
RAPPORT D'ENQUÊTE ET D'AUDIENCE PUBLIQUE

169 **Projet de réaménagement de la route 185
à Rivière-du-Loup et à Saint-Antonin**

La notion d'environnement

Les commissions du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement examinent dans une perspective de développement durable les projets qui leur sont soumis en appliquant la notion d'environnement retenue par les tribunaux supérieurs, laquelle englobe les aspects biophysique, social, économique et culturel.

Remerciements

La commission remercie les personnes et les organismes qui ont collaboré à ses travaux ainsi que le personnel du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement qui a assuré le soutien nécessaire à la production de ce rapport.

Édition et diffusion

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Tél. : (418) 643-7447
1 800 463-4732 (sans frais)

Internet : www.bape.gouv.qc.ca
Courriel : communication@bape.gouv.qc.ca

Tous les documents déposés durant le mandat ainsi que les textes de toutes les interventions publiques sont disponibles pour consultation au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

Québec, le 23 août 2002

Monsieur André Boisclair
Ministre d'État aux Affaires municipales et
à la Métropole, à l'Environnement et à l'Eau
et leader du gouvernement
Édifice Marie-Guyart, 30^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Monsieur le Ministre,

Il me fait plaisir de vous transmettre le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement concernant le projet de réaménagement de la route 185 à Rivière-du-Loup et à Saint-Antonin par le ministère des Transports.

Ce mandat, qui a débuté le 21 mai 2002, était sous la responsabilité de M. Donald Labrie.

Au terme de son analyse, la commission conclut que le projet est justifié afin d'améliorer la sécurité et l'efficacité de ce tronçon du réseau routier dont les intersections présentent actuellement un risque élevé d'accidents. La commission constate que le projet répond aux préoccupations du milieu et qu'il reçoit un accueil favorable de la communauté.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président,



André Harvey

Québec, le 20 août 2002

Monsieur André Harvey
Président
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Monsieur le Président,

J'ai le plaisir de vous remettre le rapport d'enquête et d'audience publique sur le projet de réaménagement de la route 185 à Rivière-du-Loup et à Saint-Antonin soumis par le ministère des Transports.

Au terme de l'audience publique et de son analyse, la commission conclut que le projet est justifié afin d'améliorer la sécurité et l'efficacité de ce tronçon du réseau routier dont les intersections présentent actuellement un risque élevé d'accidents. La commission souhaite que la réalisation du projet soit entreprise dans les meilleurs délais.

La commission est d'avis que les aménagements proposés, soit une autoroute à quatre voies à chaussées séparées par un terre-plein central et trois échangeurs aux intersections de la route de la Plaine, du 1^{er} Rang et du 2^e Rang, représentent une solution bien adaptée aux besoins d'une circulation sécuritaire et efficace à ces carrefours. Le prolongement de la rue du Carrefour pour relier le 1^{er} Rang au 2^e Rang et son utilisation comme voie de desserte est le choix de moindre impact et il s'harmonise en outre avec le développement du parc industriel de la municipalité de Saint-Antonin.

La commission constate aussi que le projet répond aux préoccupations du milieu et qu'il reçoit un accueil favorable de la communauté.

Enfin, permettez-moi de souligner la contribution exceptionnelle de M. René Beaudet et l'excellent travail des membres de l'équipe qui ont accompagné la commission et de leur exprimer toute ma reconnaissance.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président de la commission,



Donald Labrie

Table des matières

Introduction	1
Chapitre 1 Les opinions et les préoccupations des citoyens	7
La sécurité routière	7
Les aménagements proposés.....	8
Chapitre 2 La raison d’être du projet	11
Le contexte.....	11
Les appuis au projet	12
Les caractéristiques de la circulation sur le tronçon	13
Chapitre 3 L’intégration du projet dans le milieu	15
L’option proposée	15
L’intersection de la route de la Plaine.....	15
Les intersections au 1 ^{er} Rang et au 2 ^e Rang	16
Le choix de la voie de desserte	20
Le camionnage sur le réseau routier municipal	21
Le climat sonore.....	24
Les activités de transport de la tourbe.....	26
Le droit d’accès de Premier Horticulture.....	27
Les activités récréotouristiques.....	28
Les traverses des sentiers de motoneiges et de VTT	28
Le parc linéaire Petit-Témis.....	29
Le milieu naturel	30
Conclusion	31
Annexe 1 Les renseignements relatifs au mandat	33
Annexe 2 La documentation	39
Figure 1 L’utilisation du territoire.....	5
Figure 2 Les utilisations du territoire de la zone d’étude et ses environs	17

Introduction

Le ministère des Transports projette de réaménager la route 185 sur le territoire de Rivière-du-Loup et de Saint-Antonin. Ce projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu du *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* [Q-2, r. 9].

En mars 1999, le ministre de l'Environnement recevait l'avis de projet soumis par le promoteur. La version finale de l'étude d'impact a été déposée en décembre 2001. Comme le prévoit le Règlement, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a tenu une période d'information et de consultation publiques de 45 jours, du 19 février au 5 avril 2002. Deux demandes d'audience publique et une demande de médiation ont été acheminées au Ministre au cours de cette période.

Le 24 avril 2002, M. André Boisclair, en sa qualité de ministre de l'Environnement, confiait au BAPE le mandat de tenir une audience publique. Le mandat, confié en vertu de l'article 31.3 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2), a débuté le 21 mai 2002. L'audience s'est tenue en deux parties à Rivière-du-Loup, d'abord les 28 et 29 mai puis le 20 juin 2002.

Le projet

La route 185 est une route nationale qui traverse la région administrative du Bas-Saint-Laurent à partir de l'autoroute 20 jusqu'à la frontière du Nouveau-Brunswick, sur une distance de 101 km. Il s'agit d'un segment de la route Transcanadienne qui relie les deux provinces. À l'exception d'une portion à quatre voies à Rivière-du-Loup, la route 185 est une route à deux voies conçue pour la circulation rapide.

Le projet proposé par le Ministère vise l'amélioration d'un tronçon de 6 km à l'intérieur de la MRC de Rivière-du-Loup, plus précisément sur le territoire de Rivière-du-Loup et de Saint-Antonin (figure 1). Trois routes principales croisent la route 185 dans le tronçon à l'étude, soit la route de la Plaine à Rivière-du-Loup ainsi que le 1^{er} Rang et le 2^e Rang, ou rue Principale, à Saint-Antonin.

Selon le promoteur, les trois intersections engendrent des mouvements conflictuels entre la circulation locale et la circulation de transit, qui compromettent la sécurité routière et la fluidité de la circulation sur la route 185. Selon les prévisions d'augmentation de la demande, le promoteur estime qu'une augmentation des interférences et du nombre d'accidents est à prévoir sur ce tronçon, d'autant plus qu'il présente les débits de circulation les plus élevés de cette route. La solution proposée consiste à aménager un

échangeur à chacune des trois intersections et à élargir la route pour en faire une autoroute à quatre voies, avec des chaussées séparées par un terre-plein central.

Un échangeur de type trèfle partiel serait aménagé à l'intersection de la route 185 et de la route de la Plaine. Cet échangeur comprendrait un pont d'étagement à deux voies de circulation avec un accotement de chaque côté. L'infrastructure est conçue pour y raccorder éventuellement une voie de desserte du côté ouest.

À l'intersection du 1^{er} Rang serait érigé un demi-échangeur de type losange avec pont d'étagement et deux bretelles du côté nord. Le pont d'étagement serait doté de deux voies de circulation avec accotement ainsi que d'un trottoir du côté sud. Puisque aucun accès à la route 185 en direction sud ne serait possible à partir du 1^{er} Rang, une voie de desserte serait construite du côté ouest de l'autoroute entre le 1^{er} Rang et le 2^e Rang, en prolongeant la rue du Carrefour d'environ 300 m.

Au 2^e Rang, le promoteur projette la construction d'un échangeur complet de type losange avec un pont d'étagement qui comprendrait quatre voies divisées par des îlots séparateurs. Des accotements pour les cyclistes, VTT et motoneigistes de même que des trottoirs pour les piétons sont prévus de chaque côté du pont.

À la hauteur du 1^{er} Rang et du 2^e Rang, la mise en place des ponts d'étagement nécessiterait un abaissement du profil de la route 185 d'environ 4 m. La chaussée de la route existante serait conservée à partir de la rivière du Loup jusqu'à 300 m au nord du 1^{er} Rang sur une longueur d'environ 3,5 km. La seconde chaussée à deux voies serait construite du côté est de la route actuelle. Les deux chaussées seraient séparées par un terre-plein central gazonné de 20 m sur toute la longueur, sauf à la hauteur du 2^e Rang où il serait réduit à 15 m. L'emprise de la nouvelle autoroute aurait entre 80 et 85 m.

Le milieu d'accueil

Le relief du secteur est relativement plat de la rivière du Loup jusqu'au 1^{er} Rang et il s'élève légèrement par la suite en deux niveaux de terrasses. L'ensemble du tronçon à réaménager est compris dans la zone agricole établie en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (L.R.Q., c. P-41.1), sauf à la hauteur des trois croisements avec la route 185 (route de la Plaine, 1^{er} Rang et 2^e Rang) qui sont en zone urbaine. Des tourbières et des lieux d'exploitation de la tourbe occupent la majeure partie de la zone verte. La majorité des bâtiments situés le long de la route 185 dans le secteur étudié sont de nature commerciale et industrielle. Les développements résidentiels se concentrent surtout le long du 1^{er} Rang et du 2^e Rang.

Un sentier de motoneiges traverse la route 185 à la hauteur de l'intersection du 2^e Rang alors qu'un sentier de VTT la croise à la hauteur du 1^{er} Rang. Le parc linéaire Petit-Témis, un corridor pour cyclistes et motoneigistes, traverse la route de la Plaine dans le

