



Rimouski, le 7 décembre 2018

Madame Karine Lessard
 Chargée de projet
 Ministère de l'Environnement et de la
 Lutte contre les Changements climatiques
 Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
 675 boulevard René-Levesque Est
 Québec (Québec) G1R 5VT

Objet : Réponses aux questions du MDDELCC¹ du 19 octobre 2018 - Demande de modification du décret 429-2011 du 20 avril 2011

Projet de construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185 entre le territoire des paroisses de Saint-Antonin et de Saint-Louis-du-Ha! Ha! - Tronçon 4 - Relocalisation de l'échangeur prévu à Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup (dossier 3211-05-412)

N/Réf. : R01026A

V/Réf. : Dossier # 3211-05-412

Madame,

Par la présente, nous vous transmettons nos réponses en lien avec les commentaires que vous nous avez transmis le 19 octobre dernier. Vous trouverez dans les paragraphes suivants vos questions en gras, suivies par nos réponses en italique.

Généralités

QC-1

En regard des modifications apportées, notamment au niveau du tronçon 4, veuillez préciser si l'emprise du projet a été modifiée par rapport à ce qui avait été proposé lors de l'étude d'impact de 2007.

Étant donné que le tracé des chaussées d'autoroute a été déplacé vers l'ouest afin de pouvoir insérer l'échangeur au kilomètre 72 du tronçon 4, l'emprise qui avait été proposée à l'étude d'impact n'est pas la même (une emprise théorique de 90 mètres était proposée à l'étude d'impact à la page 207, voir figure ci-dessous).

¹ Dans le texte des questions et de certains documents, il est encore fait mention de MTMDET et de MDDELCC. Dans les réponses, les termes MTQ et MELCC font référence aux mêmes organisations.

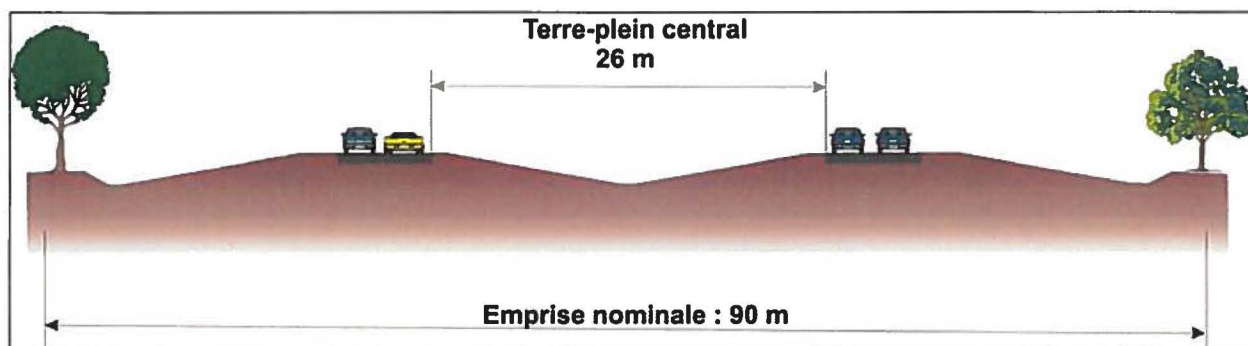


Figure 1 : Emprise nominale théorique

Afin d'illustrer les différences entre l'emprise théorique de l'étude d'impact, et l'emprise proposée en 2018, une figure montrant les deux tracés et les deux emprises a été préparée. Les changements touchent principalement le secteur entre le ruisseau Castonguay (km 73,3) et un peu au nord des lacs à Bernier (km 69) (voir figure ci-dessous).

