

**DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ÉVALUATION
ENVIRONNEMENTALE ET STRATÉGIQUE**

**DIRECTION DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE
DES PROJETS HYDRIQUES ET INDUSTRIELS**

**Rapport d'analyse environnementale
pour le projet de rehaussement d'une partie de la route de la
Langue-de-Terre
sur le territoire de la municipalité de Maskinongé par la
Municipalité de Maskinongé**

Dossier 3211-02-307

Le 28 mai 2019

*Environnement
et Lutte contre
les changements
climatiques*

Québec 

ÉQUIPE DE TRAVAIL

De la Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels:

Chargée de projet : Madame Marie-Eve Thériault

Supervision technique : Monsieur François Delaître, coordonnateur/chef d'équipe

Supervision administrative : Madame Mélissa Gagnon, directrice

Révision du texte et éditique : Madame Claire Roy, adjointe administrative

SOMMAIRE

Le projet de rehaussement d'une partie de la route de la Langue-de-Terre sur le territoire de la municipalité de Maskinongé consiste à rehausser l'extrémité est de la route de 0 à 0,5 m sur une distance d'environ 560 m afin de ramener son élévation au même niveau que la portion ouest. Il est également prévu de rehausser les entrées charretières situées de part et d'autre de la route afin de les raccorder sécuritairement à cette dernière.

Étant située sous la limite des inondations de récurrence de 2 ans du fleuve Saint-Laurent, la route se retrouve inondée pratiquement chaque année en période de crue printanière. Cette situation peut durer une semaine pour la portion ouest, à plus d'un mois pour l'extrémité est, contraignant les résidents et usagers du secteur à se déplacer à pied ou en embarcation. Les travaux prévus permettraient de réduire significativement l'ampleur et la durée des épisodes d'inondation de la route visée par le projet, pour ainsi améliorer la sécurité des résidents et uniformiser l'accès et la prestation de services publics et municipaux sur l'ensemble de la route.

L'analyse du projet a fait ressortir trois principaux enjeux. D'abord, le projet aura un impact sur la sécurité des résidents et des usagers de la route de la Langue-de-Terre, raison d'être du projet. Ensuite, le projet génèrera un empiètement dans le littoral du lac Saint-Pierre, ce qui occasionnera des pertes permanentes d'habitat pour le poisson et surtout, aura un impact sur la libre circulation de l'eau et du poisson et sur la connectivité entre le fleuve et les milieux humides du secteur. Enfin, le projet constitue un enjeu du point de vue de l'aménagement durable du territoire.

Au cours de l'analyse environnementale du projet, l'initiateur a dû ajouter des mesures d'atténuation afin de limiter l'empiètement et l'impact sur la libre circulation de l'eau et du poisson. Notamment, il a diminué le nombre d'entrées charretières à rehausser et limité la largeur de celle en gravier à 4 m. De plus, il s'est engagé à aménager des fossés et des ponceaux afin de maintenir la connexion entre les parties basses des terrains (cuvettes projetées) et les milieux humides situés au nord-ouest de la zone d'étude et le fleuve. L'analyse environnementale a également permis d'assurer que les pertes d'habitat pour le poisson soient compensées par la création d'aménagements fauniques qui seront réalisés à proximité de la zone des travaux.

Selon l'expertise de la Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels et les avis d'experts consultés lors de l'analyse environnementale, le projet de rehaussement d'une partie de la route de la Langue-de-Terre sur le territoire de la municipalité de Maskinongé est justifié eut égard à l'objectif actuellement établi par la Municipalité. Le projet permettra d'améliorer la sécurité d'accès aux résidents et usagers du secteur, bien qu'il ne règlera pas complètement la problématique d'inondation récurrente considérant la localisation du secteur bâti. Les engagements et mesures d'atténuation pris par l'initiateur dans l'étude d'impact et les documents complémentaires sont jugés satisfaisants pour les impacts négatifs associés au projet. Toutefois, dans une optique où l'aménagement en zone inondable s'inscrit au cœur des préoccupations gouvernementales et dans une perspective de développement durable du territoire et d'adaptation aux changements climatiques, une solution à plus long terme devrait être envisagée. À cet effet, l'équipe d'analyse est d'avis qu'un examen plus approfondi de la problématique devrait être effectué, notamment à savoir comment celle-ci pourrait évoluer et quelles sont les solutions envisageables.

TABLE DES MATIÈRES

Équipe de travail.....	i
Sommaire.....	iii
Liste des figures.....	vii
Liste des annexes	vii
Introduction	1
1. Projet	2
1.1 Mise en contexte et raison d'être du projet	2
1.2 Description du projet.....	3
1.2.1 Le projet et ses composantes	3
2. Consultation des communautés autochtones	5
3. Analyse environnementale	5
3.1 Analyse de la raison d'être du projet	5
3.2 Analyse des variantes	5
3.3 Choix des enjeux	6
3.4 Analyse en fonction des enjeux retenus	7
3.4.1 Sécurité des usagers et des résidents de la route de la Langue-de-Terre .	7
3.4.2 Empiètement dans le littoral du lac Saint-Pierre.....	8
3.4.3 Aménagement durable du territoire	11
Conclusion.....	12
Références.....	15
Annexes	17

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 LOCALISATION DE LA ROUTE DE LA LANGUE-DE-TERRE.....	3
FIGURE 2 REHAUSSEMENT PROJETÉ DU TRONÇON À L'ÉTUDE DE LA ROUTE LANGUE-DE-TERRE	4

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1	LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE ET DES MINISTÈRES CONSULTÉS	19
ANNEXE 2	CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET	21
ANNEXE 3	ANALYSE DE L'ÉLÉVATION DU TERRAIN EXISTANT ET PROJETÉ	22
ANNEXE 4	PLAN PRÉLIMINAIRE DE DRAINAGE DES CUVETTES	23

INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du projet de rehaussement d'une partie de la route de la Langue-de-Terre, sur le territoire de la municipalité de Maskinongé, effectué par la Municipalité de Maskinongé.

Il importe de préciser que la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement (PÉEIE) en territoire méridional ainsi que les critères assujettissant les projets à celle-ci ont été modifiés par l'entrée en vigueur complète de la nouvelle Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2) (LQE), le 23 mars 2018. Au même moment entré en vigueur le Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets (chapitre Q-2, r. 23.1) (RÉEIE) remplaçant le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (chapitre Q-2, r. 23).

Le projet rehaussement d'une partie de la route de la Langue-de-Terre sur le territoire de la municipalité de Maskinongé a été assujéti à la procédure en vertu des critères existants au moment du dépôt de la demande, soit en fonction du paragraphe *b* du 1^{er} alinéa de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement, puisqu'il concerne des travaux de remblayage à l'intérieur de la limite des inondations de récurrence de 2 ans d'une rivière, sur une distance supérieure à 300 m et une superficie supérieure à 5 000 m². Il est toujours assujéti en vertu de l'article 2 de la partie II de l'annexe 1 du RÉEIE, puisqu'il rencontre les nouveaux critères.