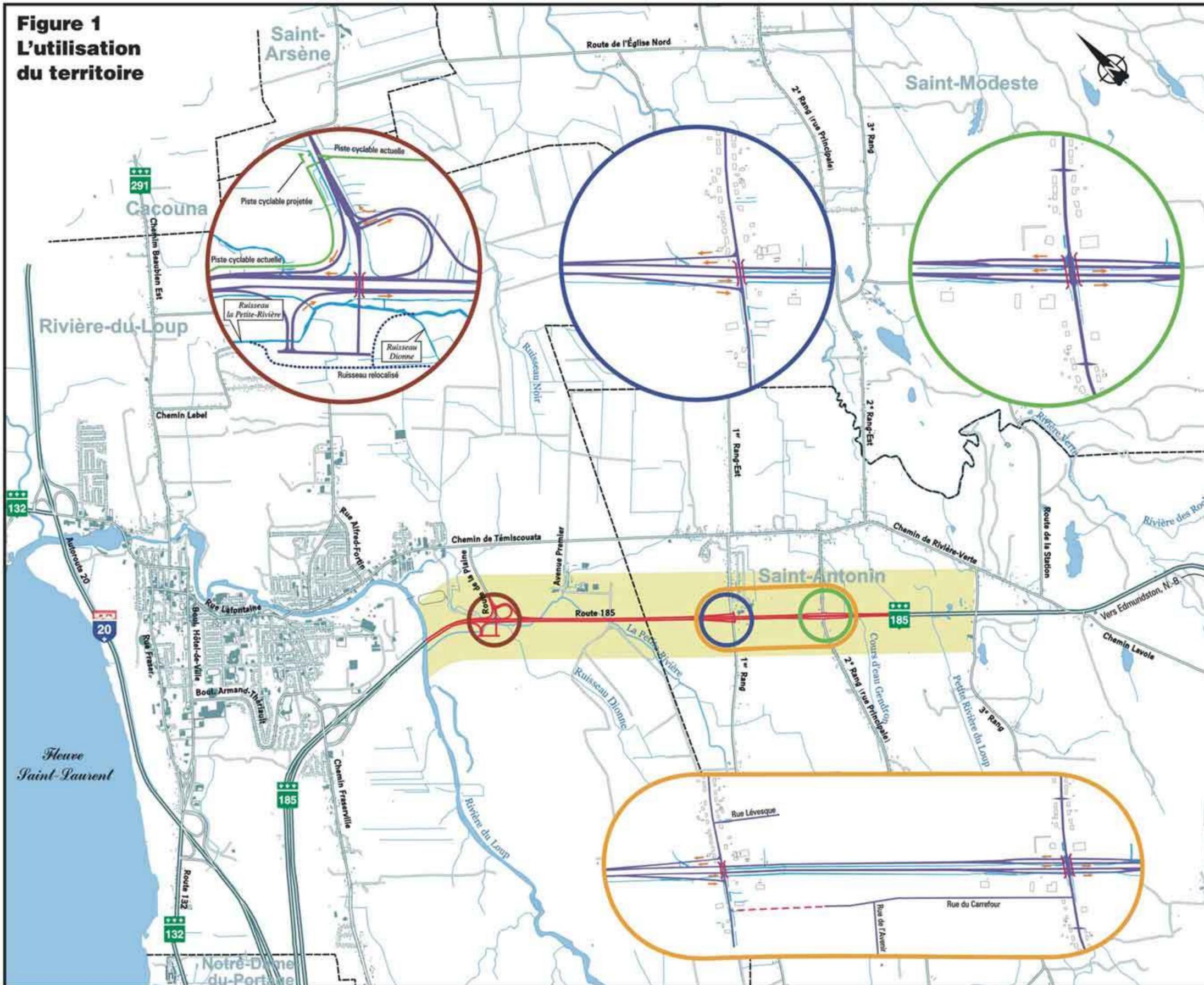
secteur où un échangeur est prévu. Le promoteur prévoit la relocalisation d'un tronçon du parc à la croisée de la route de la Plaine. Une partie de l'emprise routière nécessaire à ces aménagements est déjà la propriété du ministère des Transports. Toutefois, le projet exigerait l'acquisition de deux bâtiments ainsi que de 12,7 ha de terrains appartenant à dix-sept propriétaires différents. Une demande de changement d'usage pour 11,6 ha de terres situées en zone agricole protégée devrait être présentée à la Commission de protection du territoire agricole du Québec.

Des cours d'eau parcourent le site, dont les principaux sont la rivière du Loup et les ruisseaux Petite-Rivière et Dionne. Le projet prévoit le détournement des ruisseaux en dehors des zones à construire.

Le coût et l'échéancier du projet

Le promoteur évalue à 27 millions de dollars le coût du projet. Cette somme comprend les travaux et les études ainsi que les acquisitions nécessaires. Les travaux de construction s'échelonnent sur deux ans, de 2004 à 2006. Un programme de surveillance environnementale pendant toute la durée des travaux serait mis en œuvre.

Figure 1
L'utilisation
du territoire



LÉGENDE

- Limite municipale
- Échangeur projeté à la route de la Plaine
- Échangeur projeté au 1^{er} Rang
- Échangeur projeté au 2^e Rang
- ▭ Voie de desserte projetée entre le 1^{er} Rang et le 2^e Rang
- ▭ Zone d'étude
- ▬ Autoroute projetée à quatre voies
- Ruisseau relocalisé
- - - Prolongement projeté de la rue du Carrefour

Échelle 1 : 50 000



Sources : adaptée des documents déposés PR3, figures 4.1, 5.1 et 5.2 et PR3.1, figures 2.1 et 3.1.

Chapitre 1

Les opinions et les préoccupations des citoyens

À la lumière des opinions exprimées par les citoyens, la commission retient que le projet de réaménagement de la route 185 à Rivière-du-Loup et à Saint-Antonin reçoit, dans l'ensemble, un appui favorable de la communauté en raison de la nécessité d'améliorer la sécurité du réseau routier dans le secteur.

Deux principaux thèmes ont été abordés au cours de l'audience, soit la sécurité routière et les aménagements proposés.

La sécurité routière

En général, les participants estiment que le réaménagement de la route 185 en autoroute et des trois intersections proposées améliorerait grandement l'état actuel de cette route et la sécurité routière (M. Yvan Rossignol, séance du 20 juin 2002, p. 14 et mémoire de la municipalité de Saint-Antonin, p. 4). Selon plusieurs, la route 185 présente des problèmes de sécurité tant pour la population locale que pour les différents usagers qui l'empruntent, et ce, principalement aux intersections visées par le projet du ministère des Transports. La plupart estiment que traverser cette route est hasardeux et que cette situation s'avère inacceptable (mémoires du Club optimiste, p. 2, de la Garde de Saint-Antonin, p. 1 et de la Société de Saint-Jean-Baptiste de Saint-Antonin, p. 2).

Lors de l'audience, des participants ont souligné que la route 185 avait fait suffisamment de victimes. Une participante exprime ainsi le sentiment éprouvé par plusieurs des résidents de Saint-Antonin lorsqu'ils empruntent cette route : « À Saint-Antonin, il faut être d'une prudence hors du commun pour réussir à emprunter ou à traverser la route 185 aux heures de pointe et pendant les vacances. C'est un exploit en soi d'en sortir vivant » (mémoire du Club de l'âge d'or de Saint-Antonin).

Certains s'inquiètent des conséquences de l'augmentation du trafic routier durant la saison estivale ainsi que de l'augmentation de la population que pourrait occasionner le développement des parcs industriels. Ils estiment que la hausse d'achalandage rendrait la traversée de la route 185 encore plus dangereuse (mémoires de la Garde de Saint-Antonin, p. 1 et de la Société Saint-Jean-Baptiste de Saint-Antonin, p. 1).

D'autres sont préoccupés par le bien-être, la sécurité et l'avenir des jeunes. Une participante souligne que les jeunes sont obligés de traverser quotidiennement la route 185 pour diverses activités (mémoire du Club optimiste de Saint-Antonin, p. 1 et 2).

Un représentant d'une compagnie de transport scolaire résume ainsi l'avis des conducteurs à ce sujet :

[...] je chauffe un autobus directement sur le circuit [...], je traverse la 185 six fois par jour [...] À toutes les fois que je passe – nous autres c'est sur des heures de pointe – et quand je traverse, dans le minimum, j'ai cinquante jeunes à bord. Ça fait que je ne sais pas si c'est assez important, mais disons que l'avenir, c'est nos jeunes qui vont la faire plus tard [...].
(M. Michel Bourgoin, séance du 20 juin 2002, p. 35)

Pour le club de motoneige Les Amis de la forêt de Saint-Antonin, il apparaît important de sécuriser la traversée de la route 185 puisqu'on observe une circulation importante de motoneiges sur ce tronçon du sentier Trans-Québec (mémoire).

Les aménagements proposés

Bien qu'il ne conteste pas le bien-fondé du projet, un participant remet en question le type d'aménagement projeté par le Ministère. Ainsi, plutôt que de construire trois viaducs, il en propose deux dont un qui pourrait être transformé en tunnel (M. Gaston Hervieux, séance du 20 juin 2002, p. 4 et 5). Un autre juge que le projet est mal présenté et que le tronçon étudié devrait au minimum couvrir toute la partie de la route 185 située sur le territoire de Saint-Antonin (M. Roger Plante, séance du 20 juin 2002, p. 20 et 21). Pour sa part, un autre citoyen, tout en appuyant le projet, souhaite que toute la route reliant Rivière-du-Loup à la frontière du Nouveau-Brunswick soit réaménagée (M. Claude Leblond, séance du 20 juin 2002, p. 28).

Pour la municipalité de Saint-Antonin, la route 185 constitue une infrastructure déterminante pour son développement économique, mais la sécurité des usagers représente un enjeu tout aussi important. Ainsi, souligne-t-elle, plusieurs résidants sont victimes d'accidents qui surviennent principalement aux intersections du 1^{er} Rang et du 2^e Rang (mémoire, p. 2). Elle estime que les deux viaducs projetés viendraient sécuriser ces lieux et que cela aurait pour effet de diminuer le niveau d'anxiété des automobilistes. Un autre aspect important qu'amènerait l'aménagement de ces viaducs serait la réunification des deux secteurs de Saint-Antonin séparés actuellement par la route 185. Selon la municipalité, cela ne peut que renforcer la cohésion sociale de la communauté (mémoire, p. 2 et M. Léo-Paul Dionne, séance du 20 juin 2002, p. 44).

La Ville de Rivière-du-Loup soulignait son appui à l'ensemble du projet, car il permettrait de faciliter l'accès aux parcs industriels de la région en plus de sécuriser la circulation des véhicules lourds :

La croissance actuelle du secteur industriel à Rivière-du-Loup de même que la pression qui s'exerce présentement au niveau du parc industriel tout comme l'expansion des entreprises existantes dans le secteur de la rue Témiscouata et du boulevard de la Plaine confirment la nécessité absolue d'un échangeur complet à la hauteur de la route 185 et du boulevard de la Plaine, et ce, non seulement pour l'activité actuelle mais bien pour le développement futur de notre agglomération.

(Mémoire, p. 4)

Afin de répondre efficacement aux urgences de la région, le directeur du Service d'incendie de Saint-Antonin a souligné que les aménagements proposés permettraient d'améliorer grandement les délais d'intervention et la sécurité : « Le projet proposé nous convient particulièrement car il allie rapidité, fluidité et sécurité quand nous nous déplaçons avec les véhicules d'urgence » (M. Yvan Rossignol, séance du 20 juin 2002, p. 12).

La préoccupation principale soulevée par les entreprises de camionnage de la région concerne les attentes souvent prolongées à certaines intersections. Ces délais sont inadmissibles surtout en période estivale : « ces pertes de temps causent indûment des coûts importants » (M. Alain Normand, séance du 20 juin 2002, p. 37).

Dans l'ensemble, les participants croient qu'il est urgent d'agir pour réaménager cette section de la route 185. Selon eux, c'est l'avenir des jeunes et la sécurité de toute une population qui sont en jeu, étant donné les risques que représentent les différentes intersections de la route 185. L'augmentation de la population, l'achalandage en période estivale, la cohabitation des divers usagers (circulation de transit et circulation locale) sur cette route sont des exemples qui amènent la population à vouloir des changements importants, et ce, le plus rapidement possible. La plupart des participants ont souligné qu'ils aimeraient bien que les travaux de construction débutent dans les plus brefs délais (mémoires du Club optimiste de Saint-Antonin, p. 1, de Camille Mailloux R.D.L. inc., des Amis de la forêt de Saint-Antonin, des Bénévoles du C.M.L., de M. Claude Soucy, séance du 20 juin 2002, p. 24, de M. Charles Chouinard, séance du 20 juin 2002, p. 51, de M. Réal Thibault, séance du 20 juin 2002, p. 52, de M. Gilbert Bossé, séance du 20 juin 2002, p. 54 et de M. François Rossignol, séance du 20 juin 2002, p. 57). Une participante ajoute qu'il « ne faut pas attendre de passer dans la rubrique nécrologique, il sera trop tard » (mémoire du Club de l'âge d'or de Saint-Antonin).