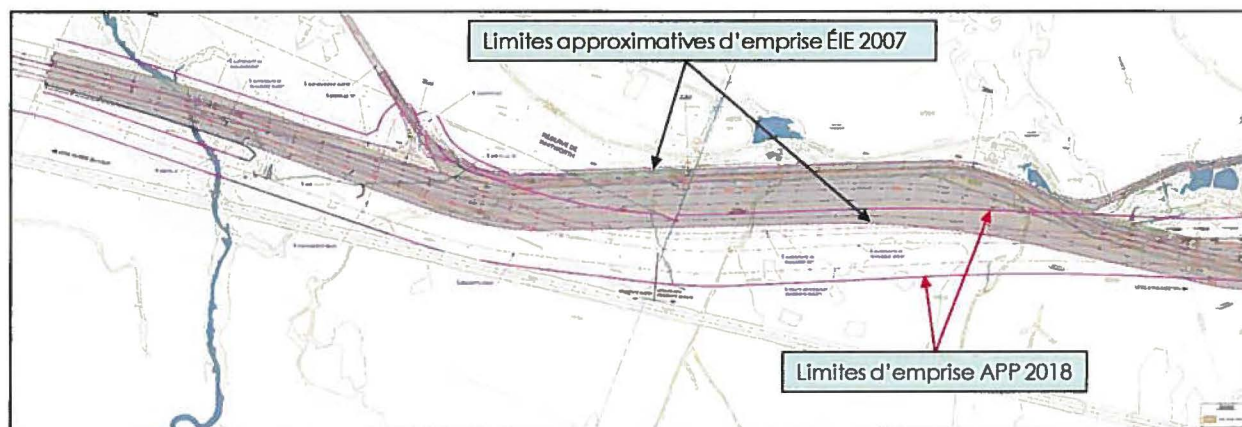


Figure 2 : Comparaison entre l'emprise de l'étude d'impact et celle proposée en 2018

QC-2

Veillez indiquer si la proposition de modification du décret fera l'objet d'une analyse visant à optimiser le tracé proposé, notamment afin de minimiser l'impact des infrastructures sur les milieux hydriques et humides ainsi que sur la végétation terrestre.

Le scénario 5K proposé dans le document du 13 août 2018 est déjà le résultat d'une analyse approfondie sur l'optimisation des tracés en plan et en profil. Donc, ces alignements ne varieront pas beaucoup avec l'avancement de la conception plus détaillée. On vise plutôt un raffinement optimal de la géométrie, soit de petits ajustements. Cependant, il est toujours prioritaire pour le concepteur de chercher à minimiser l'impact des infrastructures sur les milieux hydriques et humides, et ce, tout au long des activités de conception jusqu'à la préparation des plans et devis pour l'appel d'offres.

QC-3

Est-ce que le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) s'engage à ce que les milieux humides et les habitats du poisson nouvellement affectés dans le secteur du tronçon 4, à la suite des modifications proposées, soient inclus dans les programmes de compensation énoncés aux conditions 4 et 6 du décret initial? Il est à noter que tout nouvel impact issu d'une demande de modification de décret devra faire l'objet des mêmes mesures d'atténuation et des mêmes modalités énoncées aux conditions du décret numéro 429-2011.

Le Ministère s'engage à ce que les milieux humides et les habitats du poisson nouvellement affectés dans le secteur du tronçon 4, à la suite des modifications proposées, soient inclus dans les programmes de compensation.

Le plan de compensation pour la perte des milieux humides sera déposé conformément à la condition 4 du décret 429-2011. Le MELCC est et sera consulté lors de l'élaboration de ce plan de compensation. Il est prévu de déposer le plan de compensation des milieux humides au cours de l'année 2019, lorsque l'ensemble des pertes de milieux humides pour la phase III (tronçon 1 à 7) sera mieux précisé, ce qui englobe les nouveaux impacts que cette demande de modification de décret a sur les milieux humides dans le secteur du tronçon 4.

Le MTQ confirme également son engagement à compenser les pertes dans l'habitat du poisson, conformément à la condition 6 du décret 429-2011. Le programme de compensation des pertes permanentes de l'habitat du poisson sera élaboré en partenariat avec le MFFP et le ministère des Pêches et des Océans. À ce jour, il est prévu de déposer le programme de compensation pour les pertes d'habitats du poisson au cours de l'année 2019. Un ou des plans pourrai(en)t être déposé(s) pour couvrir les pertes encourues pour tous les tronçons de la phase III, incluant, si tel est le cas, les habitats du poisson nouvellement affectés dans le secteur du tronçon 4.

QC-4

Veillez préciser la quantité approximative de déblais excédentaires qui sera générée par le déplacement des infrastructures de l'autoroute 85 (A-85).

