
Rapport d'analyse environnementale

**Projet de réaménagement de la route 185
à Rivière-du-Loup et à Saint-Antonin
par le ministère des Transports**

Dossier 3211-05-367

Le 21 mai 2003

Sommaire exécutif

Le projet du ministère des Transports vise l'amélioration de la sécurité routière de la route 185 sur le territoire de la Ville de Rivière-du-Loup.

Tout comme sur l'ensemble de la route 185, le tronçon Rivière-du-Loup – Saint-Antonin de la route 185 supporte une circulation locale et une circulation de transit qui génèrent un nombre élevé de manœuvres conflictuelles aux intersections, lesquelles sont la cause prépondérante de la majorité des accidents survenus sur cette route. Les projections effectuées par le MTQ pour les prochaines années laissent entrevoir une augmentation des problèmes de circulation et de sécurité routière, notamment sur ce tronçon.

C'est dans ce contexte que, en 1998, le MTQ annonçait un plan d'action visant à rendre plus sécuritaires les tronçons les plus dangereux de la route 185. Ce plan d'action est combiné à une orientation ministérielle qui vise la transformation de la route 185 en autoroute à quatre voies sur toute sa longueur, ce qui permettrait un même niveau de service que l'autoroute 2 au Nouveau-Brunswick.

Le projet du tronçon à l'étude consiste donc à construire une autoroute à quatre voies, à chaussées séparées par un terre-plein central sur une longueur de 6,1 km. La chaussée actuelle sera conservée en partie alors que la deuxième chaussée sera construite du côté est. Les voies seront abaissées à la hauteur du 1^{er} Rang et du 2^e Rang. Des échangeurs ainsi que des ponts d'étagement seront construits aux intersections avec la route 185. Enfin, le projet comprend le prolongement de 300 m de la rue du Carrefour qui deviendra un chemin de desserte de l'autoroute. Le coût du projet est estimé à 25 M\$.

Ce projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu du paragraphe e) de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9), puisqu'il concerne la construction, sur une longueur de plus d'un kilomètre, d'une route publique prévue pour 4 voies de circulation et dont l'emprise possède une largeur moyenne de plus de 35 m.

Le ministère des Transports a élaboré différentes solutions pour améliorer la sécurité routière du secteur et a retenu une variante sur la base d'une analyse comparative. Cette variante a également été bonifiée pour répondre aux attentes de la Paroisse de Saint-Antonin.

L'analyse environnementale révèle que les impacts touchent principalement le milieu humain et le cadre bâti en raison des nuisances typiquement associées aux travaux de construction (bruit, poussière) et des acquisitions requises pour permettre l'élargissement de l'emprise, soit un bâtiment et des bandes de terrain chez 15 propriétaires. Certains changements des conditions de circulation locale sont aussi signalés tels que la perte du droit d'accès direct à la route 185 pour une entreprise ou

l'allongement du parcours de camionnage pour d'autres. En revanche, le projet aura des impacts positifs sur la sécurité routière ainsi que sur la fluidité de la circulation.

L'analyse environnementale conclut qu'il est justifié de procéder au réaménagement de la route 185 et que la variante retenue est acceptable sur le plan environnemental. En conséquence, l'autorisation du projet est recommandée selon les conditions prévues dans le présent rapport.

Équipe de travail

Du Service des projets en milieu terrestre :

Chargé de projet : Monsieur Hervé Chatagnier

Supervision administrative : Madame Linda Tapin, chef de service

Révision de textes et éditique : Madame Rachel Roberge, secrétaire

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	1
1. LE PROJET.....	2
1.1 CONTEXTE ACTUEL DE LA ROUTE 185 ET RAISON D'ÊTRE DU PROJET	2
1.2 DESCRIPTION GÉNÉRALE DU PROJET ET DE SES COMPOSANTES.....	5
1.2.1 Présentation et analyse des solutions envisagées	5
1.2.2 Description de la variante retenue.....	6
2. L'ANALYSE ENVIRONNEMENTALE	11
2.1 ANALYSE DE LA RAISON D'ÊTRE DU PROJET	11
2.2 ANALYSE DU CHOIX DE LA VARIANTE	12
2.3 SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....	14
2.4 UTILISATION DU TERRITOIRE.....	15
2.5 CLIMAT SONORE.....	17
2.6 AUTRES CONSIDÉRATIONS	18
CONCLUSION	20
RÉFÉRENCES	21
ANNEXE 1 - CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET	25
ANNEXE 2 - LISTE DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX ET DES UNITÉS SECTORIELLES DU MINISTÈRE CONSULTÉS.....	27
ANNEXE 3 - PRINCIPALES CONSTATATIONS DU RAPPORT D'ENQUÊTE ET D'AUDIENCE DU BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT	29

TABLEAU

Tableau 1 : Analyse comparative des options de carrefours 13

FIGURES

Figure 1 : La route 185..... 4

Figure 2 : Portion du tracé où les variantes étudiées par le MTQ diffèrent 7

Figure 3 : Options d'aménagement aux intersections..... 9

INTRODUCTION

L'analyse environnementale d'un projet, effectuée dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, vise à porter un jugement sur l'acceptabilité environnementale du projet. Sur la base des informations fournies par l'initiateur et celles issues des consultations publiques, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère de l'Environnement (MENV) et du gouvernement permet d'établir, à la lumière de la raison d'être du projet, l'acceptabilité de ses impacts sur l'environnement et d'en déterminer les conditions d'autorisation, le cas échéant.

