crue et entraînera peu d'impact sur le milieu. En phase de construction, les travaux entraîneront une perturbation mineure et temporaire de la circulation, des activités socioéconomiques et du paysage. Les travaux auront également pour conséquence de troubler temporairement la quiétude des résidents et d'accroître les risques de contamination de l'eau et des sols en raison de la présence de machinerie. Pour minimiser l'impact sur les résidents et la pourvoirie du secteur et pour protéger le milieu naturel, le projet prévoit des mesures de gestion et d'atténuation des impacts. Une surveillance environnementale des travaux sera requise à cet égard.

En contrepartie des inconvénients occasionnés par les travaux, une fois le tronçon de route rehaussé, les résidents permanents et temporaires de la zone d'étude restreinte bénéficieront d'un accès accru et d'un axe de circulation plus sécuritaire puisque le nombre de jours où la route sera exposée aux inondations et fermée à la circulation sera réduit significativement.

8 RÉFÉRENCES

- WSP. 2018. *Complément de l'étude d'impact sur l'environnement – Rehaussement d'une partie de la route de la Langue-de-Terre, Maskinongé – Réponses aux questions et commentaires du MDDELCC*. Rapport produit pour la Municipalité de Maskinongé. 27 pages et annexes
- WSP. 2017. *Étude d'impact sur l'environnement – Rehaussement d'une partie de la route de la Langue-de-Terre, Maskinongé, Québec*. Rapport produit pour la Municipalité de Maskinongé. Pagination multiple et annexes.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (MTQ). 2012. *Cahier des charges et devis généraux. Infrastructures routières. Construction et réparation*. Édition 2013. Pagination multiple et annexes.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (MTQ). 2008. *L'environnement dans les projets routiers du ministère des Transports du Québec*. 218 pages et annexes.