Il n'est pas possible de faire une comparaison avec le tracé de l'ÉIE étant donné que celui-ci était défini sur plus de 40 kilomètres à un niveau « macro », sans calculs conceptuels détaillés quant aux quantités de terrassement. Tout ce qui était mentionné à l'étude d'impact (section 4.3.1b, page 192), sur le déplacement de l'A-85 vers l'ouest, était une estimation très générale mentionnée comme suit :

« Un tracé (2D) suivant l'axe de la route 185, mais décalé vers l'ouest afin d'éviter d'empiéter dans la réserve de Whitworth. Ce tracé implique une coupe de roc dans la montagne adjacente de l'ordre de 30 m de hauteur et un volume additionnel de roc à disposer de l'ordre de 2,5 millions de mètres cubes. »

Toutefois, étant donné que le scénario 5K élaboré à l'avant-projet préliminaire est modélisé dans un logiciel de conception routière, cet exercice de calcul est possible à l'avant-projet préliminaire du tronçon 4. Le fait de déplacer le tracé des chaussées d'autoroute vers l'ouest afin d'éviter l'empiètement sur la

réserve Whitworth et de pouvoir insérer un échangeur complet implique donc approximativement les déblais excédentaires suivants (scénario 5K) :

- Surplus de déblais utilisables : 517 074 m³
- Matériaux de rebut : 661 528 m³
- **Total :** **1 178 602 m³**

Toutefois, les commentaires suivants s'ajoutent :

- Le concepteur continue l'optimisation afin de minimiser les déblais excédentaires;
- Le projet offre de grandes possibilités de disposer de ces matériaux excédentaires dans l'emprise.

QC-5

Veillez indiquer si de nouvelles zones sensibles au bruit ont été identifiées à la suite des modifications apportées au tracé à l'endroit des tronçons 3 et 4. Ces informations devront faire l'objet des demandes d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement en regard des conditions 2 et 3 du décret numéro 419-2011.

Aucune nouvelle zone sensible au bruit n'a été identifiée pour le tronçon 4. Toutefois, une étude du milieu sonore sera réalisée pour l'ensemble du tronçon 4 et sera incluse dans la demande de certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE. Dans l'intervalle, il est possible d'affirmer que les seules résidences présentes dans la zone d'étude identifiée pour la demande de modification de décret sont localisées le long de la route 185 existante (R35 et R119), près de la limite sud-ouest de la réserve de Whitworth (km 71). L'intensité de l'impact lors de l'ouverture de l'autoroute avait été évaluée à positif et nulle pour les résidences localisées entre les km 70 et 76 (voir figure 2 et 3). Comme le nouveau tracé dans le secteur de ces résidences s'éloigne de celles-ci, comparé au tracé de l'étude d'impact, l'impact devrait en être diminué.

Pour ce qui est du tronçon 3, dans les faits, puisque l'échangeur prévu dans le tronçon 3 est éliminé du concept proposé, les impacts appréhendés de l'augmentation du niveau sonore pour les résidences localisées le long du chemin Leclerc ne sont plus une préoccupation. Ces éléments seront traités dans la demande de certificat d'autorisation.