La réalisation de ce projet nécessite donc la délivrance d'une autorisation du gouvernement suivant l'application de la PÉEIE. Dans le cadre de celle-ci, un dossier relatif à ce projet (comprenant notamment l'avis de projet, la directive du ministre, l'étude d'impact préparée par l'initiateur de projet et les avis techniques obtenus des divers experts consultés) a été soumis à une période d'information et de consultation publiques de 45 jours. De plus, une séance d'information publique tenue par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a eu lieu à Maskinongé, le 10 juillet 2018.

Sur la base de l'information recueillie, dont la raison d'être du projet, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC) et du gouvernement (voir l'annexe 1 liste des unités du MELCC et les ministères consultés) permet d'établir l'acceptabilité environnementale du projet, la pertinence de le réaliser ou non et, le cas échéant, d'en déterminer les conditions d'autorisation. L'information sur laquelle se base l'analyse comporte celle fournie par l'initiateur et celle recueillie lors des consultations publiques.

Les principales étapes précédant la production du présent rapport sont consignées à l'annexe 2.

Ce rapport d'analyse environnemental décrit la raison d'être du projet et ses principales composantes, analyse ses enjeux principaux, puis conclut sur son acceptabilité environnementale.

1. PROJET

1.1 Mise en contexte et raison d'être du projet

La route de la Langue-de-Terre est localisée à la limite sud de la municipalité de Maskinongé, dans la municipalité régionale de comté du même nom, en Mauricie. Elle borde le lac Saint-Pierre situé au sud et longe ce dernier, pour remonter vers le nord et rejoindre la route du Nord. À l'extrémité est se trouve la rivière Maskinongé, qui constitue la limite de cette route se terminant en cul-de-sac (figure 1). Il est possible d'accéder à ce secteur depuis l'autoroute 40 par la route du Nord ou par le rang du Fleuve en provenance de Saint-Barthélemy.

La route de la Langue-de-Terre se situe à l'intérieur de la limite des inondations de récurrence de 2 ans du fleuve Saint-Laurent. En conséquence, elle est inondée presque qu'à chaque année au printemps. Cette situation peut durer une semaine pour la portion située à l'ouest et à plus d'un mois pour l'extrémité est de la route, dû à un niveau d'élévation plus faible. L'ampleur des inondations varie principalement en fonction des pluies et de la fonte des neiges et la hauteur d'eau peut varier de quelques centimètres à plus d'un mètre.

On retrouve de part et d'autre de la route des résidences principales et secondaires, de même qu'une pourvoirie en activité à l'est. Lors des inondations, le secteur se trouve submergé, soit la route, de même que certains terrains et propriétés qui n'ont pas été rehaussés antérieurement. Ainsi, les résidents sont contraints de se déplacer à pied ou en embarcation pour rejoindre leur maison. De plus, l'accès au secteur par les services municipaux et de sécurité publique s'avère difficile, parfois impossible.

En juin 2014, des résidents ont déposé une demande à la Municipalité de Maskinongé pour que cette dernière entame des démarches afin d'améliorer la situation et réduire les inconvénients lors des crues printanières et des épisodes de précipitations importantes. Considérant l'enjeu au niveau de la sécurité publique, de même que l'atteinte à la qualité de vie des résidents, la Municipalité souhaite effectuer les correctifs nécessaires pour limiter la période où la route n'est pas utilisable. Pour ce faire, le rehaussement de la portion est de la route (environ 560 m de longueur) est envisagé afin de ramener son élévation au même niveau que la portion ouest. Le rehaussement des entrées privées des 46 propriétés adjacentes à ce tronçon de la route est également prévu. Selon la Municipalité, ces travaux permettront de réduire significativement l'ampleur et la durée des épisodes d'inondation de la route. En conséquence, le nonaccès aux résidences par la route sera grandement réduit et il sera possible d'offrir le même degré de service à tous les usagers. Dans son document, la Municipalité de Maskinongé mentionne qu'advenant la non-réalisation du projet ou son report, les inconvénients vécus par les résidents du secteur ne feraient que se perpétuer. Selon elle, ces inconvénients pourraient même s'accroître eu égard aux changements climatiques appréhendés susceptibles de modifier le régime de crue des rivières, notamment par une augmentation de la fréquence des crues subites.

FIGURE 1 LOCALISATION DE LA ROUTE DE LA LANGUE-DE-TERRE



Tirée de WSP (juillet 2019)

1.2 Description du projet

1.2.1 Le projet et ses composantes

Le projet a pour principal objectif de réduire le nombre de jours où le tronçon à l'étude est inondé et ainsi assurer un niveau de service et de sécurité équivalent à celui des autres résidents de la route de la Langue-de-Terre. Pour ce faire, le rehaussement, sur une distance d'environ 560 m de l'extrémité est de la route, est prévu. Le coût des travaux est estimé à 200 000 \$.

Le scénario envisagé consiste à rehausser ce tronçon d'une hauteur variant de 0 m à 0,5 m, de l'amont vers l'aval, afin d'obtenir un profil plat (figure 2). Ainsi, l'élévation sera semblable sur l'ensemble de la route. Cette modification permettrait de maintenir la route accessible lors des inondations les plus fréquentes, c'est-à-dire lorsque le niveau d'eau du lac Saint-Pierre se situe entre 2,15 m et 2,80 m, survenant pratiquement tous les ans. Toutefois, cette route ne serait pas protégée contre les crues exceptionnelles, soit excédant 2,8 m, comme ce fut le cas en 2017 et encore cette année.

La méthode de travail proposée comprend d'abord la pulvérisation du pavage existant sur une épaisseur de ± 200 mm. Le matériel pulvérisé sera, par la suite, nivelé puis compacté. S'en suivra une recharge de la route avec du gravier MG20 pour l'obtention du profil souhaité. Au final, l'asphaltage de la route est prévu, de même que le réaménagement des accotements gazonnés.

Selon la Municipalité de Maskinongé, la technique proposée est éprouvée et aurait une capacité à résister à la force d'une crue de récurrence de 100 ans, mais la route serait tout de même submergée lors d'une inondation de cette envergure. La durée de vie des travaux de remblayage est estimée entre 25 et 30 ans et celle du revêtement d'asphalte, entre 15 et 20 ans. La réalisation des travaux

se fera en période d'étiage et entre le 15 juillet et le 31 mars, soit en dehors de la période de restriction pour la réalisation des travaux dans l'habitat du poisson, pour la région de la Mauricie. Compte-tenu de la disponibilité du financement, la Municipalité envisage réaliser les travaux à l'été 2019, sur une période de quatre semaines. Toutefois, les interventions pourraient être réalisées ultérieurement à la condition que la période de restriction soit respectée.