Chapitre 2 **La raison d'être du projet**

Le contexte

La route 185 traverse la région du Bas-Saint-Laurent à partir de l'autoroute 20 à Rivière-du-Loup jusqu'à la frontière du Nouveau-Brunswick. Sa configuration actuelle résulte « d'une série d'élargissements et de réalignements de l'ancienne route 2 » et du contournement de certaines agglomérations urbaines (document déposé PR3, p. 2-2). Aujourd'hui, c'est le seul segment de la route Transcanadienne au Québec à deux voies contiguës. Pourtant, cette route constitue un lien important pour le transport des marchandises par camion entre le Québec et les Provinces maritimes.

Alors que le ministère des Transports note une diminution des accidents sur toutes les routes nationales du Québec, il souligne que le nombre d'accidents avec blessés graves n'aurait pas diminué sur la route 185 et que le taux d'accidents mortels serait supérieur à celui de l'ensemble du réseau routier québécois (*ibid.*, p. 2-7). Ces accidents seraient principalement attribuables aux conditions climatiques, au comportement des conducteurs ainsi qu'au nombre et aux caractéristiques des carrefours.

En octobre 1998, à la suite d'une étude d'opportunité portant sur la problématique de la route 185, le Ministère annonçait un plan d'action visant à rendre plus sécuritaires les secteurs les plus dangereux, dont celui à l'étude. Ce plan d'action a par la suite été combiné à une orientation ministérielle visant la transformation de la route 185 en autoroute à chaussées séparées sur toute sa longueur (document déposé DA20, p. 2). Selon le directeur régional du Ministère, des négociations sont actuellement en cours entre le gouvernement fédéral et celui du Québec afin de définir un partage des coûts pour ces travaux (M. Jean-Louis Loranger, séance du 28 mai 2002, p. 40).

De son côté, le gouvernement du Nouveau-Brunswick poursuit actuellement le projet de convertir le prolongement de la route 185 sur son territoire (la route 2) en une autoroute à quatre voies (document déposé PR3, p. 2-2). Ainsi, la conversion de la route 185 en autoroute sur le territoire du Québec permettrait d'offrir un même niveau de service d'une province à l'autre.

Le promoteur a soutenu qu'il était préférable de réaménager tout de suite les endroits problématiques, tout en s'assurant que ces travaux puissent être intégrés à un projet plus large visant à améliorer la sécurité de la route 185 qui serait éventuellement réaménagée sur toute sa longueur. D'ailleurs, le représentant du Ministère a indiqué qu'une section de la route à Notre-Dame-du-Lac était en construction et que son ministère prévoyait commencer les travaux à la hauteur de Dégelis en 2004. Par ailleurs, l'étude d'impact

pour un tronçon entre Cabano et Saint-Louis-du-Ha! Ha! devrait être déposée sous peu et un mandat de services professionnels serait en cours pour les 70 km restants (M. Jean-Louis Loranger, séance du 28 mai 2002, p. 41).

- ◆ *La commission est d'avis que la démarche du ministère des Transports visant à réaménager les secteurs les plus dangereux de la route 185 sur le plan de la sécurité des usagers témoigne d'une attitude responsable.*

Les appuis au projet

Outre la sécurité routière, les aménagements proposés permettraient une amélioration de l'efficacité du réseau routier de la région. Les retombées positives des aménagements sur les usagers de la route et sur le développement du territoire ont d'ailleurs été fréquemment évoquées au cours de l'audience publique.

La Ville de Rivière-du-Loup, de concert avec le ministère des Transports, projette la réalisation prochaine d'une voie de contournement de la ville pour la circulation provenant de la route 185 en direction est. Dans son mémoire, la Ville fait valoir que l'accès à la route 185 par la route de la Plaine, combiné à son utilisation comme voie de contournement, permettrait de détourner la circulation lourde des principales artères urbaines (mémoire, p. 2). De même, le viaduc prévu à cette même intersection servirait au développement du parc industriel avec un accès plus facile et plus sécuritaire (M. Pierre Lebel, séance du 20 juin 2002, p. 15). Dans un même ordre d'idées, un entrepreneur de Saint-Antonin croit que le réaménagement de la route 185 favoriserait le développement d'entreprises et la création d'emplois à Saint-Antonin (M. Gilbert Bossé, séance du 20 juin 2002, p. 54).

La route réaménagée ainsi que la voie de desserte de la rue du Carrefour permettraient en outre d'écourter les délais d'intervention pour les équipes d'urgence du Service d'incendie de Saint-Antonin, selon le directeur de ce service (M. Yvan Rossignol, séance du 20 juin 2002, p. 11).

Par ailleurs, la Ville de Rivière-du-Loup et la municipalité de Saint-Antonin ainsi que de nombreux organismes et citoyens de la région ont exprimé clairement et sans réserve leur accord au projet. La grande majorité des participants ont souligné la nécessité d'intervenir sur ce tronçon et souhaitent que le projet tel qu'il a été présenté par le promoteur soit réalisé dans les meilleurs délais possible.

- ◆ *La commission est d'avis que le projet de réaménagement de la route 185 à Rivière-du-Loup et à Saint-Antonin proposé par le ministère des Transports permettrait d'améliorer la sécurité des usagers et l'efficacité du réseau routier du secteur. La commission constate également que le projet est accueilli favorablement par la communauté.*

Les caractéristiques de la circulation sur le tronçon

Le tronçon de la route 185 visé ici supporte à la fois la circulation locale et la circulation de transit. Entre Rivière-du-Loup et Saint-Antonin, la circulation locale, qui représente plus de la moitié des véhicules, est principalement attribuable au mouvement quotidien des travailleurs, mais aussi à la présence d'activités extractives, commerciales et industrielles. En outre, des autobus scolaires y circulent quotidiennement (document déposé PR3, p. 2-19). Par ailleurs, les résidents de la région, les voyageurs et les transporteurs de marchandises empruntent cette route pour se rendre dans les municipalités voisines ou dans les Provinces maritimes. Selon les données de circulation compilées par le promoteur pour 1996, ce tronçon enregistrait les débits de circulation les plus élevés de toute la route 185 (*ibid.*, p. 2-13).

Trois routes transversales desservent le territoire environnant et génèrent une circulation locale sur la route 185. La route de la Plaine donne un accès à la route 185 aux résidents et entreprises de la partie sud de Rivière-du-Loup et à son parc industriel. Le 1^{er} Rang est utilisé fréquemment par des entreprises liées à l'exploitation de la tourbe alors que le 2^e Rang dessert le périmètre urbain de Saint-Antonin de même que sa zone industrielle le long de la route 185. Les données de circulation de 1996 enregistrent de forts débits à ces trois intersections. Ainsi, l'intersection du 2^e Rang est le croisement qui amène le plus de circulation sur la route 185 avec un débit journalier moyen annuel de 5 050 véhicules. Les intersections de la route de la Plaine et du 1^{er} Rang se classent respectivement aux troisième et cinquième rangs avec des débits de 2 900 et 2 500 véhicules (*ibid.*, p. 2-23).

Une analyse des accidents survenus de 1997 à 2000 indique que les trois carrefours de ce tronçon seraient parmi les plus dangereux de la route 185. Selon le promoteur, le quart des accidents se produisant à des carrefours ont lieu à la route de la Plaine, au 1^{er} Rang ou au 2^e Rang (M. Michel-L. Caron, séance du 28 mai 2002, p. 18). L'analyse des accidents révèle en effet que le nombre d'accidents aux intersections du 2^e Rang et de la route de la Plaine excède de beaucoup celui des autres intersections de la route 185 (document déposé PR3, p. 2-38). Quelque 62 accidents aux trois intersections ont été recensés au cours de 1991 à 1995 et 82 de 1996 à 2000 (document déposé DA13, tableaux c et d). Le nombre d'accidents pour les trois intersections est donc en augmentation. De surcroît, il y aurait une augmentation de la gravité des accidents, notamment ceux causant des blessés graves, aux intersections du tronçon à l'étude, principalement à l'intersection du 2^e Rang où le nombre a doublé au cours des cinq dernières années (M. Michel-L. Caron, séance du 28 mai 2002, p. 18).

Le promoteur estime que la plupart des accidents aux trois intersections résultent de conflits entre la circulation locale et la circulation de transit. Selon un citoyen, il y a danger pour les gens qui veulent accéder à la route 185 (M. Claude Leblond, séance du 20 juin 2002, p. 29). Les manœuvres de virage à gauche pour entrer sur la route 185 à

partir d'une route transversale seraient particulièrement dangereuses et causeraient des collisions. Ce mouvement ainsi que la traversée de la route 185 seraient les plus contraignants en matière de délai d'attente (document déposé PR3, p. 2-29).

Plusieurs citoyens de Saint-Antonin et des usagers de la route 185 ont d'ailleurs évoqué les délais que sous-tend l'attente aux intersections avant de s'engager ou traverser la route. Un citoyen, propriétaire d'une compagnie de transport à Saint-Antonin, a expliqué que le temps d'attente aux intersections pour un camionneur devenait extrêmement long durant la saison estivale, et qu'il pouvait aller jusqu'à une demi-heure (M. Alain Normand, séance du 20 juin 2002, p. 40). Les conducteurs, impatients en raison de cette attente, peuvent occasionner des accidents. C'est également l'avis d'un chauffeur d'autobus scolaire qui traverse la route 185 plusieurs fois par jour : « Vous savez, les accidents, c'est un manque de patience, à un moment donné. Tu dis, ah ! j'ai le temps, j'ai le temps. À un moment donné, il est trop tard, tu n'as plus le temps » (M. Michel Bourgoïn, séance du 20 juin 2002, p. 35).

Par ailleurs, la situation risque de se détériorer puisque les prévisions du promoteur laissent entrevoir une croissance de l'achalandage aux trois intersections. L'augmentation du nombre de ménages et l'expansion prévue de certaines entreprises le long de la route 185 laisseraient en effet présager une hausse du nombre d'accidents au cours des prochaines années (document déposé PR3, p. 2-30 et 2-31).

- ◆ *La commission est d'avis que le tronçon de la route 185 entre Rivière-du-Loup et Saint-Antonin visé par le projet du ministère des Transports présente une configuration qui pose problème et qui mérite l'intervention du Ministère.*

Chapitre 3

L'intégration du projet dans le milieu

La commission traite ici des principaux sujets relatifs à l'intégration du projet dans le milieu ayant fait l'objet de préoccupations durant l'audience. Elle s'intéresse d'abord à l'option proposée par le promoteur pour la configuration des échangeurs et le choix de la voie de desserte. Elle évalue ensuite les effets que le projet pourrait avoir sur la qualité de vie des résidents vivant à proximité de la route 185 durant et après les travaux ainsi que sur les activités de transport de la tourbe, principale industrie à l'intérieur de la zone d'étude. Enfin, la commission traite des répercussions du projet sur les activités récréotouristiques et sur le milieu naturel.