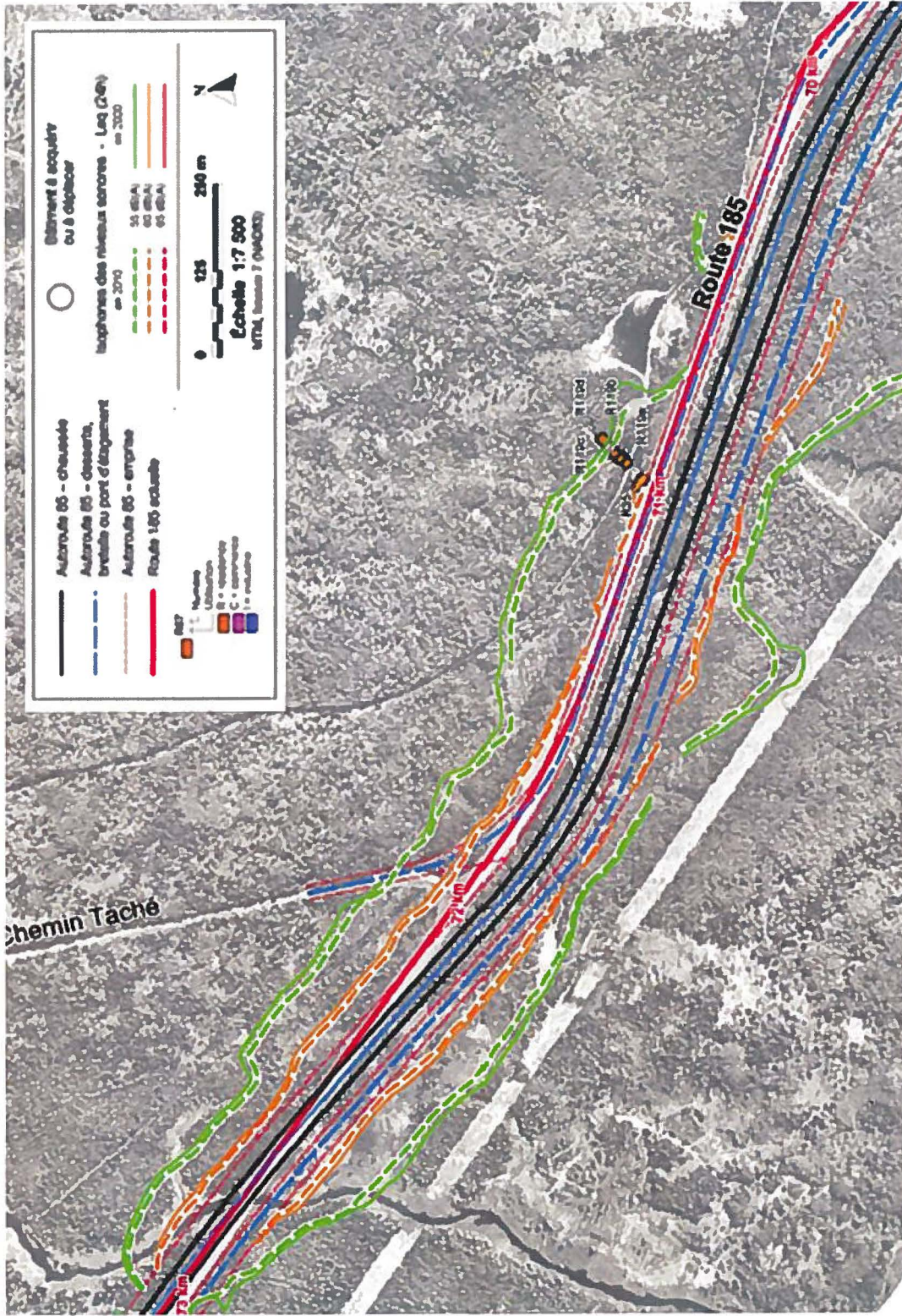


Figure 3 : Extrait carte 3.19 : Niveau sonore de 2003 (Source : SNC Lavalin/Roche, 2007)