Les travaux seront réalisés dans l'emprise existante de la route, variant entre 10,95 m et 15 m, ce qui permettra de maintenir la largeur actuelle du chemin praticable et ainsi éviter l'empiètement sur les propriétés voisines et limiter celui sur le milieu naturel.

Conséquemment au rehaussement de la route, les entrées charretières des 46 terrains visés par le projet devront également être réaménagées afin de se raccorder à la nouvelle route. Ces travaux de remblayage sont prévus jusqu'à la limite de l'emprise de la Municipalité, et même au-delà. En ce sens, tous les travaux nécessaires seront réalisés par la municipalité afin de rendre les entrées opérationnelles et ainsi éviter les interventions par les résidents.

La superficie d'empiètement dans le littoral (sous la limite des inondations de récurrence de 2 ans) pour la réfection de la route et des entrées charretières est respectivement estimée à 4 798 m² et 859 m² pour un total de 5 657 m². La Municipalité de Maskinongé envisage de profiter de l'occasion pour réaliser d'importants travaux d'asphaltage sur l'ensemble de la route.

FIGURE 2 REHAUSSEMENT PROJETÉ DU TRONÇON À L'ÉTUDE DE LA ROUTE LANGUE-DE-TERRE



2. CONSULTATION DES COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES

Aucune consultation gouvernementale auprès de la communauté abénaquise d'Odanak n'a été effectuée dans le cadre de ce projet. En effet, l'analyse finale, réalisée conformément au *Guide intérimaire en matière de consultation des communautés autochtones*, a révélé que le projet est sans incidence potentielle sur les droits revendiqués par ces communautés.

3. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

3.1 Analyse de la raison d'être du projet

Tel que mentionné précédemment, la Municipalité de Maskinongé fait état d'une problématique récurrente d'inondation printanière pouvant persister d'une semaine à plus d'un mois et durant laquelle une partie de la route de la Langue-de-Terre est inutilisable. Afin de réduire la durée pendant laquelle les résidents sont contraints de se déplacer à pied ou en embarcation et de favoriser le maintien de la prestation des services publics, la Municipalité souhaite rehausser la route à un niveau égal sur toute sa longueur.

Les travaux devraient permettre de réduire l'ampleur et la durée des inconvénients vécus par ces résidents d'environ seize jours par année, passant d'une moyenne de vingt à quatre jours où la route est inondée. Toutefois, à titre indicatif, le 24 avril 2019, le niveau d'eau du lac Saint-Pierre avait dépassé le seuil des inondations historiques de 2017 (3,54 m) pour atteindre 3,73 m. Pendant la première moitié du mois de mai 2019, le niveau du lac est demeuré au-dessus du seuil d'inondation moyenne (3,20 m) (MSP, 2019). Dans ce genre de situation, les travaux s'avèreront inutiles puisqu'ils n'empêcheront pas la route d'être inondée et ne favoriseront pas son accès.

Par ailleurs, un financement de 160 000 \$ a été accordé à la Municipalité de Maskinongé, dans le cadre du programme de la Taxe sur l'essence et de la contribution du Québec (TECQ) 2014-2018, obligeant la réalisation des travaux d'ici la fin de 2019, sans quoi le financement ne pourrait être octroyé.

Considérant la problématique identifiée, la récurrence de la situation et le fait que la route est le seul lien pour atteindre les résidences, il est considéré que la raison d'être du projet est justifiée. Toutefois, le MELCC demeure préoccupé quant à l'issue du projet, puisqu'au final, considérant la problématique de localisation du secteur bâti, la route demeurera à l'intérieur de la zone d'inondation de récurrence de 2 ans, et de ce fait, continuera d'être inondée presque à chaque année. En ce sens, puisque le secteur ne peut être développé davantage, la Municipalité de Maskinongé devrait entamer une réflexion pour établir une solution à long terme et permanente, tout en considérant l'évolution possible de la problématique d'inondation récurrente dans le contexte des changements climatiques.

3.2 Analyse des variantes

Dans le cadre du projet, outre la variante retenue, deux autres ont été envisagées par l'initiateur. Les objectifs visés pour l'élaboration des scénarios étaient de réduire le nombre de jours où le

tronçon à l'étude est inondé et réaliser les travaux à l'intérieur de l'emprise existante de la route, le tout, à un coût acceptable pour les propriétaires du secteur.

La première variante étudiée consiste à rehausser le profil de la route de plus de 0,5 m (maximum de 0,85 m), sur un tronçon d'environ 900 m. Bien que cette mesure assurerait un meilleur accès aux résidences lors des inondations, elle impliquerait un plus grand nombre de propriétaires touchés par les travaux, de même qu'un empiètement supérieur en milieu hydrique. Le coût des travaux serait également plus important, dépassant les 200 000 \$.

La deuxième variante consiste en un rehaussement d'environ 0,25 m sur une distance de 560 m. Cette dernière permettrait de réduire l'empiètement en milieu hydrique, de même que le coût de réalisation des travaux sous la barre des 200 000 \$. Toutefois, les bénéfices attendus, selon l'objectif désiré de réduction du nombre de jours où le tronçon est exposé aux inondations, ne seraient pas significatifs.

Tel que précisé à la section 1.2 du présent document, la variante retenue consiste au rehaussement de 0 à 0,50 m (maximum de 0,53 m) d'un tronçon de 560 m de la route de la Langue-de-Terre. Selon la Municipalité de Maskinongé, cette solution rencontre les objectifs visés et intègre ceux du développement durable, soit le volet social, économique et environnemental. De plus, son choix découle d'un commun accord entre la Municipalité et les résidents du secteur.

Les informations fournies par l'initiateur pour faire l'analyse des variantes sont très succinctes. De plus, les travaux envisagés ne permettent pas d'enrayer les inondations, ni les inconvénients qui en découlent, et ce, eu égard aux changements climatiques à venir, laissant supposer qu'à court terme, il pourrait y avoir accentuation des crues extrêmes, comme celles vécues actuellement. Néanmoins, elle diminuera la vulnérabilité des résidents du secteur lors de la crue printanière en limitant le nombre de jours pendant lesquels le tronçon est inondé par rapport à la situation actuelle, passant d'une durée moyenne de vingt à quatre jours, et uniformisera le niveau de prestation des services publics sur l'ensemble de la route de la Langue-de-Terre.