L'option proposée

La commission évalue dans les paragraphes qui suivent la configuration des échangeurs de la route 185 avec la route de la Plaine, le 1^{er} Rang et le 2^e Rang ainsi que le choix retenu par le promoteur pour la voie de desserte devant relier ces deux rangs.

L'intersection de la route de la Plaine

Le projet d'aménagement d'un carrefour dénivelé de type trèfle partiel à l'intersection de la route de la Plaine est bien accueilli par la Ville de Rivière-du-Loup. Bien que la route de la Plaine ne se prolonge pas du côté ouest de la route 185, elle y occasionne un taux de circulation élevé qui se situe au troisième rang en importance de toutes les intersections de la route 185 (document déposé PR3, p. 2-23). Cette intersection serait appelée à jouer un rôle plus déterminant dans l'avenir puisque la route de la Plaine, selon un projet actuellement en élaboration au ministère des Transports, servirait de voie de contournement de la ville de Rivière-du-Loup pour établir un lien direct entre la route 185 et l'autoroute 20 Est.

La route de la Plaine relie déjà la zone industrielle de Rivière-du-Loup mais une intersection sécuritaire avec la route 185 est indispensable, selon la Ville, pour favoriser la croissance et le développement économique de ce secteur de Rivière-du-Loup (mémoire p. 3).

D'après le promoteur, le projet d'aménagement d'un carrefour dénivelé à l'intersection de la route de la Plaine ne nécessiterait pas d'acquisition de terrain puisqu'il serait situé sur des propriétés lui appartenant (document déposé PR3, p. 3-29).

La compagnie Premier Horticulture possède un droit d'accès direct à la route 185 entre la route de la Plaine et le 1^{er} Rang (figure 2). Pour des raisons de sécurité, ce droit ne pourrait toutefois plus s'exercer avec l'aménagement proposé. Le promoteur négocie actuellement avec l'entreprise sur la base de l'utilisation de l'échangeur projeté à l'intersection de la route de la Plaine pour le passage de ses camions. L'absence d'un pont d'étagement à cette intersection pourrait avoir pour effet de détourner les camions vers le 1^{er} Rang, ce qui serait non souhaitable pour les résidants du secteur (document déposé DA21, p. 4).

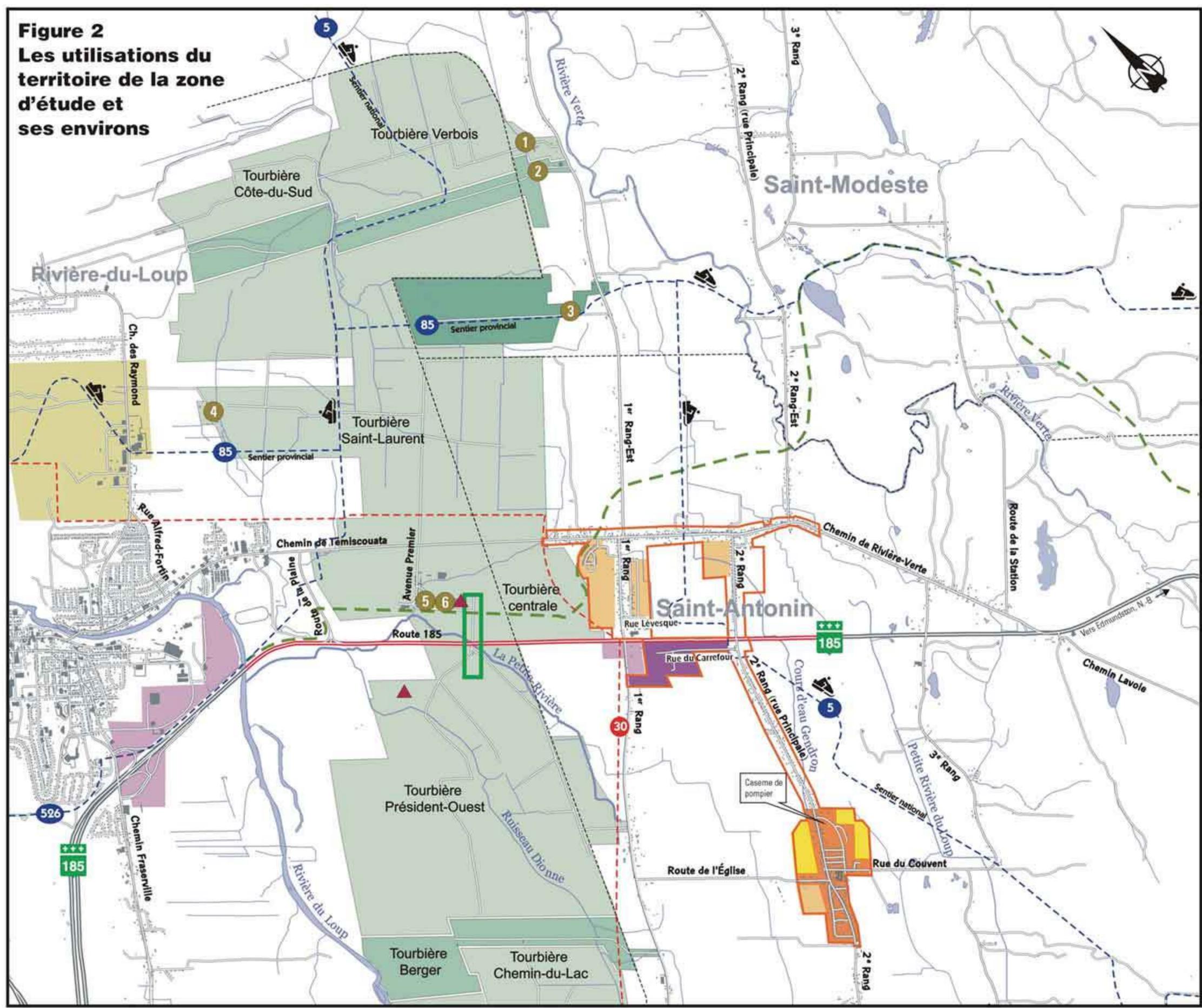
Les intersections au 1^{er} Rang et au 2^e Rang

Le promoteur justifie son choix d'un pont d'étagement au 1^{er} Rang avec deux bretelles d'accès à la route 185 du côté nord et d'un carrefour dénivelé de type losange au 2^e Rang (figure 1) par la volonté des citoyens de Saint-Antonin de maintenir la trame urbaine actuelle (document déposé DA21, p. 3). Cette option serait celle de moindre impact car les besoins en expropriation ainsi qu'en superficie de terres agricoles nécessitant une autorisation de les utiliser à d'autres fins seraient réduits.

La nouvelle intersection avec le 1^{er} Rang ne posséderait pas de bretelle pour accéder ou pour sortir de la route 185 Sud. Selon le promoteur, cet aménagement est conçu pour éviter les conflits de circulation entre l'entrée et la sortie des bretelles d'accès du 1^{er} Rang et du 2^e Rang. Avec des bretelles d'accès au sud du 1^{er} Rang, la zone d'entrecroisement serait d'environ 500 m alors qu'elle devrait idéalement atteindre au moins 900 m (M. Michel-L. Caron, séance du 28 mai 2002, p. 22).

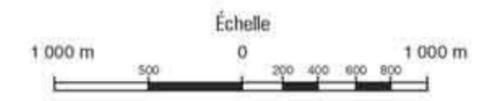
Le ministère des Transports a étudié l'option soumise par la municipalité de Saint-Antonin de fermer les accès directs à la route 185 à partir du 1^{er} Rang et du 2^e Rang et de construire plutôt un échangeur associé à un nouveau tracé qui aurait permis de relier directement le chemin de Rivière-Verte à la route 185 (document déposé DA16, p. 2). Cette option aurait présenté l'avantage de réduire la circulation et particulièrement celle des véhicules lourds sur le 1^{er} Rang et le 2^e Rang, à l'est de la route 185, dans un secteur à caractère résidentiel. Elle aurait permis également de stimuler le développement de la zone industrielle de Saint-Antonin située entre ces deux rangs en y offrant un accès plus facile (*ibid.*).

Figure 2
Les utilisations du territoire de la zone d'étude et ses environs



LÉGENDE

- Tourbières**
- Premier Horticulture Itée
 - Les Tourbières Berger
 - Tourbière H. Théberge
-
- 1 Usine Verbois
 - 2 Usine Berger
 - 3 Usine Théberge
 - 4 Usine Saint-Laurent
 - 5 Usine Promix
 - 6 Usine USC
 - Site de compostage
-
- Parc industriel de Rivière-du-Loup (développement prioritaire pour la Ville)
 - Zone industrielle de Saint-Antoine (en développement)
 - Aire d'expansion prévue de type industrialo-commercial
 - Développement résidentiel en cours dans Saint-Antoine
 - Développement résidentiel projeté dans Saint-Antoine
 - Noyau urbain de Saint-Antoine
 - Limite du périmètre urbain de Saint-Antoine
 - Limite municipale
 - Autoroute projetée à quatre voies
 - Parc linéaire Petit-Témis
 - Sentier de motoneiges
 - Sentier de VTT
 - Droit d'accès de « Premier Horticulture Itée »



Sources : adaptée des documents déposés PFR3, figure 2.5 et PFR3.1, figure 2.1

Selon le promoteur, plusieurs facteurs militent toutefois contre cette option. D'abord, le terrain comporte un dénivelé entre les deux rangs qui n'est pas propice à la construction d'un échangeur, puisqu'il nécessiterait des remblais importants. Puis d'autres acquisitions de terrains seraient nécessaires dans la zone agricole protégée. Enfin, cette configuration occasionnerait des détours pour les véhicules, les piétons et les cyclistes désirant accéder directement d'un côté ou de l'autre de la route 185 (*ibid.*, p. 3).

Un participant a proposé une configuration différente des intersections. Dans sa proposition, il n'y aurait pas de carrefour dénivelé à l'intersection de la route de la Plaine, ni de pont d'étagement à l'intersection du 1^{er} Rang. Il propose plutôt l'aménagement d'un pont-tunnel qui serait localisé entre le 1^{er} Rang et la route de la Plaine. Ce tunnel donnerait accès à la circulation dans toutes les directions et serait prolongé jusqu'au chemin Témiscouata, permettant de réduire la circulation des véhicules sur le 1^{er} Rang, particulièrement le trafic lourd. Il estime que sa proposition permettrait à Premier Horticulture d'avoir un lien direct entre la zone d'extraction du côté ouest de la route 185 et son usine située du côté est. Ce participant propose également de remplacer le carrefour dénivelé à l'intersection du 2^e Rang par un carrefour dénivelé qui serait situé entre le 2^e Rang et le 3^e Rang, sur des escarpements rocheux existants. Selon lui, cet aménagement permettrait de « faire dévier le trafic externe, c'est-à-dire tout le trafic qui n'a pas vraiment affaire sur le 1^{er} Rang et le 2^e Rang et sur le chemin de Rivière-Verte ou Témiscouata, de le faire dévier en dehors des secteurs [...] résidentiels ». Il estime que cette proposition permettrait de respecter le critère de 900 m recommandé par le ministère des Transports entre les bretelles d'accès au sud du tunnel et celles au nord du pont d'étagement entre le 2^e Rang et le 3^e Rang (M. Gaston Hervieux, séance du 20 juin 2002, p. 4-6).