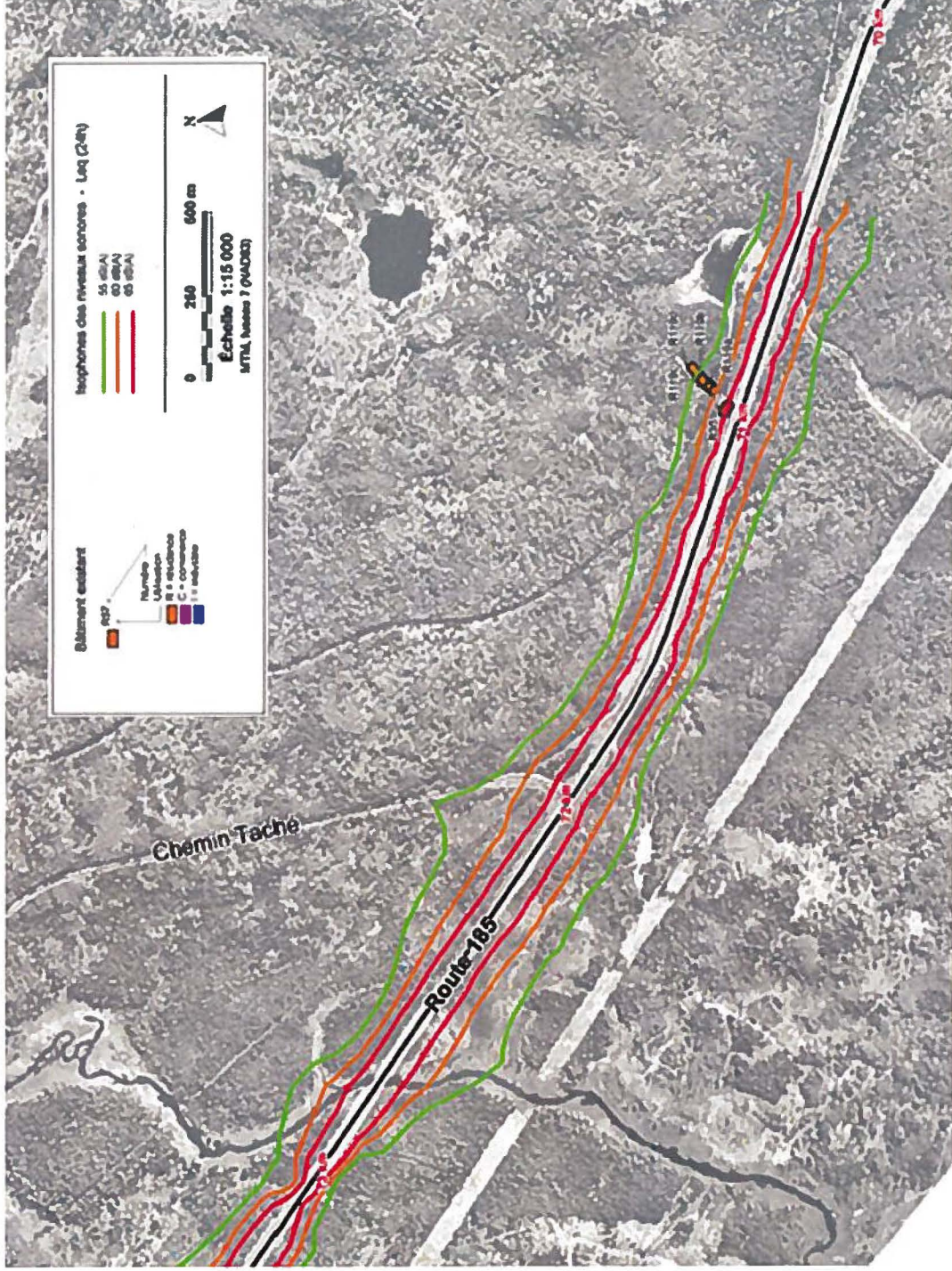


Figure 4 : Extrait Carte 6.16 : Niveau sonore futur (Source : SNC Lavalin/Roche, 2007)

QC-6

Est-ce que le MTMDET s'engage à réaliser un inventaire archéologique de la zone de potentiel archéologique préhistorique ZP-13 afin d'intégrer les mesures de mitigations nécessaires à la protection de ce patrimoine archéologique au sein de ses demandes d'autorisation? De plus, est-ce que le MTMDET s'engage à déposer le rapport et les relevés archéologiques lors de la demande d'autorisation relative au tronçon 4?

Le MTQ s'engage à réaliser un inventaire archéologique de la zone de potentiel archéologique préhistorique ZP-13 afin d'intégrer les mesures de mitigations nécessaires à la protection de ce patrimoine archéologique au sein de ses demandes d'autorisation. Les rapports et relevés archéologiques seront remis lors du dépôt de la demande de certificat d'autorisation relative au tronçon 4.

QC-7

Est-ce que le MTMDET peut transmettre une copie des rapports et relevés archéologiques réalisés à l'automne 2017 dans la partie sud du tronçon 1 et ceux du tronçon 2 réalisés à l'été 2018?

Les rapports et relevés archéologiques du tronçon 2 ont déjà été déposés et rendus publics. Pour ceux du tronçon 1, ils ne sont pas finalisés et seront fournis lors du dépôt de la prochaine demande d'autorisation pour ce tronçon.

QC-8

Est-ce que le MTMDET s'engage à mettre en place des mesures d'atténuation afin d'assurer la viabilité des milieux humides impactés et le passage de la faune qui y est associée?

Le MTQ s'engage, dans la mesure du possible, à mettre en place des mesures d'atténuation afin d'assurer la viabilité des milieux humides impactés et le passage de la faune y étant associée. Cet élément rejoint également les conditions 4 et 6 du décret ainsi que l'entente discutée avec le MELCC le 31 mai dernier, de laquelle découle une lettre datée du 22 juin 2018 et résumant bien les intentions du Ministère, et jointe au présent document.

Section 1 : Introduction

QC-9

Veillez préciser les facteurs qui ont conduit le MTMDET à modifier le projet initial étant donné que la section 1.3 de la demande de modification de décret ne permet pas de saisir les raisons qui ont mené à la modification du projet initial.

Veillez, de plus, supporter votre proposition de modification du décret à l'aide d'une analyse multicritère permettant de quantifier/comprendre les gains associés à la modification proposée (ex. sécurité, accessibilité, aspects socio-économiques, etc.) malgré un empiètement permanent additionnel au sein des milieux naturels.