L'équipe d'analyse, sur la base de l'avis du ministère de la Sécurité Publique (MSP), juge que la variante est acceptable telle que présentée. En ce sens, considérant les informations fournies par l'initiateur, bien que très succinctes, de même que la courte durée prévue des travaux (quatre semaines), l'équipe d'analyse est d'avis que le scénario retenu s'avère être le meilleur compromis afin de rencontrer rapidement les besoins soulevés par les résidents, et ce, en fonction des coûts et bénéfices attendus.

3.3 Choix des enjeux

L'analyse du projet a permis de cibler trois enjeux principaux. Le premier concerne la sécurité des usagers et des résidents de la route de la Langue-de-Terre, le second, l'empiètement dans le littoral du lac Saint-Pierre, lequel occasionnera des pertes permanentes d'habitat pour le poisson et un impact sur la libre circulation de l'eau et du poisson et la connectivité entre les habitats fauniques aquatiques, et le troisième, l'aménagement durable du territoire.

3.4 Analyse en fonction des enjeux retenus

3.4.1 Sécurité des usagers et des résidents de la route de la Langue-de-Terre

Ce premier enjeu repose sur la raison d'être du projet, à savoir d'uniformiser le niveau d'élévation de la route de la Langue-de-Terre afin d'assurer à l'ensemble des résidents et des usagers du secteur une protection similaire contre les inondations les plus fréquemment vécues en période de crue printanière.

Comme mentionné précédemment, 46 terrains privés sont situés de part et d'autre du tronçon visé par le projet. Parmi ceux-ci, 32 sont bâtis, soit avec des résidences principales ou secondaires, en plus de la pourvoirie à l'est. Plusieurs de ces résidences ont fait l'objet, au cours des dernières années, de travaux de rénovation pour rehausser le niveau du rez-de-chaussée afin de ne plus être affecté par les inondations. De plus, il est possible d'observer que plusieurs terrains dans le secteur à l'étude sont surélevés, et ce, à un niveau supérieur à la route. Ce faisant, en période de crue, plusieurs résidences sont immunisées contre les inondations. Toutefois, à l'heure actuelle, le niveau de la route n'étant pas à la même élévation sur son ensemble, les résidents du secteur visé par les travaux, subissent les inondations sur une plus longue période et ont un accès plus restreint à leurs propriétés, comparativement aux résidents situés en amont. En conséquence, leur sécurité s'en trouve réduite.

Les améliorations attendues dans le cadre du projet sont donc une uniformisation du niveau d'accès sur l'ensemble de la route, tant pour les résidents qu'au niveau de la prestation des services de sécurité publique (policiers, ambulanciers, pompiers), municipaux, etc. Ultimement, le niveau de sécurité des résidents et des usagers du secteur à l'étude sera ainsi amélioré par la diminution de la durée où la route n'est pas utilisable.

Bien que les risques potentiels pour les résidents et usagers du secteur demeureront présents, il n'en demeure pas moins que leur qualité de vie s'en trouvera améliorée, notamment par l'augmentation du sentiment de sécurité et la réduction significative du stress lié à l'anticipation de la limite d'accès à leur propriété lors des inondations printanières.

Afin d'assurer la sécurité des résidents, outre le rehaussement de la route, l'initiateur s'est engagé à réaliser tous les travaux pour rendre les entrées opérationnelles et sécuritaires, ce qui initialement n'était pas prévu. En effet, l'initiateur prévoyait réaliser le rehaussement des entrées charretières visées par le projet jusqu'à la limite de l'emprise de la route et laisser à la charge de chacun des propriétaires, la portion située sur leur terrain.

Selon l'expertise du MSP, le projet est acceptable tel que présenté. Ainsi, l'équipe d'analyse considère que les travaux proposés, de même que les engagements pris par l'initiateur sont satisfaisants afin d'assurer un niveau d'accès plus sécuritaire et uniforme aux résidents et aux usagers sur l'ensemble de la route de la Langue-de-Terre. Toutefois, le MELCC demeure préoccupé quant à l'issue du projet, puisqu'au final, considérant la problématique de localisation du secteur bâti, la route demeurera dans le littoral, et de ce fait, continuera d'être inondée presque à chaque année. À cet effet, l'équipe d'analyse est d'avis qu'un examen plus approfondi de la problématique devrait être effectué, notamment à savoir comment celle-ci pourrait évoluer et

quelles sont les solutions envisageables dans une optique de développement durable et d'adaptation aux changements climatiques.

3.4.2 Empiètement dans le littoral du lac Saint-Pierre

3.4.2.1 Habitat du poisson

Le secteur immédiat visé par les travaux est un milieu gazonné entretenu, dépourvu d'herbiers aquatiques. Étant fortement artificialisé, il est peu propice à la fraie et à l'alimentation des poissons. Cependant, lorsqu'inondé en période de crue printanière, il peut être utilisé par la faune aquatique comme voie de circulation entre les milieux humides situés au nord-ouest de la route et le fleuve Saint-Laurent. De ce fait, de nombreuses espèces de poissons sont susceptibles de fréquenter la zone, dont plusieurs ayant un statut particulier. Parmi celles-ci, deux sont désignées menacées, soit le dard de sable et le chevalier cuivré.

Les travaux prévus auront un impact sur la faune ichthyenne et son habitat. Un empiètement dans le littoral de 5 657 m² est envisagé, ce qui occasionnera des pertes permanentes d'habitat pour le poisson. De plus, le rehaussement de la route et des entrées charretières occasionnera des pertes de caractéristiques fonctionnelles en créant une barrière supplémentaire limitant la libre circulation de l'eau et du poisson et l'accès aux habitats de reproduction et d'alimentation, caractérisés par les milieux humides à proximité. L'impact appréhendé par l'initiateur, à la suite d'une analyse des événements créant une coupure d'accès (eau et poisson) au nord de la route rehaussée, comparé à la situation actuelle, est une diminution d'environ 50 % de l'accessibilité, autant en fréquence qu'en durée. Cet impact est d'autant plus important considérant que les espèces de poissons susceptibles de frayer dans la zone d'étude locale le font entre la fin avril et la mi-juillet, période à laquelle subviennent les inondations, desquelles le projet vise à soustraire une partie de la route.

En effet, tel que mentionné précédemment, l'initiateur estime que le rehaussement prévu permettra de réduire en moyenne de seize jours par année la durée durant laquelle la portion de la route visée par les travaux sera submergée, passant d'une moyenne de vingt à quatre jours. Ainsi, la période durant laquelle les poissons peuvent circuler au-dessus de la route inondée, notamment pour accéder aux milieux humides à proximité et subséquemment pour revenir au fleuve, sera grandement réduite. Cette réduction affectera deux périodes importantes de reproduction des poissons, soit la montaison des géniteurs pour la fraie et la dévalaison passive des alevins lors de la décrue. De plus, d'après une analyse de l'élévation du terrain existant et projeté présentée par l'initiateur (annexe 3), il est possible d'observer certaines zones problématiques où, suivant les travaux, il pourrait y avoir la création de cuvettes isolées à la suite du retrait des eaux.