Pour le promoteur, ces propositions comportent toutefois d'importantes lacunes. D'abord, la faisabilité de la construction d'un tunnel lui paraît incertaine puisqu'il serait situé dans une zone où l'épaisseur de la tourbe varie de 5 à 6 m et qu'il nécessiterait un remblayage important. L'absence du pont d'étagement au carrefour de la route de la Plaine serait également incompatible avec le projet de voie de contournement de la ville de Rivière-du-Loup à partir de la route 185 pour rejoindre l'autoroute 20 Est. De plus, il estime que le fait d'éliminer les ponts d'étagement aux intersections du 1^{er} Rang et du 2^e Rang créerait un effet de barrière important entre la partie est et la partie ouest de la municipalité, alors que le projet du ministère des Transports vise à le diminuer. Enfin, ces modifications nécessiteraient l'acquisition et l'utilisation à d'autres fins qu'agricoles de superficies importantes de terrains situés en territoire agricole protégé (document déposé DA21).

En outre, l'absence d'un lien direct entre les parties est et ouest du 2^e Rang est inconcevable pour plusieurs résidents de Saint-Antonin. Pour l'un d'eux : « Ce n'est pas pour rien qu'à Saint-Antonin on l'appelle la rue Principale, c'est que tout le trafic afflue là et ce serait catastrophique qu'on bloque le 2^e Rang et qu'on le détourne » (M. Charles Chouinard, séance du 20 juin 2002, p. 50).

Par ailleurs, la municipalité de Saint-Antonin a mis l'accent sur la nécessité de mettre en place les échangeurs proposés par le promoteur aux intersections du 1^{er} Rang et du 2^e Rang. Le maire rappelle que la route 185, construite en 1972-1973, avait en quelque sorte scindé la municipalité en deux et que le projet du ministère des Transports allait permettre de la réunifier en plus de réduire de façon importante les délais d'attente et les risques d'accidents aux principales intersections (M. Lucien Bourgoïn, séance du 20 juin 2002, p. 48). Un conseiller municipal croit également que les deux viaducs projetés « vont venir socialement unifier considérablement les deux secteurs historiques de la municipalité » (M. Léo-Paul Dionne, séance du 20 juin 2002, p. 44).

Enfin, le représentant du Service d'incendie de Saint-Antonin juge important d'avoir un accès direct à la route 185, dans toutes les directions, à partir du 2^e Rang. Il considère qu'en situation d'urgence il ne serait pas souhaitable de devoir faire un détour pour accéder à la route 185 en direction nord ou encore pour rejoindre la partie est de la municipalité (M. Yvan Rossignol, séance du 20 juin 2002, p. 11).

L'option de mettre un pont d'étagement au 1^{er} Rang se veut une solution de rechange au projet initial présenté dans l'étude d'opportunité qui prévoyait la fermeture complète du 1^{er} Rang. Ce choix témoigne de la volonté du promoteur de conserver la liaison de part et d'autre de la route 185 à cette intersection et de limiter ainsi les inconvénients entre autres pour les entreprises productrices de tourbe, les résidants et le transport scolaire. Cette option s'avérerait plus onéreuse que la première mais elle répond aux attentes des autorités de Saint-Antonin qui ont d'ailleurs participé activement à ce choix. Globalement, la configuration des intersections, établie en concertation avec les instances locales, semble répondre aux besoins de la communauté et bien s'intégrer au milieu.

Le représentant du promoteur a indiqué que le projet, dans son ensemble, allait même au-delà de la norme habituelle quant au nombre de carrefours, soit deux et demi à l'intérieur de 6 km contre un carrefour à l'intérieur de 5 à 8 km comme le stipule la norme (M. Jean-Louis Loranger, séance du 28 mai 2002, p. 48).

- ◆ *La commission est d'avis que les aménagements proposés par le ministère des Transports, soit un carrefour dénivelé de type trèfle partiel à l'intersection de la route de la Plaine, un pont d'étagement avec deux bretelles d'accès à l'intersection du 1^{er} Rang et un carrefour dénivelé de type losange à l'intersection du 2^e Rang, représentent des solutions bien adaptées aux besoins d'une circulation sécuritaire et efficace.*

Le choix de la voie de desserte

L'absence d'un lien direct entre la route 185 Sud et le 1^{er} Rang serait compensée par une voie de desserte qui relierait le 1^{er} Rang et le 2^e Rang (figure 1). Pour ce faire, la rue du Carrefour, située immédiatement à l'ouest de la route 185, serait prolongée pour rejoindre le 1^{er} Rang. Les véhicules sur le 1^{er} Rang qui se dirigeraient vers le sud pourraient alors

emprunter la rue du Carrefour jusqu'à l'intersection du 2^e Rang pour avoir accès à la route 185 Sud.

Un participant a proposé d'utiliser également la rue Lévesque comme voie de desserte (M. Gaston Hervieux, séance du 20 juin 2002, p. 7). Le ministère des Transports justifie son choix de ne retenir que la rue du Carrefour par le fait que « les voies de desserte situées près des autoroutes sont des lieux tout indiqués pour des développements de nature commerciale ou industrielle. Ces usages sont favorisés par la visibilité et l'accessibilité que leur offre la proximité des voies rapides achalandées et sont peu sensibles aux inconvénients liés au bruit ». Pour le Ministère, la rue Lévesque, située à l'est de la route 185, présente le désavantage d'être plus éloignée de la route 185 que ne l'est la rue du Carrefour, ce qui pourrait ajouter des inconvénients aux résidents du 1^{er} Rang et du 2^e Rang qui subiraient une circulation accrue. Elle est en outre située en milieu résidentiel, ce qui, selon le promoteur, irait à l'encontre de toute politique cohérente de développement (document déposé DA12, p. 2). Il convient toutefois de souligner que la rue Lévesque pourrait quand même être utilisée comme voie de desserte puisque la municipalité de Saint-Antonin prévoit la prolonger jusqu'au 2^e Rang (M. Lucien Bourgoïn, séance du 20 juin 2002, p. 46 et mémoire, p. 3).

La rue du Carrefour, située en zone industrielle, accueille déjà le trafic lourd et le promoteur indique que les échangeurs qu'il propose au 1^{er} Rang et au 2^e Rang seraient aménagés de manière à assurer des mouvements fluides et sécuritaires (document déposé DA12, p. 2). Le promoteur indique par ailleurs que deux entreprises de la rue du Carrefour, l'une qui possède des véhicules de grandes dimensions et l'autre, des véhicules de plein air, utilisent souvent l'emprise ou le bord de la rue pour leurs activités parce que leurs terrains ne possèdent pas les dimensions suffisantes pour répondre à leurs besoins. Cette situation ne pourrait toutefois plus être tolérée si la rue du Carrefour était utilisée comme voie de desserte, obligeant ainsi les deux entreprises visées à revoir leur mode d'exploitation (document déposé PR3, p. 5-107 et 5-108).

- ◆ *La commission est d'avis que le prolongement de la rue du Carrefour jusqu'au 1^{er} Rang est un choix justifié pour son utilisation comme voie de desserte de la route 185 entre le 1^{er} Rang et le 2^e Rang. Il représente la solution de moindre impact puisque la rue est située dans un parc industriel près de la route 185 et que les acquisitions nécessaires à sa réalisation seraient limitées.*

Le camionnage sur le réseau routier municipal

La circulation du trafic lourd sur le réseau routier municipal de Saint-Antonin a constitué une préoccupation lors de l'audience publique. Elle a d'ailleurs été le principal motif

d'une requête en médiation soumise par un groupe de citoyens du 2^e Rang Est de Saint-Antonin (document déposé DC1).

Il importe d'abord de déterminer si le projet de réaménagement de la route 185 est susceptible d'avoir une incidence sur la circulation du trafic lourd à l'intérieur du réseau routier de Saint-Antonin.

La partie du 1^{er} Rang comprise entre la route 185 et le chemin de Rivière-Verte est une route nationale ouverte au transport lourd et sur laquelle la municipalité n'a pas compétence. Cette route est à caractère résidentiel mais la population n'a manifesté aucune préoccupation particulière quant à la circulation des véhicules lourds.

Par ailleurs, il convient de faire un bref historique de la réglementation de Saint-Antonin en matière de transport lourd. D'abord, en mai 1998, la municipalité adoptait le règlement numéro 433-98 visant la circulation des camions et de la machinerie lourde sur les chemins publics dont l'entretien est à la charge de la municipalité. Cette réglementation visait à assurer la protection du réseau routier, la sécurité des citoyens et la tranquillité des secteurs résidentiels. Par cette réglementation, le secteur de la rue Principale ou 2^e Rang compris entre la route 185 jusqu'à l'intersection du chemin de Rivière-Verte devenait alors interdit à la circulation lourde. La municipalité a toutefois modifié ce règlement pour adopter, en juillet 2001, le règlement numéro 500-01 qui permettait à nouveau la circulation du trafic lourd sur cette partie du 2^e Rang (document déposé DB2.1). Lors de l'audience, le maire de Saint-Antonin a expliqué cette décision par le danger que représentait le dénivelé à l'intersection du 1^{er} Rang et de la route 185 pour le trafic lourd qui se dirigeait vers le sud ou vers Edmundston : « le conseil a étudié ça, puis [...] il a dit qu'on allait mettre du trafic lourd dans le 2^e Rang, puis dans le 1^{er} Rang, tant et aussi longtemps que le projet de la [route] 185 ne serait pas réalisé [...] » (M. Lucien Bourgoïn, séance du 28 mai 2002, p. 64).

Il a précisé qu'un projet en cours à la municipalité visait à prolonger la rue Lévesque jusqu'au 2^e Rang et qu'une demande en ce sens avait été adressée à la Commission de protection du territoire agricole du Québec. Cette rue, qui relierait le 1^{er} Rang et le 2^e Rang à l'est de la route 185, même si elle n'est pas retenue par le Ministère comme solution de rechange à la voie de desserte, pourrait servir comme complément à la rue du Carrefour. La circulation du trafic lourd ne serait alors plus justifiée sur le 2^e Rang entre la route 185 et le chemin de Rivière-Verte et les autorités municipales auraient l'intention d'en limiter l'usage (M. Lucien Bourgoïn, séance du 20 juin 2002, p. 45 et 46).

- ◆ *La commission est d'avis que la municipalité de Saint-Antonin et le ministère des Transports devraient prendre les mesures qui s'imposent pour minimiser les risques que présente la circulation de camions lourds dans les secteurs résidentiels.*

Durant les travaux de construction, le trafic lourd risque aussi d'aggraver le problème de la circulation sur le réseau municipal de Saint-Antonin. Les travaux de nivellement et de

terrassément nécessiteraient l'équivalent de 15 000 voyages de déblais impropres à la construction et les camions devraient emprunter les principales voies de circulation du secteur (document déposé PR3, p. 5-11). Selon le promoteur, la disposition des déblais devrait s'effectuer dans un rayon d'environ trois à quatre kilomètres du site des travaux. Ces déblais pourraient servir de matériaux de remplissage pour d'autres travaux, comme le prolongement de la route de la Plaine jusqu'au parc industriel de Rivière-du-Loup (document déposé PR5.1, p. 3).