Pour la question du premier paragraphe, soient les raisons qui ont mené à la modification du projet initial :

- *Le transfert de terrains touchant une réserve autochtone avec le gouvernement fédéral est un processus très complexe dont l'avenue favorable au MTQ n'est jamais assurée. Or, le tracé initial de l'ÉIE impliquait un empiétement des chaussées de l'A-85 dans le coin sud-ouest de la réserve de Whitworth. Cet empiétement est un risque important à la réalisation du projet que ce soit en termes de respect des délais ou d'obtention de toutes les autorisations requises permettant le passage de l'autoroute dans la réserve.*
- *Un échangeur localisé dans le tronçon 4 au kilomètre 72 permet de conserver le lien direct (chemin Taché ouest) avec la municipalité de Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup et d'éviter la construction d'une nouvelle desserte et route transversale (chemin Leclerc). Ce nouveau lien du chemin Leclerc ajoutait aux responsabilités d'entretien routier de la municipalité. C'est pourquoi le scénario de l'échangeur dans le tronçon 4 est favorisé par la municipalité et les responsables de la réserve de Whitworth.*
- *Le nouveau chemin Leclerc impliquait une construction sur des sols problématiques.*
- *Enfin, un chemin Taché connecté directement sur l'A-85 (tel que dans la situation actuelle avec la route 185) permet d'optimiser les déplacements pour tous les usagers.*

Pour la question du second paragraphe, nous présentons ci-après un tableau résumant les caractéristiques générales de même que les gains et les pertes associés aux modifications géométriques proposées pour le tronçon 4.

Tableau 1 : ANALYSE MULTICRITÈRES DE LA MODIFICATION PROPOSÉE

	Tracé de l'étude d'impact de 2007	Tracé mis à jour
Description	Localisation de l'échangeur	Avec la route transversale (Chemin Leclerc) au km 74,4
	Chemin Taché O.	Se raccorde à la desserte est de l'A85 et de là, à l'échangeur du tronçon 5 au km 67 (rue Principale nord - Chemins Beaulieu et Couturier) ou à l'échangeur du tronçon 3 via le chemin Leclerc
	Chemin Leclerc	Est prolongé à partir du chemin taché O. afin de permettre le raccordement du chemin Taché à l'échangeur du tronçon 3 au km 74,4

Analyse comparative	ASPECT VISIBILITÉ RÉSERVE WHITWORTH	Perte	Gain (L'échangeur permet un accès direct à la réserve)
	ASPECT ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE	Perte	Gain (Les déplacements en distance et en temps sont optimisés avec un échangeur complet au km 72)
	ASPECT ENVIRONNEMENT Peuplement forestier	Gain	Perte (Perte d'environ 3 ha supplémentaires de peuplements forestiers)
	Milieux humides	Gain	Perte (Perte d'environ 4,6 ha supplémentaires de milieux humides)
	Traversée des cours d'eau	Perte	Gain (Une traversée du ruisseau Castonguay en moins)
	Habitat du poisson	Gain	Perte (Empiètement plus important dans deux cours d'eau (T4-3 et T4-4), tributaires du ruisseau Castonguay)
	Patrimoine archéologique	Perte	Gain (La zone de potentiel préhistorique (ZP-14) et la zone de potentiel historique ((ZH-4) ne sont plus affectées)
	Milieu bâti	Perte	Gain (Conservation de deux bâtiments dans le secteur du chemin Leclerc)
	Activités récréotouristiques	Perte	Gain (Aucune relocalisation des sentiers récréotouristiques (Petit Témis, sentiers de motoneige et VTT))
	Réserve de Whitworth	Perte	Gain (Aucun empiètement dans la réserve de Whitworth)
	Passage faunique	Perte	Gain (Passage faunique possible au km 75)
	Entretien des infrastructures transférées à la municipalité	Perte	Gain (Moins de longueur de chemin à entretenir pour la municipalité avec le retrait du prolongement du chemin Leclerc)

Section 2 : Variantes étudiées

QC-10

Veillez préciser la distance de déplacement de la voie de desserte ouest vers l'ouest par rapport au tracé initial. En effet, une contradiction semble exister pour cet élément aux pages 13 et 14 de la demande de modification de décret. À la page 13, il est indiqué qu'un déplacement de 90 m vers l'ouest est envisagé alors qu'à la page 14, on parle plutôt d'un déplacement de 200 m vers l'ouest.