Selon les Lignes directrices pour la conservation des habitats fauniques (ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, 2015) (MFFP), la séquence « éviter-minimiser-compenser » s'applique pour tout projet dans un habitat faunique. Puisqu'il est impossible d'éviter les perturbations sur la faune dans le cadre de ce projet, l'initiateur a pris plusieurs engagements afin de minimiser l'impact sur l'habitat du poisson.

D'abord, l'initiateur a diminué le nombre d'entrées charretières à rehausser, pour s'en tenir qu'à celles où le terrain est occupé et a limité les travaux à une seule entrée par terrain. Toutefois, sept propriétés auront deux entrées rehaussées dont le raccordement doit se faire avec le profil

existant pour des raisons d'accès évidentes (ex. : une entrée menant au garage fermé et l'autre à un abri d'auto). La largeur des dix-neuf entrées en gravier a été limitée à quatre mètres et la longueur projetée pour l'ensemble des 41 entrées a été optimisée afin de minimiser l'impact et d'assurer le minimum de sécurité aux usagers. De plus, les travaux auront lieu uniquement après la période de restriction pour le poisson, qui s'étend du 1^{er} avril au 15 juillet.

L'initiateur a été questionné à plusieurs reprises par le MELCC au sujet de l'application de la réglementation municipale qui ne permet aucun remblayage des terrains, notamment pour des travaux d'agrandissement ou d'élargissement des entrées charretières. À cet effet, l'initiateur s'est engagé à assurer un suivi rigoureux du respect de la réglementation durant toute la période des travaux et lors des suivis annuels et après la réalisation de ces travaux. De plus, il déposera un plan, tel que construit à la fin des travaux.

Par ailleurs, l'initiateur s'est engagé à mettre en place des mesures d'atténuation afin de maintenir la connectivité entre les parties basses des terrains (cuvettes projetées) et le fleuve. Pour ce faire, il a déposé un plan préliminaire de drainage présentant les emplacements, sur les terrains privés, où seront aménagés des fossés de drainage et des drains (annexe 4). Ces aménagements sont prévus à partir du chaînage 0+340 du tronçon de la route à l'étude, soit le secteur où l'initiateur juge que la problématique de drainage s'accroît. À ce sujet, l'équipe d'analyse a recommandé à l'initiateur d'ajouter des aménagements au sud de la route, dans le secteur situé entre les numéros civiques 62 et 76 (entre le chaînage 0+40 et 0+200), afin d'assurer également le drainage de ce secteur. L'initiateur s'est engagé en ce sens et déposera un plan final de tous ces aménagements avec la première demande d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE. Ce dernier devra être à la satisfaction du MELCC et du MFFP.

Suivant la réalisation des aménagements de drainage, l'initiateur s'est engagé à assurer un suivi aux années 1-3-5 et à déposer un rapport au MELCC pour chacun d'entre eux. À ce sujet, il a présenté un programme comprenant les conditions et les étapes de réalisation de ces suivis. Il déposera également la version finale de ce programme avec la première demande d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE. De plus, advenant l'observation d'une problématique de cuvette, il réalisera les travaux correctifs dans un délai maximal de douze mois suivant le suivi.

Au final, l'initiateur a pris l'engagement de compenser pour l'ensemble des pertes d'habitat du poisson. Pour ce faire, il travaille présentement en partenariat avec le comité ZIP du lac Saint-Pierre afin d'élaborer un plan d'aménagement faunique, conformément aux exigences du MELCC et du MFFP. Ce plan devra compenser pour l'ensemble des pertes d'habitats fauniques correspondant à la somme des pertes en superficies (estimée à 5 657 m²), de même qu'en caractéristiques fonctionnelles (réduction de la connectivité pour les poissons entre le fleuve et les milieux humides situés au nord-ouest de la route). L'initiateur s'est engagé à déposer la version finale détaillée du plan de compensation avec la demande d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE visant les travaux d'aménagements fauniques compensatoires et ce dernier devra être à la satisfaction du MELCC et du MFFP.

L'initiateur s'est aussi engagé à réaliser un suivi des aménagements compensatoires aux années 1-3-5 afin d'évaluer leur efficacité et à apporter des correctifs dans un délai de douze mois, le cas échéant. La version finale de ce programme de suivi sera déposée au MELCC avec la demande d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE visant ces travaux, de même qu'un

rapport pour chacun des suivis (années 1-3 et 5) dans un délai de six mois suivant la réalisation de chacun d'entre eux. L'initiateur s'est engagé à débiter la réalisation du projet de compensation dès la fin des travaux ou dans la même année.

En conclusion, le MELCC, à l'instar du MFFP, juge que ces engagements sont satisfaisants et que les impacts appréhendés sur l'habitat du poisson sont acceptables.

3.4.2.2 La protection des milieux humides et hydriques

Le 16 juin 2017, l'Assemblée nationale du Québec a adopté et sanctionné la Loi concernant la conservation des milieux humides et hydriques (2017, chapitre 14) (LCMHH). Cette loi modifie notamment la LQE et les dispositions applicables pour les autorisations visant tous travaux, toutes constructions ou toutes autres interventions dans un milieu humide ou hydrique. On y retrouve, par exemple, l'application de la séquence « éviter-minimiser-compenser » dans la conception des projets, lorsque ceux-ci sont susceptibles d'entraîner des pertes de milieux humides et hydriques. L'entrée en vigueur, le 20 septembre 2018, du Règlement sur la compensation pour l'atteinte aux milieux humides et hydriques (RCAMHH) vient compléter l'application de la nouvelle section V.1 du chapitre IV du titre 1 de la LQE portant sur les milieux humides et hydriques, section ajoutée avec l'adoption de la LCMHH.

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, c'est l'autorisation gouvernementale qui détermine, en vertu de l'article 46.0.11 de la LQE, si une contribution financière est exigible et si le paiement de cette contribution financière peut être remplacé, en tout ou en partie, par des travaux visant la restauration ou la création de milieux humides ou hydriques. De fait, le projet de rehaussement d'une partie de la route de la Langue-de-Terre comporte des travaux de déblai ou de remblai susceptibles de porter atteinte aux milieux humides et hydriques au sens de la LQE. Ces travaux correspondent à ceux décrits ci-dessus, soit les pertes permanentes en littoral, dans l'habitat du poisson, qui sont estimées à 5 657 m².

Dans la conception de son projet l'initiateur a appliqué la séquence « éviter-minimiser-compenser », au sens de l'article 46.0.1 de la LQE, ce qui permet d'atteindre l'objectif d'aucune perte nette de milieux humides et hydriques visé par la LCMHH.