En ce qui concerne les matériaux nécessaires aux travaux, le directeur régional du ministère des Transports a mentionné qu'il y avait de fortes possibilités qu'une partie des matériaux de fondation proviennent directement du chantier, principalement de l'excavation du roc aux abords du 1^{er} Rang et du 2^e Rang (M. Jean-Louis Loranger, séance du 28 mai 2002, p. 51).

Comme l'indique cependant le promoteur, la provenance des agrégats que nécessiterait la construction de la route 185 ne pouvait être déterminée pour le moment, étant du ressort de l'entrepreneur des travaux d'établir la source d'approvisionnement. Il apparaît toutefois vraisemblable qu'ils proviendraient de l'ouest de la route 185 et plus particulièrement du 3^e Rang de Saint-Antonin puisque c'est là que se trouvent actuellement les sources. L'usine de pavage qui devrait normalement exécuter les travaux se trouve également à l'ouest de la route 185 (*ibid.*, p. 50).

- ◆ *La commission constate qu'il est fort probable que le 3^e Rang soit la voie principalement utilisée pour le transport des matériaux vers la zone des travaux lors de la construction. Cette voie de circulation représenterait le trajet de moindre impact puisqu'elle est située dans un secteur moins urbanisé de Saint-Antonin.*

Le rapport d'expertise en acoustique produit par la firme Acoustec recommande d'ailleurs, dans le but de réduire l'impact sur le climat sonore, que « le transport des matériaux (rejet d'excavation, sable, gravier et béton) ne devrait pas se faire par le 1^{er} Rang et le 2^e Rang mais, le plus possible, par la route 185 » (document déposé DA1, p. 12).

Afin de donner suite à cette recommandation, le ministère des Transports pourrait prévoir une clause au contrat de l'entrepreneur pour que le transport des matériaux emprunte les voies de circulation de moindre impact (M. Jean-Louis Loranger, séance du 28 mai 2002, p. 53).

- ◆ *La commission estime que la circulation des véhicules lourds dans les rues à caractère résidentiel est une source de dangers et de nuisances pour les citoyens et qu'elle doit être limitée, dans la mesure du possible, aux voies de circulation représentant le moindre impact. La commission est d'avis qu'une clause à cet effet devrait être intégrée au contrat de l'entrepreneur. Cette clause devrait s'appliquer pour le transport de tous les matériaux servant à la réalisation des travaux.*

Le climat sonore

Le projet de réaménagement de la route 185, notamment les bretelles d'accès aux intersections du 1^{er} Rang et du 2^e Rang, aurait pour effet de rapprocher des zones sensibles la source de bruit causé par la circulation des véhicules, particulièrement pour les résidences du 1^{er} Rang et du 2^e Rang les plus rapprochées de la route.

Afin d'évaluer l'impact sur le climat sonore, le promoteur a d'abord déterminé le niveau sonore actuel puis procédé à la simulation des niveaux sonores anticipés aux habitations les plus rapprochées en majorant les débits de circulation de 2 % par année jusqu'en 2013. La modélisation a tenu compte du profil du terrain après le réaménagement de la route 185.

L'étude du promoteur conclut qu'après les travaux le climat sonore serait comparable à ce qu'il est actuellement. Les bretelles d'accès rapprocheraient la source de bruit des habitations, mais l'effet d'écran acoustique que créeraient la présence des ouvrages et le nouveau profil de la route 185, avec une dénivellation plus importante à la hauteur de chacun des carrefours, annulerait l'effet de son rapprochement pour maintenir les niveaux sonores à leur valeur actuelle (documents déposés DA1, p. 10 et PR3, p. 5-100).

Lors de la construction, la machinerie qui serait utilisée pour créer le dénivelé à l'intersection du 1^{er} Rang, notamment les camions, les chargeurs mécaniques et plus particulièrement les foreuses, représente une source de bruit pour les résidences les plus rapprochées. Comme le souligne le rapport de l'étude acoustique produit par le consultant du promoteur, ce sont les bruits d'impact incluant ceux se produisant lors du chargement des camions, tels ceux des panneaux, des bennes, de même que les klaxons de recul, qui sont généralement les plus dérangeants (document déposé DA1, p. 11).

L'étude d'impact du ministère des Transports ne permet pas de circonscrire l'impact réel que les travaux de construction pourraient avoir sur le climat sonore puisque le promoteur ne l'a pas évalué. Il mentionne à cet égard que les travaux seraient confiés à un entrepreneur sur la base d'une obligation de résultats, à la suite d'un appel d'offres public. Le représentant du promoteur justifie l'absence de cette évaluation par le fait qu'il ne connaissait pas à l'avance le type de machinerie qui serait utilisé, ni les chemins empruntés pour le transport des matériaux puisque les sources d'approvisionnement seraient déterminées par l'entrepreneur.

Le représentant du promoteur a également mentionné que, compte tenu que la résidence la plus rapprochée était à environ 30 m de la zone des travaux, il ne prévoyait pas d'autres moyens pour contrôler les niveaux sonores que de limiter les heures de forage et de dynamitage à la période diurne comprise entre 6 h et 19 h (M. Victor Bérubé, séance du 29 mai 2002, p. 60 et 63).

Comme le promoteur n'anticipe pas d'impact significatif durant les travaux de construction, il n'a pas jugé opportun non plus de prévoir un suivi du climat sonore, tout en indiquant toutefois que cela demeurerait possible (*ibid.*, p. 63). Le consultant du promoteur semble cependant moins optimiste :

Les équipements qui pourraient éventuellement être utilisés durant la période de construction sont susceptibles de générer des impacts acoustiques qui pourraient excéder les niveaux maximaux permis [...] tels que ceux suggérés par le ministère de l'Environnement du Québec.

(Document déposé DA1, p. 11)

À cet effet, en plus de limiter les travaux à la période diurne et de réaliser un programme de surveillance du climat sonore durant les travaux, le consultant du promoteur propose les mesures d'atténuation suivantes :

- Les engins et les équipements bruyants devraient être en bon état et être munis de silencieux performants.
- Si nécessaire, des écrans acoustiques temporaires (par exemple l'installation d'une remorque) pourraient être localisés à proximité de certains équipements bruyants tels les compresseurs, les foreuses, etc. et le long de la route 185.
- Le transport des matériaux (rejet d'excavation, sable, gravier et béton) ne devrait pas se faire par le 1^{er} Rang et le 2^e Rang mais, le plus possible, par la route 185.

(*Ibid.*, p. 11 et 12)

Le ministère de l'Environnement possède des objectifs de contrôle quant aux niveaux sonores applicables aux chantiers de construction pour les projets soumis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Pour la période de jour, comprise entre 7 h et 19 h, le niveau de bruit équivalent (Leq_{12h}) maximal provenant d'un chantier de construction ne devrait pas excéder 55 dB(A) pour un secteur à caractère résidentiel (document déposé DB8).

- ◆ À la lumière des renseignements mis à sa disposition, la commission note que le climat sonore actuel ne devrait pas être modifié pour les résidents les plus rapprochés de la route 185 lorsque les travaux de réaménagement seraient complétés.
- ◆ La commission est cependant d'avis que, durant la période de construction, l'équipement utilisé pourrait avoir un impact significatif sur le climat sonore, plus particulièrement pour les résidents du 1^{er} Rang et du 2^e Rang les plus rapprochés de la route 185. La commission estime que le promoteur devrait réaliser un suivi du climat sonore durant les travaux de construction et que des mesures d'atténuation appropriées devraient être appliquées, s'il y a lieu, de manière à répondre aux objectifs du ministère de l'Environnement en cette matière.

Les activités de transport de la tourbe

L'industrie d'extraction et de transformation de la tourbe est importante dans la zone d'étude du projet. Trois entreprises de transformation de la tourbe sont établies entre la route de la Plaine et le 1^{er} Rang, soit Premier Horticulture, Les Tourbières Berger et Tourbière H. Théberge.

Ces entreprises sont en pleine croissance et représentent l'un des principaux moteurs économiques de la région (document déposé PR3, p. 5-77). Elles constituent des employeurs importants pour les travailleurs de Saint-Antonin, Saint-Modeste et Rivière-du-Loup. Dans son étude d'impact, le promoteur indique que Les Tourbières Berger emploie entre 130 et 150 personnes alors que Premier Horticulture en compte de 450 à 500. Lors de la rédaction de l'étude d'impact, Premier Horticulture prévoyait des investissements en recherche et développement qui créeraient près de 150 emplois (*ibid.*, p. 3-51 et 4-64).

La plupart des zones d'exploitation de la tourbe sont situées du côté ouest de la route 185 alors que les usines sont localisées du côté est (figure 2). À l'exception des camions de Premier Horticulture, en provenance de la tourbière Président-Ouest, qui ont un accès direct à la route 185, tous les camions doivent emprunter le 1^{er} Rang pour alimenter les usines, ce qui génère quelque 6 300 déplacements annuels sur ce rang (M. Michel-L. Caron, séance du 28 mai 2002, p. 20).

En plus du transport de la matière brute, Les Tourbières Berger et Tourbière H. Théberge accèdent également à la route 185 à partir du 1^{er} Rang pour expédier leurs produits finis vers Québec ou Montréal. Premier Horticulture emprunte plutôt la route de la Plaine pour ses livraisons (document déposé PR3, p. 3-34).

Le projet tient compte du camionnage engendré par les entreprises de tourbe. Ainsi, le promoteur mentionne que l'étagement au 1^{er} Rang permettrait à des exploitants de tourbe situés sur ce rang de réduire leur temps d'attente aux intersections lors des livraisons aux usines Berger et Verbois (*ibid.*, p. 3-39). En revanche, des exploitants de tourbe devraient utiliser la voie de desserte entre le 1^{er} Rang et le 2^e Rang ainsi que l'échangeur du 2^e Rang pour se diriger en direction sud à partir du 1^{er} Rang. Les camions en provenance du sud devraient également emprunter cet itinéraire pour se rendre au 1^{er} Rang. Le chemin de Rivière-Verte et le 3^e Rang pourraient aussi être utilisés pour ces mêmes mouvements. Le promoteur évalue toutefois que ces changements ne devraient pas se traduire par une augmentation significative du temps de parcours (*ibid.*, p. 5-79).

- ◆ *La commission note que le projet de réaménagement de la route 185 à Rivière-du-Loup et à Saint-Antonin aurait peu d'impact significatif sur le camionnage de l'industrie de la tourbe pour la majorité des industries du secteur.*

Le droit d'accès de Premier Horticulture

L'impact du projet pourrait cependant être plus significatif pour Premier Horticulture qui perdrait son accès direct à la route 185, à la hauteur de ses propriétés. Il s'agit du seul droit d'accès direct sur le tronçon de route à l'étude, le reste étant assujéti à une servitude de nonaccès depuis la réfection de la route dans les années 1960 (document déposé DA18). En vertu de ce droit, les camions de la compagnie en provenance de la tourbière située immédiatement à l'ouest de la route 185 (Tourbière Président-Ouest) peuvent actuellement la traverser pour se rendre de l'autre côté, là où se trouvent les usines de transformation. Tous les autres camions de Premier Horticulture utilisent également cet accès à la route 185. Les camions qui empruntent cette voie directe représentent plus de 22 000 mouvements annuels, soit environ 60 % des déplacements de véhicules de la compagnie pour l'approvisionnement de ses usines (document déposé PR3, p. 5-77).