La distance maximale atteinte pour le déplacement de la voie de desserte ouest par rapport au tracé initial est de 200 mètres vers l'ouest, soit vers le kilomètre 71. L'autre distance indiquée à la page 13 fait plutôt référence à la distance moyenne qui est d'environ 90 mètres, pour la mise en place de l'échangeur le long de la réserve de Whitworth.

QC-11

Une traverse d'originaux était prévue dans le secteur du ruisseau Castonguay, au kilomètre 73, au terme de l'analyse de l'étude d'impacts de 2007. Veuillez préciser si cette traverse correspond au passage multifonctionnel devant être situé au kilomètre 75, tel que le précisent les informations fournies dans la demande de modification de décret. S'il s'agit de la même infrastructure, veuillez préciser les raisons qui ont motivé le repositionnement de cet aménagement.

Le passage au km 75 ne correspond pas au passage faunique prévu dans l'étude d'impact.

Le passage faunique prévu dans le secteur du ruisseau Castonguay (km 73) est toujours en vigueur. Le passage multifonctionnel proposé avec le nouveau tracé localisé au km 75 permettra l'accès aux terres du domaine public pour tous les usagers.

QC-12

Est-ce que le MTMDET prévoit aménager d'autres passages fauniques dans les secteurs des tronçons 3 et 4, autre que celui déjà prévu au kilomètre 75, en fonction des résultats de l'étude en cours du MTMDET en collaboration avec le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) et l'Université du Québec à Rimouski?

La structure prévue au km 75 n'a pas été conçue spécifiquement pour être un passage faunique. Toutefois, ce passage multifonctionnel dont la priorité est de permettre la circulation routière, permettra également à la grande faune de traverser sous l'autoroute 85.

Présentement, 23 axes ont été ciblés sur l'ensemble de la phase III pour permettre le passage de la petite, moyenne et de la grande faune. Plus particulièrement, huit (8) de ces structures visent la grande faune, comparativement à l'étude d'impact environnemental qui n'en comptait qu'un. De ces huit, trois (3) seront positionnés à l'intérieur des tronçons 3 et 4.

Il est à noter que ces propositions d'aménagement faunique présentées au MELCC les 31 mai et 21 septembre dernier sont à préciser selon les contraintes techniques et financières qui peuvent être rencontrées lors de l'avancement de la conception des différents tronçons. Il est à noter que les aménagements proposés tiendront compte des études réalisées dans ces tronçons.

Section 4 : Description des composantes du milieu

QC-13

Il est indiqué à la section 4.1.1.2, à la page 17 de la demande de modification de décret, que la caractérisation des milieux humides du tronçon 3 est toujours en cours. Quand l'initiateur compte-t-il déposer les résultats de ces inventaires au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC)?

Les résultats de la caractérisation des milieux humides du tronçon 3 seront présentés avec la demande de certificat d'autorisation.

QC-14

Veillez préciser la raison pour laquelle le libre passage du poisson n'est pas requis dans le tributaire du ruisseau Castonguay (T3-3-HP-NLP). Ce tributaire est considéré comme un habitat du poisson, tel qu'indiqué à la page 22 de la demande de modification de décret. Veuillez par ailleurs préciser si le libre passage du poisson sera requis pour les autres cours d'eau affectés par le projet (ruisseau Castonguay, cours d'eau T4-3 et T4-4).

Premièrement, il est important de faire la distinction entre la notion d'« habitat du poisson » et celle du « libre passage du poisson ». En fait, il peut y avoir présence de poissons dans le cours d'eau sur toute ou sur une partie de sa longueur, mais aussi présence d'obstacles naturels ou anthropiques qui empêche la libre circulation du poisson à certains endroits. La présence d'un habitat du poisson n'est donc pas nécessairement corrélée directement avec le libre passage de ce dernier sur la globalité du cours d'eau.

Pour confirmer le libre passage du poisson, une caractérisation de cours d'eau en milieu naturel doit premièrement être réalisée. Par la suite, une démarche de validation est réalisée en collaboration avec le MFFP et le MPO pour déterminer s'il y a libre passage ou non du poisson dans les cours d'eau répertoriés. À l'heure actuelle, les données ne sont pas suffisantes pour prendre une décision éclairée à ce sujet.