L'équipe d'analyse est d'avis que l'initiateur devrait être tenu de compenser la totalité des pertes de milieux humides et hydriques par le versement d'une contribution financière établie selon la formule prévue à l'article 6 du Règlement sur la compensation pour l'atteinte aux milieux humides et hydriques (chapitre Q-2, r.9.1). Toutefois, considérant que l'initiateur travaille présentement à l'élaboration d'un plan de compensation en collaboration avec le comité ZIP du lac Saint-Pierre et tel que le prévoit l'article 46.0.11 de la LQE, l'équipe d'analyse est d'avis que la contribution financière devrait pouvoir être remplacée, en tout ou en partie, par l'exécution de travaux visant la création ou la restauration de milieux humides et hydriques, sur demande au ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, selon les conditions, les restrictions et les interdictions prévues dans l'autorisation délivrée en vertu de l'article 22 de la LQE. Dans un tel cas, une version finale du plan de compensation couvrant les superficies affectées, doit être incluse dans la demande visant l'obtention d'une autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE, afin d'obtenir l'approbation des autorités concernées préalablement à la

délivrance de cette autorisation, pour les travaux qui occasionnent les pertes de milieux humides ou hydriques.

Advenant que ce plan de compensation par travaux ne soit pas déposé ou jugé non acceptable, la contribution financière serait alors exigée avant la délivrance de l'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE.

Considérant les efforts d'évitement, les mesures d'atténuation prévues dans le cadre des travaux de construction et, finalement, l'engagement de l'initiateur à compenser pour les pertes de superficies qu'occasionne son projet dans les milieux humides et hydriques, l'impact du projet est considéré acceptable sur cet aspect, conditionnellement au respect des exigences proposées précédemment par rapport à la compensation des pertes associées au projet.

3.4.3 Aménagement durable du territoire

Le littoral, de même que les rives, les plaines inondables, les milieux humides, les cours d'eau (ruisseaux, rivières, fleuves), les étendues d'eau (lacs, étangs, marais, etc.) sont tous des milieux naturels riches en biodiversité. Ceux-ci jouent un rôle essentiel à la vie en assurant notamment, la préservation de la ressource en eau. L'intervention humaine dans ces milieux exerce une forte pression sur ces derniers et peut entraîner une modification du régime hydrologique naturel. En conséquence, il est possible d'observer une amplification des crues occasionnant des problèmes d'érosion et de sédimentation pouvant modifier ou détruire des habitats naturels. De plus, la majorité des activités en milieu hydrique à lieu dans le littoral, près de la rive, zone où la biodiversité y est riche et la productivité la plus élevée (MDDELCC, 2015). C'est, entre autres, dans le but de protéger et de conserver ces milieux vulnérables que diverses lois, réglementations et politiques visant à y interdire, limiter ou encadrer les interventions humaines ont été instaurées.

La Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables (chapitre Q-2, r. 35) (PPRLPI) reconnaît la vulnérabilité de ces milieux et l'importance de leur conservation pour le bien collectif. Elle prévoit l'interdiction de toutes constructions, ouvrages et travaux à l'intérieur du littoral, des rives ou des plaines inondables. Elle permet toutefois la réalisation de certains travaux s'ils font l'objet d'une dérogation conformément aux dispositions de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (chapitre A-19.1).

À cet effet, l'initiateur a obtenu une dérogation du ministère des Affaires Municipales et de l'Habitation (MAMH) pour être en mesure de réaliser les travaux dans le cadre du présent projet.

Il n'en demeure pas moins que les travaux envisagés sont entièrement situés dans le littoral du lac Saint-Pierre, milieu riche en biodiversité et en milieux humides, désigné « Réserve mondiale de la biosphère par l'UNESCO ». Nonobstant les activités humaines, l'impact appréhendé des changements climatiques est divers. Ces changements exercent des effets indirects, mais multiples sur les habitats du lac Saint-Pierre. À court terme, une accentuation des crues extrêmes, comme celles vécues en 2017 et en 2019, est anticipée. Tandis qu'à long terme, une augmentation des températures hivernales et des épisodes de précipitations aura pour conséquence une diminution du couvert de neige. Ainsi, les crues seront potentiellement plus faibles, plus courtes et plus hâtives, réduisant d'autant les sites de reproduction pour les poissons. Dans ce contexte, il importe

de réduire rapidement les pressions anthropiques, ce qui aidera les écosystèmes à mieux faire face aux changements à venir (MDDEFP, 2013). Dans un cas comme dans l'autre, malgré les travaux prévus par la Municipalité, la route de la Langue-de-Terre, les résidences et les autres infrastructures la longeant demeureront exposés aux risques d'inondation.

Dans une optique de protection et de conservation des milieux riverains et des plaines inondables et dans une perspective de développement durable du territoire et d'adaptation aux changements climatiques, le MELCC est d'avis que la Municipalité de Maskinongé, en concertation avec les intervenants concernés, devrait amorcer une réflexion sur l'avenir de ce secteur. En ce sens, un examen plus approfondi des solutions envisageables devrait être effectué. Celles-ci devraient favoriser la remise à l'état naturel du milieu, éviter le développement en zones inondables et assurer la sécurité du public à long terme, considérant que ce secteur continuera de subir des inondations malgré les travaux prévus.

CONCLUSION

L'analyse du projet de rehaussement d'une partie de la route de la Langue-de-Terre sur le territoire de la municipalité de Maskinongé a fait ressortir trois enjeux principaux. D'abord, de par la raison d'être du projet, le premier enjeu concerne la sécurité des résidents et des usagers de la route de la Langue-de-Terre. Ensuite, le projet génèrera un empiètement dans le milieu hydrique qui aura un impact sur la libre circulation de l'eau et du poisson et sur la connectivité entre les milieux humides situés au nord-ouest de la route et le fleuve Saint-Laurent. Des pertes de superficies et de caractéristiques fonctionnelles de l'habitat du poisson seront occasionnées. Enfin, l'objectif du projet ne s'inscrit pas dans une démarche d'aménagement durable du territoire.

Selon l'expertise de la DÉEPhi et les avis d'experts consultés lors de l'analyse environnementale, le projet de rehaussement d'une partie de la route de la Langue-de-Terre sur le territoire de la Municipalité de Maskinongé est justifié pour répondre à l'objectif visé actuellement par la municipalité. Bien qu'il ne permettra pas d'enrayer complètement la problématique, le projet aura néanmoins comme effet de réduire la période d'inondation du tronçon de la route à l'étude et d'uniformiser le niveau de prestation des services publics aux résidents sur l'ensemble de la route de la Langue-de-Terre. L'équipe d'analyse considère toutefois qu'une réflexion globale de la part de la Municipalité de Maskinongé et de tous les intervenants concernés quant à l'avenir de ce secteur est souhaitable. À cet effet, l'équipe d'analyse est d'avis qu'un examen plus approfondi de la problématique devrait être effectué, notamment à savoir comment celle-ci pourrait évoluer et quelles sont les solutions envisageables dans une optique de développement durable et d'adaptation aux changements climatiques.