Il est clair qu'une fois la route 185 transformée en autoroute à quatre voies à chaussées séparées l'accès direct pour les camions de Premier Horticulture, à la hauteur de ses propriétés, ne serait plus acceptable pour des raisons évidentes de sécurité.

Pour le promoteur, la perte de ce droit d'accès représente l'impact le plus important de son projet. Il considère ce droit d'accès comme une composante essentielle des activités de Premier Horticulture et que sa perte, si elle n'était pas compensée, pourrait sérieusement compromettre le développement de l'entreprise en raison d'un coût d'exploitation supplémentaire occasionné par une plus grande distance à parcourir pour le transport des matières (*ibid.*).

Des négociations seraient actuellement en cours entre Premier Horticulture et le ministère des Transports pour établir les modalités de compensation visant la perte de ce droit (*ibid.*, p. 3-6). L'option préconisée par le ministère des Transports consiste, pour les camions de tourbe de la compagnie, à utiliser le pont d'étagement prévu à l'intersection de la route de la Plaine (document déposé DA21, p. 3). Cependant, plusieurs autres possibilités sont envisagées telles que l'addition de voies de desserte ou le rachat du droit de passage (M. Victor Bérubé, séance du 29 mai 2002, p. 15 et 22).

Le représentant du promoteur a assuré que, peu importe la solution retenue, il veut à tout prix éviter « un scénario qui aurait pour effet que les camions de Premier Horticulture aillent utiliser le 1^{er} Rang pour traverser de part et d'autre la route 185 » (M. Sylvain Allard, séance du 29 mai 2002, p. 22) car toute augmentation de la circulation de véhicules lourds sur une rue à caractère résidentiel n'est pas souhaitable.

- ◆ *La commission constate que le droit d'accès direct à la route 185 représente un avantage économique significatif pour la compagnie Premier Horticulture. Elle note également que le projet entraînerait des modifications au patron de transport de la compagnie. Enfin, la commission prend acte de la volonté du promoteur de trouver*

une solution équitable pour Premier Horticulture, et de sa détermination à éviter tout scénario qui obligerait les camions à utiliser le 1^{er} Rang pour traverser la route 185.

Les activités récréotouristiques

La commission évalue ici l'impact du projet sur les activités récréotouristiques, notamment sur les parcours de motoneiges et de VTT qui seraient modifiés dans la zone d'étude et sur le parc linéaire Petit-Témis qui traverse la route de la Plaine, là où un carrefour dénivelé est prévu.

Les traverses des sentiers de motoneiges et de VTT

La route 185 dans la zone d'étude est traversée par un sentier de motoneiges à la hauteur de l'intersection du 2^e Rang. Un sentier pour VTT utilisé seulement en période hivernale croise également la route 185 à la hauteur du 1^{er} Rang. De plus, plusieurs amateurs de VTT partent du 1^{er} Rang, longent la route 185 pour la traverser à la hauteur du 2^e Rang afin de se rendre au « Transcanadien », un poste de ravitaillement en nourriture, en essence et d'hébergement situé à l'intersection du 2^e Rang et de la route 185 (document déposé PR3, p. 4-52).

Ces sentiers sont de portée régionale puisqu'ils relient plusieurs municipalités entre elles et ils sont fréquentés par une clientèle touristique importante. Le réaménagement de la route 185 ne permettrait plus la traversée directe de ces véhicules de loisir comme elle se fait actuellement et les obligerait à modifier leurs parcours.

Le promoteur est conscient de l'importance d'assurer des traverses sécuritaires de part et d'autre de la route 185 et s'engage à consulter les clubs locaux visés sur les moyens à privilégier pour les traversées de la route 185. Il propose de les faire traverser sur les ponts d'étagement prévus aux intersections du 1^{er} Rang et du 2^e Rang. Il indique également qu'il n'y aurait pas de détour ni de distance supplémentaire à parcourir et que l'aménagement des traverses serait beaucoup plus sécuritaire (*ibid.*, p. 5-82 et 5-84). Le promoteur a en outre mentionné que les accotements seraient suffisamment larges pour la traversée de ces véhicules récréatifs. À l'audience, le représentant d'un club de motoneiges indiquait qu'il serait préférable que la largeur soit d'au moins 3,6 m afin de permettre à la surfaceuse d'accéder à l'autre côté de la route 185 pour l'entretien du sentier (M. Paul-Émile Sirois, séance du 20 juin 2002, p. 33).

Le promoteur a mentionné que le choix définitif du pont d'étagement serait arrêté uniquement après des consultations auprès du milieu. Néanmoins, il suggère le 2^e Rang puisqu'il donne accès directement au « Transcanadien ».

- ◆ *La commission retient l'intention du ministère des Transports de consulter les responsables des sentiers de motoneiges et de VTT dans l'aménagement d'un parcours sécuritaire pour traverser la route 185.*

Le parc linéaire Petit-Témis

Le parc linéaire Petit-Témis est un corridor récréotouristique empruntant l'ancienne voie ferroviaire désaffectée du Témiscouata longeant la route 185. Ce corridor polyvalent est fréquenté toute l'année : en saison estivale il est voué au cyclisme et, l'hiver, à la motoneige. Le parc linéaire d'une soixantaine de kilomètres traverse la route de la Plaine dans le secteur où un échangeur est prévu (document déposé PR3, p. 4-52).

La gestion de cette piste cyclable a été confiée à un organisme à but non lucratif, la Corporation Sentier Rivière-du-Loup-Témiscouata. Pour la MRC de Rivière-du-Loup, cette infrastructure d'intérêt régional permet de consolider et de diversifier son offre touristique. D'ailleurs, les objectifs de sa mise en valeur font partie intégrante du schéma d'aménagement. Par ces orientations, la MRC vise à maintenir l'intégrité de cette emprise, à éviter son morcellement et à maximaliser les retombées socio-économiques de cette infrastructure récréative et touristique intermunicipale (document déposé DB6, p. 90).

La construction de l'échangeur prévu à l'intersection de la route 185 et de la route de la Plaine aurait pour conséquence de modifier le parcours actuel du parc linéaire (figure 1). Par mesure de sécurité, la traversée sur la route de la Plaine serait déplacée d'environ 200 m plus à l'est (document déposé PR3, p. 5-83). Le ministère des Transports compte discuter plus amplement de sa proposition avec le gestionnaire responsable du parc avant sa mise en œuvre (M. Michel-L. Caron, séance du 28 mai 2002, p. 26).

La période intensive d'utilisation du parc linéaire s'échelonne du 15 mai au 30 septembre, mais elle est parfois prolongée jusqu'en octobre (M. Raymond Duval, séance du 28 mai 2002, p. 68). Le ministère des Transports prévoit que les usagers du parc linéaire Petit-Témis subiraient temporairement des inconvénients associés aux travaux de construction, comme le bruit, la poussière et certains contournements d'obstacles (document déposé PR3, p. 5-83). Le représentant de la MRC de Rivière-du-Loup souhaite que les travaux influencent le moins possible la circulation du parc linéaire durant cette période achalandée (M. Raymond Duval, séance du 28 mai 2002, p. 68).

Pour ce qui est des modifications permanentes apportées au parc linéaire, le concept final devrait être discuté avec les représentants de la MRC et le gestionnaire du parc. À cet effet, le promoteur s'engage à consulter les autorités locales et régionales avant d'établir définitivement la localisation de la traverse du parc linéaire Petit-Témis sur la route de la Plaine (document déposé PR3, p. 5-82).

- ◆ *La commission retient l'engagement du promoteur de s'associer avec la MRC de Rivière-du-Loup et le gestionnaire responsable du parc linéaire Petit-Témis pour définir les moyens à privilégier afin d'assurer la sécurité des usagers de cette infrastructure intermunicipale. Cette consultation devrait inclure tant les mesures à appliquer durant les travaux de construction que la relocalisation permanente d'un tronçon du parc linéaire.*

Le milieu naturel

La commission a évalué les effets possibles du réaménagement de la route 185 sur le milieu naturel. Après analyse, il en résulte que seuls les petits ruisseaux longeant ou traversant la route pourraient subir quelques impacts.

Dans le réaménagement proposé, la construction de l'échangeur à l'intersection de la route de la Plaine aurait pour effet de modifier le parcours du ruisseau la Petite-Rivière et, par conséquent, celui du ruisseau Dionne, un affluent de ce premier (figure 1). Le détournement envisagé nécessiterait soit d'allonger le ruisseau la Petite-Rivière d'environ 70 m, soit de le réduire de 130 m (document déposé PR3, p. 5-58). Cette modification du ruisseau influencerait son débit et sa vitesse d'écoulement sans conséquence significative toutefois (*ibid.*, p. 5-46).

Un participant, qui a souligné que le ruisseau la Petite-Rivière avait tendance à tripler de volume au printemps, a demandé si la déviation proposée tenait compte de cet aspect (M. Roger Plante, séance du 29 mai 2002, p. 6). Le promoteur a indiqué que le plan n'était pas encore définitif et qu'il procéderait à une évaluation des conditions du cours d'eau avant son détournement (M. Victor Bérubé, séance du 29 mai 2002, p. 6).

Pour sa part, le représentant du ministère de l'Environnement a souligné que le détournement de tout cours d'eau exigeait une autorisation préalable. Le Ministère applique alors des critères environnementaux prévus à cette fin. Il a également indiqué qu'un programme de suivi est habituellement exigé durant les travaux (M. Michel-L. Mailhot, séance du 29 mai 2002, p. 7 et 8).

- ◆ *Pour les cours d'eau qui devraient être détournés, la commission retient l'engagement du ministère des Transports de déterminer d'abord les conditions hydrauliques d'écoulement avant de procéder à toute modification. Ces travaux feraient l'objet, au préalable, d'une autorisation du ministère de l'Environnement.*

Conclusion

Au terme de l'audience publique et de son analyse, la commission conclut que le projet de réaménagement de la route 185 à Rivière-du-Loup et à Saint-Antonin par le ministère des Transports est justifié afin d'améliorer la sécurité et l'efficacité de ce tronçon du réseau routier dont les intersections présentent un risque élevé d'accidents.

La commission constate que le projet répond aux préoccupations du milieu et reçoit un accueil favorable de la communauté. Elle est d'avis que les aménagements proposés, soit une autoroute à quatre voies à chaussées séparées par un terre-plein central sur un tronçon d'environ six kilomètres et trois échangeurs aux intersections de la route de la Plaine, du 1^{er} Rang et du 2^e Rang, représentent une solution adaptée aux besoins d'une circulation sécuritaire et efficace.

Pour la commission, le prolongement de la rue du Carrefour jusqu'au 1^{er} Rang pour le relier au 2^e Rang apparaît un choix judicieux comme voie de desserte. En plus de constituer la solution de moindre impact, ce choix s'harmonise avec le développement du parc industriel situé dans ce secteur.

La commission est d'avis que la municipalité de Saint-Antonin et le ministère des Transports devraient prendre les mesures appropriées visant à minimiser les risques pour la sécurité des résidents que soulève la circulation de véhicules lourds dans les secteurs résidentiels pendant et après les travaux de réaménagement.

À la lumière des données dont elle dispose, la commission est d'avis que le climat sonore actuel ne devrait pas être modifié pour les résidents les plus rapprochés de la route 185 lorsque les travaux de réaménagement seraient complétés. Elle est cependant d'avis que, durant la période de construction, la machinerie utilisée pourrait avoir un impact significatif sur le climat sonore pour certains riverains de la route 185. À cet égard, la commission estime que le promoteur devrait faire le suivi des niveaux sonores durant les travaux de construction et appliquer les mesures d'atténuation appropriées, s'il y a lieu.