Cette vérification aura lieu avant le dépôt des demandes de CA. Dans le cas où il y aurait des pertes de l'habitat du poisson, le Ministère se soumettra à la condition 6 du décret qui s'appliquera.

QC-15

Est-ce que le MTMDET s'engage à mettre en place des mesures d'atténuation au redressement des cours d'eau T4-3 et T4-4 afin de maintenir les caractéristiques d'habitat du poisson? Ces cours d'eau pourraient être aménagés de façon à maintenir une dynamique naturelle et une connectivité avec les milieux humides adjacents.

Le MTQ, dans la mesure du possible, s'engage à mettre en place des mesures d'atténuation pour maintenir les caractéristiques d'habitat du poisson et maintenir, le plus possible, une dynamique naturelle et une connectivité avec les milieux humides adjacents. À ce niveau, le décret 429-2011 mentionne notamment la condition 6 en lien avec la compensation pour les pertes d'habitat du poisson et la condition 4 pour l'amélioration de la connectivité des milieux humides.

QC-16

Il est indiqué à la section 4.2.1.2, à la page 28 de la demande de modification de décret que les milieux humides du tronçon 4 n'ont pas fait l'objet d'une caractérisation détaillée. Veuillez préciser quand le MTMDET compte compléter ces inventaires et quand les résultats seront déposés au MDDELCC.

La caractérisation des milieux humides du tronçon 4 a été complétée à l'été 2018. Les résultats de cette caractérisation seront présentés avec la demande de certificat d'autorisation.

QC-17

Il est indiqué à la section 4.2.1.3, à la page 29 de la demande de modification de décret, que les inventaires d'espèces à statut particulier n'ont pas encore été réalisés pour la zone d'étude. Veuillez préciser quand le MTMDET compte réaliser ces inventaires et quand les résultats seront déposés au MDDELCC.

L'inventaire des espèces à statut particulier du tronçon 4 a été complété à l'été 2018. Les résultats seront présentés avec la demande de certificat d'autorisation.

QC-18

Il est indiqué à la section 4.2.1.5, à la page 35 de la demande de modification de décret, que les autres cours d'eau de la zone d'étude n'ont pas fait l'objet d'une évaluation de la qualité des habitats aquatiques et des espèces ichthyennes présentes. Veuillez préciser quand le MTMDET compte réaliser ces inventaires et quand les résultats seront déposés au MDDELCC.

La caractérisation des cours d'eau du tronçon 4 a été complétée à l'été 2018. Les résultats seront présentés avec la demande de certificat d'autorisation.

QC-19

Veuillez préciser si l'expression « ligne naturelle de l'eau (LNE) » indiqué au tableau 7 à la page 45 de la demande de modification de décret est identique à la définition de Ligne naturelle des hautes eaux (LNHE) telle que définit par la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables.

Oui. On aurait dû lire Ligne naturelle des hautes eaux (LNHE).

Annexe B : Variantes de tracé du tronçon 4

QC-20

Le plan 10 de l'annexe B de la demande de modification de décret semble indiqué qu'un carrefour giratoire pourrait être envisagé à l'intersection du chemin Taché Ouest et du passage inférieur au lieu d'une intersection en « T ». L'aménagement potentiel d'un carrefour giratoire n'est discuté à aucun endroit dans la demande de modification de décret. Veuillez présenter les intentions du MTMDET par rapport à cet élément et présenter les facteurs qui pourraient justifier la mise en place d'un carrefour giratoire à cet endroit. Nous sommes d'avis que l'aménagement d'un carrefour giratoire pourrait potentiellement avoir davantage d'impacts sur le milieu qu'une intersection en « T ».

Le MTQ confirme qu'il n'y a aucun aménagement en carrefour giratoire proposé à l'intersection du chemin Taché. Cette option a effectivement été analysée lors des études d'optimisation mais a été rejetée définitivement par le MTQ.

En espérant le tout conforme, je vous prie d'agréer, Madame, mes salutations distinguées.

La directrice des projets -
Infrastructures et assurance qualité par intérim,



Nathalie Lavoie
NL/JH/JL/jm

- p. j. Lettre d'appui du MDDELCC du 22 juin 2018
- c. c. M^{me} Mireille Dion, chargée de projet, MELCC
MM Simon Lavoie, ing., gérant de projet, MTQ
Stéphane Picard, ing., chargé d'activités, MTQ
Jean Hardy, ing., chargé de projet, Consortium Stantec / Cima+