Le projet est également jugé acceptable sur le plan environnemental sous réserve du respect des engagements pris par l'initiateur et des exigences proposées précédemment, notamment pour la compensation des milieux humides et hydriques. De plus, le projet ne doit pas permettre de développer davantage le secteur, élément sur lequel la Municipalité a été questionnée à plusieurs reprises par le Ministère, afin d'éviter le remblayage visant à rehausser les terrains privés.

À la suite de cette analyse, il est recommandé d'autoriser à la Municipalité de Maskinongé la réalisation du projet de rehaussement de la route de la Langue-de-Terre sur le territoire de la municipalité de Maskinongé, conditionnellement aux exigences proposées.

Original signé par :

Marie-Eve Thériault
Biologiste M.Sc.
Chargée de projet

RÉFÉRENCES

MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE. *Surveillance de la crue des eaux – Fleuve Saint-Laurent - Au-lac Saint-Pierre.* [En ligne : <https://geoegl.msp.gouv.qc.ca/libcommunes/MSPwidgets/hydrogramme/index.php?station=15975&type1=niveau>];

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA FAUNE ET DES PARCS. *Le lac Saint-Pierre – Un joyau à restaurer.* 2013, 34 pages. [En ligne : <http://www.environnement.gouv.qc.ca/Eau/lac-st-pierre/doc-synthese.pdf>];

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES, 2015. Guide d'interprétation, Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables, Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la lutte contre les changements climatiques du Québec, Direction des politiques de l'eau, 131 pages;

MUNICIPALITÉ DE MASKINONGÉ. *Rehaussement d'une partie de la route de la Langue-de-Terre – Étude d'impact sur l'environnement – Rapport principal*, par WSP, juillet 2017, 146 pages;

MUNICIPALITÉ DE MASKINONGÉ. *Rehaussement d'une partie de la route de la Langue-de-Terre – Étude d'impact sur l'environnement – Réponses aux questions et commentaires du MDDELCC*, par WSP, janvier 2018, 64 pages;

MUNICIPALITÉ DE MASKINONGÉ. *Rehaussement d'une partie de la route de la Langue-de-Terre – Étude d'impact sur l'environnement – Résumé*, par WSP, mai 2018, 47 pages;

MUNICIPALITÉ DE MASKINONGÉ. *Rehaussement d'une partie de la route de la Langue-de-Terre – Étude d'impact sur l'environnement – Réponses à la demande d'informations supplémentaires du MELCC*, par WSP, novembre 2018, 82 pages;

MUNICIPALITÉ DE MASKINONGÉ. *Rehaussement d'une partie de la route de la Langue-de-Terre – Étude d'impact sur l'environnement – Réponses à la demande d'engagements et d'informations complémentaires du MELCC*, par WSP, mars 2019, 70 pages;

ANNEXES

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

L'évaluation de l'acceptabilité environnementale du projet a été réalisée par la Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels en collaboration avec les unités administratives concernées du Ministère :

- la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Mauricie et du Centre-du-Québec;
- la Direction de l'expertise hydrique;
- la Direction de l'expertise en biodiversité;

ainsi que les ministères suivants :

- le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs;
- le ministère de la Sécurité Publique;
- le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation;
- le ministère de la Culture et des Communications;
- le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec;
- le Secrétariat aux affaires autochtones.

ANNEXE 2 CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

Date	Événement
2016-11-04	Réception de l'avis de projet au ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
2016-11-16	Délivrance de la directive
2017-07-24	Réception de l'étude d'impact
2017-11-03	Transmission des questions à l'initiateur de projet
2018-02-07	Réception des réponses
2018-06-05 au 20-07-2018	Période d'information et de consultation publiques
2018-08-10	Transmission de la première demande d'informations à l'initiateur
2019-03-20	Réception des dernières informations de l'initiateur de projet
2019-04-16	Réception du dernier avis des ministères et des organismes