La commission constate par ailleurs que le droit d'accès direct à la route 185 que détient Premier Horticulture représente un avantage économique significatif dont elle ne pourrait plus bénéficier puisque le projet entraînerait des modifications au patron de transport de l'entreprise. La commission prend acte de la volonté du promoteur de trouver une solution équitable à cet égard ainsi que de sa détermination à éviter tout scénario qui obligerait les camions à faire le détour par le 1^{er} Rang pour traverser la route 185.

Enfin, compte tenu de l'urgence d'améliorer la sécurité et l'efficacité de ce tronçon du réseau routier, la commission souhaite que la réalisation du projet soit entreprise dans les meilleurs délais.

Fait à Québec,



DONALD LABRIE
Président de la commission

Ont contribué à la rédaction du rapport :

Stéphanie Dufresne, analyste
Vanessa Millette, stagiaire-analyste

Avec la collaboration de :

France Carter, agente de secrétariat
Danielle Dallaire, coordonnatrice du secrétariat de la commission
Marielle Jean, conseillère en communication

Annexe 1

Les renseignements relatifs au mandat

Les requérants de l'audience publique

M. Gaston Hervieux

M. Roger Plante

Le mandat

Le mandat confié au BAPE en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) était de tenir une audience publique et de faire rapport au ministre de l'Environnement de ses constatations et de son analyse.

Période du mandat

Du 21 mai au 21 septembre 2002

La commission et son équipe

La commission

Donald Labrie, président

Son équipe

France Carter, agente de secrétariat

Danielle Dallaire, coordonnatrice du secrétariat de la commission

Stéphanie Dufresne, analyste

Marielle Jean, conseillère en communication

Vanessa Millette, stagiaire-analyste

L'audience publique

1^{re} partie

28 et 29 mai 2002

Hôtel Levesque, Rivière-du-Loup

2^e partie

20 juin 2002

Hôtel Levesque, Rivière-du-Loup

Les activités de la commission

21 mai 2002	Rencontre préparatoire tenue à Rivière-du-Loup
22 mai 2002	Rencontres préparatoires tenues à Rivière-du-Loup
23 mai 2002	Rencontre préparatoire tenue à Québec

Les participants

Le promoteur et ses représentants

Ministère des Transports	M. Jean-Louis Loranger, porte-parole M. Sylvain Allard M. Claude Bérubé M. Victor Bérubé M. Berthold Buisières M ^{me} Sylvie Demers
Tecresult inc.	M. Michel-L. Caron M. Jean-François Rouillon

Les ministères et organismes

	Personnes-ressources	Mémoires
Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation	M. Camille Morneau	
Ministère de l'Environnement	M. Michel-L. Mailhot	
Municipalité de Saint-Antonin	M. Lucien Bourgoïn M. Léo-Paul Dionne M. Jean Labonne	DM6
MRC de Rivière-du-Loup	M. Raymond Duval	
Ville de Rivière-du-Loup	M. Jean Lebel M. Jacques Poulin	DM11

Les entreprises, groupes et organismes

	Représentants¹	Mémoires
Camille Mailloux R.D.L. inc.	M. Michel Bourgoin	DM10
Club de l'âge d'or de Saint-Antonin	M ^{me} Thérèse Bossé	DM1
Club de motoneige Les Amis de la forêt de Saint-Antonin	M. Paul-Émile Sirois	DM9
Club Les Bénévoles du C.M.L.	M ^{me} Monique Paradis	DM8
Club optimiste de Saint-Antonin	M ^{me} Aline Bourgoin	DM7
Garde de Saint-Antonin	M. Réginald Sirois	DM3
Regroupement de camionneurs	M. Alain Normand	DM12
Service d'incendie de Saint-Antonin	M. Yvan Rossignol	DM2
Société Saint-Jean-Baptiste, Saint-Antonin	M. Claude Soucy	DM4
Société Saint-Jean-Baptiste, diocèse Sainte-Anne-de-la-Pocatière	M. Claude Leblond	DM5

Les citoyens

	Mémoires
M. Gilbert Bossé	Verbal
M. Charles Chouinard	Verbal
M. Gaston Hervieux	DM13
M. Roger Plante	Verbal
M. François Rossignol	Verbal
M. Réal Thibault	Verbal

Au total, treize mémoires écrits et cinq présentations verbales ont été soumis à la commission.

1. Les représentants désignent les personnes qui sont intervenues lors des séances publiques.

Annexe 2

La documentation

Les centres de consultation

Municipalité de Saint-Antonin
Saint-Antonin

Bibliothèque municipale de Saint-Antonin
Saint-Antonin

Bibliothèque municipale Françoise-Bédard
Rivière-du-Loup

Université du Québec à Montréal
Montréal

Centre de consultation du BAPE
Québec

La documentation déposée dans le cadre du projet à l'étude

Procédure

- PR1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Avis de projet*, mars 1999, 7 pages.
- PR2** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Directive du ministre de l'Environnement indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement*, avril 1999, 27 pages.
- PR3** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'impact déposée au ministre de l'Environnement*, décembre 2001, pagination diverse et cartes.
- PR3.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Résumé de l'étude d'impact soumise au ministre de l'Environnement*, décembre 2001, pagination diverse et cartes.
- PR4** Ne s'applique pas.
- PR5** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Questions et commentaires*, 4 octobre 2001, 2 pages.
- PR5.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement*, décembre 2001, 15 pages et annexes.
- PR6** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes sur la recevabilité de l'étude d'impact*, du 16 juillet au 22 août 2001, pagination diverse.
- PR7** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, 25 janvier 2002, 3 pages.
- PR8** MUNICIPALITÉ DE SAINT-ANTONIN. *Résolution adoptée par le conseil municipal le 5 mars 2001 relativement à des interventions demandées au promoteur*, 12 mars 2001, 3 pages.
- PR8.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Liste des lots touchés par le projet*, février 2002, 1 page.

PR8.2 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Transparents de la présentation faite lors de la séance d'information tenue par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement*, 12 mars 2002, 18 pages.

PR8.3 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Précisions relatives à la problématique du camionnage à Saint-Antonin et correspondance sur l'approbation d'un règlement municipal*, 4 avril 2002, pagination multiple.

Par le promoteur

DA1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'impact acoustique*, juin 2001, 12 pages et cartes.

DA2 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Transparents d'une présentation sur les acquisitions d'immeubles à des fins gouvernementales*, mai 2002, 4 pages.

DA3 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Règles relatives à l'acquisition d'immeubles à des fins gouvernementales*, mai 2002, 7 pages.

DA4 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Méthode d'actualisation et principes d'indemnisation pour les exploitations agricoles et commerciales*, mai 2002, 13 pages.

DA5 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Détournement d'une route, lois et jurisprudence*, mai 2002, pagination diverse.

DA6 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Mieux s'entendre avec le bruit routier*, 2000, 24 pages.

DA7 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Politique sur le bruit routier*, 2000, 13 pages.

DA8 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *La circulation des véhicules lourds sur le réseau routier municipal*, 1997, 28 pages.

DA9 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Note transmise en mai 2002 sur l'évaluation des contraintes géotechniques du projet de réaménagement de route 185*, 4 pages et cartes.

DA10 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Transparents de la présentation du promoteur à la séance du 28 mai 2002, en soirée, à Rivière-du-Loup*, 18 pages.

DA11 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Carte topographique de la région de Rivière-du-Loup*, 1 carte.

DA12 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Analyse du choix de la voie de desserte par la rue du Carrefour*, mai 2002, 4 pages et tableau.

DA13 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Analyse complémentaire avec nouvelles données de circulation*, mai 2002, 5 pages et annexes.

DA14 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Normes du Ministère pour les routes collectrice et locale en milieu urbain*, mai 2002, 2 pages.

DA15 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réseau routier supérieur et réseau de camionnage*, 4 juin 2002, 2 cartes.

- DA16** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Analyse de variantes dans la localisation des échangeurs à Saint-Antonin*, mai 2002, 7 pages et cartes.
- DA17** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Norme du Ministère concernant la localisation des voies de desserte et des servitudes de non-accès aux abords d'un échangeur losange*, 15 septembre 1993, 1 carte.
- DA18** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Acte d'enregistrement sur le droit de passage de l'entreprise Premier Horticulture de part et d'autre de la route 185*, 13 juillet 1970, pagination diverse et carte.
- DA19** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'opportunité. Partie 1 : étude des besoins*, août 1997, 114 pages et annexes.
- DA20** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Commentaires au sujet des demandes de M. Roger Plante*, juin 2002, 4 pages.
- DA21** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Commentaires sur les propositions de M. Gaston Hervieux*, juin 2002, 8 pages.

Par les ministères et organismes

- DB1** MUNICIPALITÉ DE SAINT-ANTONIN. *Règles relatives aux travaux de déblais*, non daté, 2 pages.
- DB2** MUNICIPALITÉ DE SAINT-ANTONIN. *Réglementation relative à la circulation des camions et véhicules outils et réglementation concernant les nuisances*, pagination diverse.
- DB2.1** MUNICIPALITÉ DE SAINT-ANTONIN. *Réglementation numéro 433-98 abrogeant le règlement numéro 416-97 relatif à la circulation des camions et véhicules outils*, 4 mai 1998, 5 pages.
- DB3** MUNICIPALITÉ DE SAINT-ANTONIN. *Réseau routier de Saint-Antonin*, 1 carte.
- DB4** VILLE DE RIVIÈRE-DU-LOUP. *Réglementation concernant les nuisances par le bruit*, pagination diverse.
- DB5** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Article de loi sur la protection du territoire agricole*, 1^{er} mars 1997, 1 page.
- DB6** MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE RIVIÈRE-DU-LOUP. *Schéma d'aménagement*, 1987, 337 pages.
- DB7** MUNICIPALITÉ DE SAINT-ANTONIN. *Extraits conformes de sessions régulières du conseil municipal tenues les 6 avril 1999 et 6 mars 2002 et portant sur le Comité de la route 185*, 4 pages.
- DB8** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Information et transparents portant sur l'analyse du bruit*, 29 mai 2002, pagination diverse.

Par le public

DC1 COMITÉ DE CITOYENS RUE PRINCIPALE DE SAINT-ANTONIN. *Correspondance concernant la circulation des camions et véhicules outils sur la rue Principale de la municipalité de Saint-Antonin*, pagination diverse.

Questions de la commission

DQ1 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au ministère des Transports concernant les déplacements des camions de transport de la tourbe*, 19 juillet 2002, 1 page.

DQ1.1 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Lettre de retour du document envoyé par le ministère des Transports en réponse aux questions de la commission*, 29 juillet 2002, 1 page.

Les transcriptions

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Projet de réaménagement de la route 185 à Rivière-du-Loup et à Saint-Antonin*.

DT1 Séance tenue le 28 mai 2002 en soirée, à Rivière-du-Loup, 106 pages.

DT2 Séance tenue le 29 mai 2002 en soirée, à Rivière-du-Loup, 75 pages.

DT3 Séance tenue le 20 juin 2002 en soirée, à Rivière-du-Loup, 59 pages.