ANNEXE 3 ANALYSE DE L'ÉLEVATION DU TERRAIN EXISTANT ET PROJETÉ

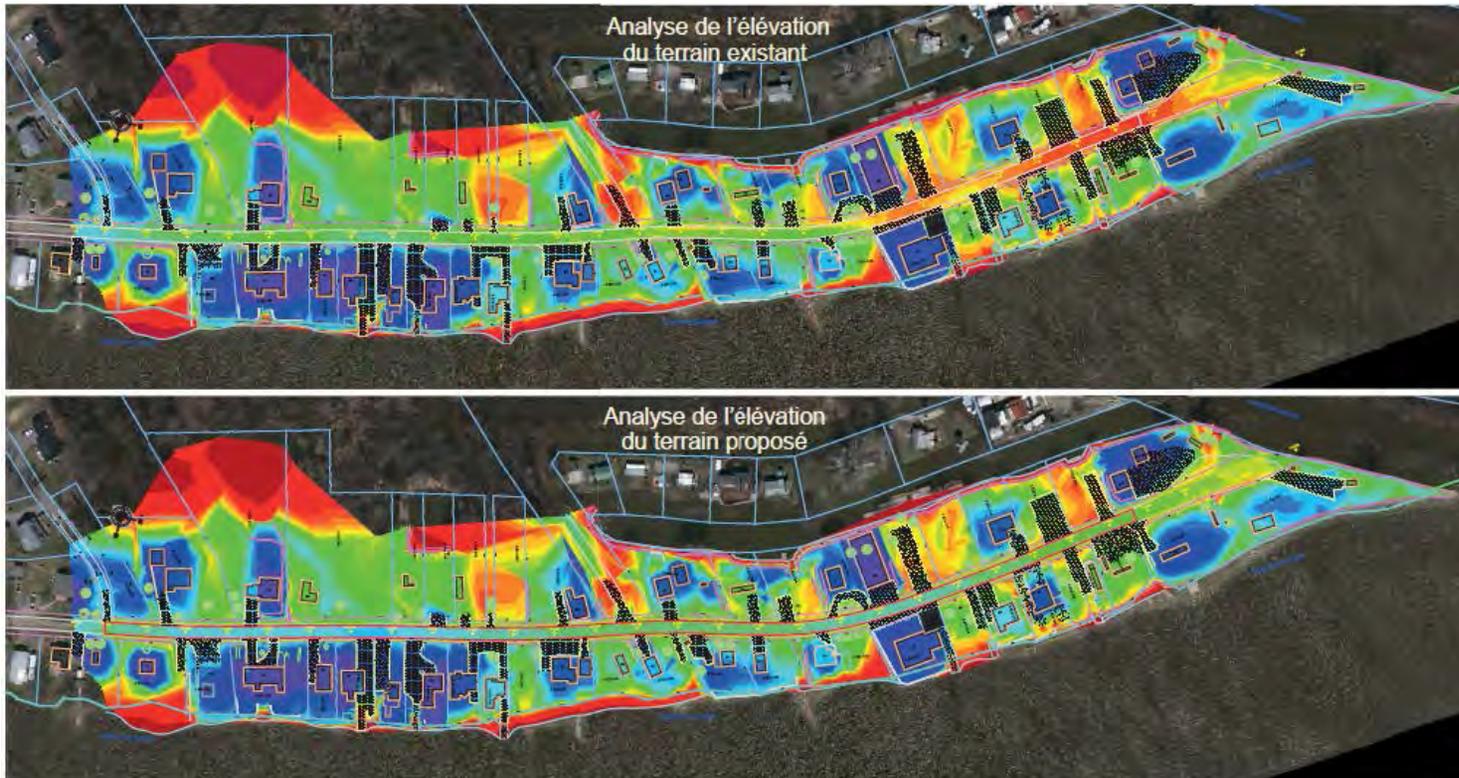


Tableau des élévations									
Número	Élévation minimum	Élévation maximum	Surface	Couleur	Número	Élévation minimum	Élévation maximum	Surface	Couleur
1.	2,14	4,90	2551,61	■	11.	5,85	5,86	2466,69	■
2.	4,90	5,40	3713,97	■	12.	5,88	5,92	2619,40	■
3.	5,40	5,50	1894,67	■	13.	5,92	5,97	2194,76	■
4.	5,50	5,58	2878,47	■	14.	5,97	6,03	2856,54	■
5.	5,58	5,63	2444,84	■	15.	6,03	6,10	2867,49	■
6.	5,63	5,68	2449,23	■	16.	6,10	6,18	2642,45	■
7.	5,68	5,72	2293,20	■	17.	6,18	6,29	2766,86	■
8.	5,72	5,76	2778,75	■	18.	6,29	6,40	2081,98	■
9.	5,76	5,81	3937,12	■	19.	6,34	6,60	4091,29	■
10.	5,81	5,85	3603,77	■	20.	6,60	8,12	2373,99	■

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

Analyse de l'élevation du terrain

Source: Analyse de l'élevation du terrain, MRC de Maskinongé (2018)

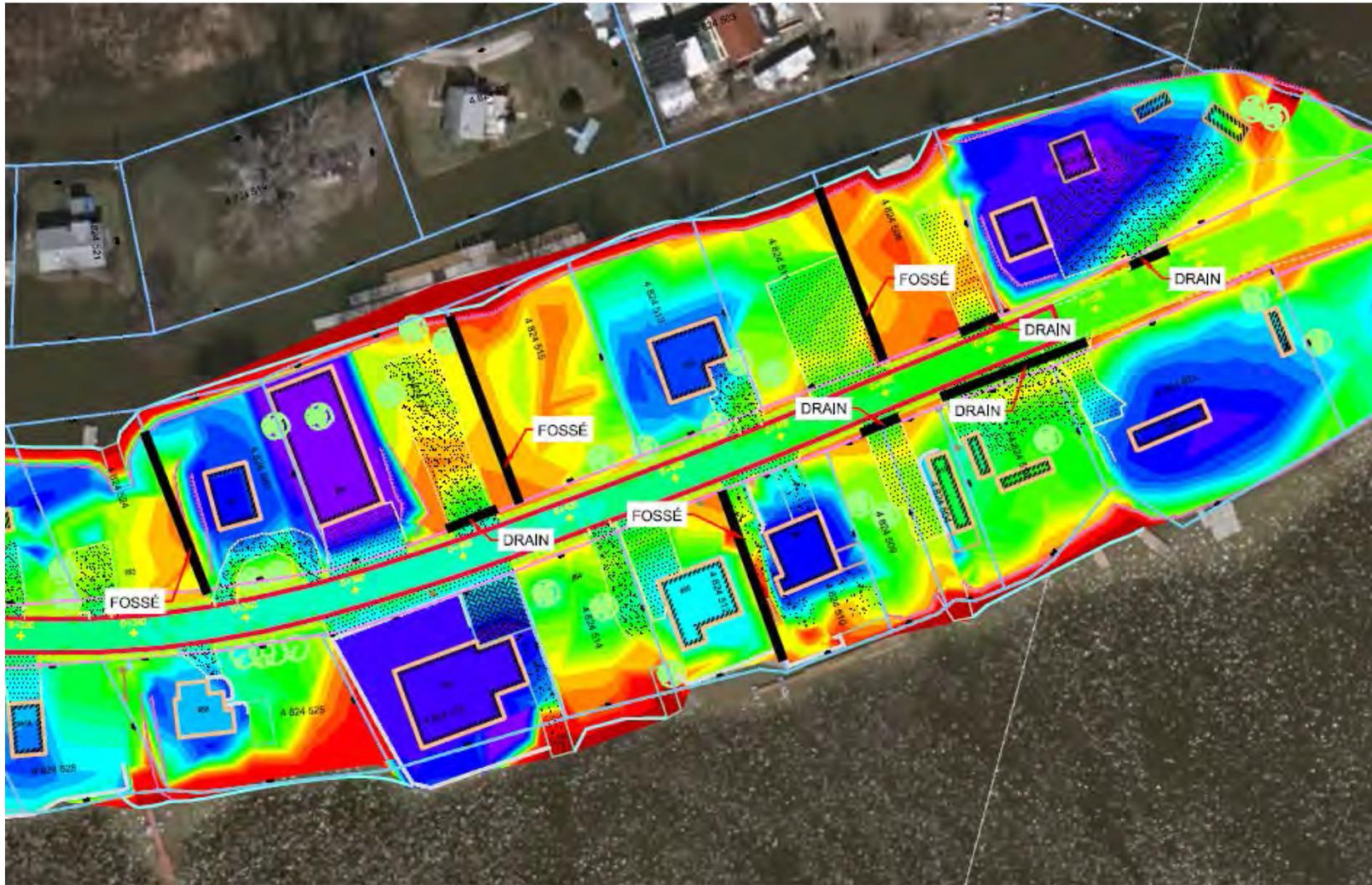
Figure 1

Novembre 2018


151-12980-00_wspT029_f1_elevation_181105.ai

Tirée de WSP (novembre 2018)

ANNEXE 4 PLAN PRÉLIMINAIRE DE DRAINAGE DES CUVETTES



Tirée de WSP (mars 2019)