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du projet de réaménagement de la route 185 à Rivière-du-Loup et à Saint-Antonin par le ministère des Transports. Le projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu du paragraphe e) de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9) puisqu'il concerne la construction, sur une longueur de plus d'un kilomètre, d'une route publique prévue pour quatre voies de circulation et dont l'emprise possède une largeur moyenne de plus de 35 m.

L'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet a été effectuée en consultation avec plusieurs directions du MENV de même qu'avec d'autres ministères. La liste de ces organismes est présentée à l'annexe 2 et la chronologie des étapes importantes du dossier à l'annexe 1.

Après avoir été jugée recevable par le MENV, l'étude a été rendue publique par le ministre de l'Environnement tel que prévu par la Loi sur la qualité de l'environnement. Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a donc reçu un mandat d'information et de consultation publiques sur le projet pour une période de 45 jours, soit du 19 février au 5 avril 2002. Pendant cette période, l'étude a été rendue disponible au public dans plusieurs centres de consultation locaux. Une séance d'information publique a également été tenue par le BAPE à Saint-Antonin, le 12 mars 2002. Au terme de la période d'information et de consultation publiques, deux demandes d'audience et une demande de médiation ont été formulées au ministre de l'Environnement.

Le 21 mai 2002, le ministre de l'Environnement confiait au BAPE le mandat de tenir une audience publique et de lui faire rapport de ses constatations et de son analyse du projet. La première partie de l'audience publique s'est tenue à Rivière-du-Loup les 28 et 29 mai 2002. La deuxième partie a eu lieu le 20 juin 2002 au même endroit. Six mémoires ont été présentés dans le cadre de l'audience publique.

À l'issue de ses travaux, la commission du BAPE a produit un rapport dont les principales constatations et recommandations sont énumérées à l'annexe 3 du présent rapport.

Le rapport d'analyse environnementale présente :

- Une description du contexte dans lequel s'inscrit le projet de réaménagement de la route 185 à Rivière-du-Loup et à Saint-Antonin, une présentation des motifs à l'appui de sa réalisation, et une description des principales composantes du projet. Les éléments de cette section sont tirés de l'étude d'impact sur l'environnement (section 1) ;

- une appréciation de la justification du projet de même que l'analyse qu'a faite le MENV de ses principaux enjeux (section 2) ;
- les conclusions de l'analyse environnementale, un résumé des enjeux, une appréciation de l'acceptabilité environnementale du projet et les recommandations quant à sa réalisation (section 3).

1. LE PROJET

1.1 Contexte actuel de la route 185 et raison d'être du projet

La route 185 est le tronçon québécois de la transcanadienne qui relie les villes de Rivière-du-Loup et d'Edmunston au Nouveau-Brunswick en traversant la région du Témiscouata (figure 1). Cette route, d'une centaine de kilomètres, est le seul tronçon de la transcanadienne à être construit à deux voies. Elle représente un axe stratégique pour assurer la liaison avec les autres régions du Québec ainsi qu'avec les autres provinces du Canada. Conçue pour une circulation rapide, son emprise nominale est de 45,7 m, avec des voies de circulation de 3,7 m de largeur, des accotements pavés de 3 m et une vitesse affichée de 90 km/h. Enfin, il importe de souligner que le gouvernement du Nouveau-Brunswick entreprend présentement une conversion progressive de la transcanadienne (autoroute 2) de deux à quatre voies.

La construction de la route 185 a débuté en 1962 pour se terminer en 1975. Le tronçon Rivière-du-Loup – Saint-Antonin a été ouvert en 1973. À l'époque, une analyse coûts-bénéfices démontrait que la construction d'une autoroute à quatre voies pour relier le Nouveau-Brunswick au réseau autoroutier du Québec n'était pas justifiée. L'objectif de construire la route 185 à deux voies était plutôt de régler de nombreuses déficiences (traversées de villages, etc.) de la route 2.

Aujourd'hui, notamment avec l'augmentation du trafic lourd au fil des ans, la route 185 est perçue par les autorités locales comme étant problématique sur le plan de la sécurité routière. Une analyse des accidents survenus sur la route 185 a été réalisée par le MTQ en 1993 et mise à jour en 1996. Cette analyse a démontré que le taux d'accident mortel sur la route 185 est significativement supérieur à celui de toutes les autres catégories de routes. Une cause importante d'accidents sur la route 185 est le mouvement conflictuel engendré par la présence de plusieurs entrées privées, notamment au chapitre des entrées commerciales. De plus, onze carrefours sont problématiques à cause des manœuvres conflictuelles qu'ils engendrent entre la circulation locale et celle de transit.

C'est dans ce contexte que, en 1998, le MTQ annonçait un plan d'action visant à rendre plus sécuritaires les tronçons les plus dangereux de la route 185. Ce plan d'action est combiné à une orientation ministérielle qui vise la transformation de la route 185 en autoroute à quatre voies sur toute sa longueur, ce qui permettrait un même niveau de service que l'autoroute 2 au Nouveau-Brunswick.

Dans un premier temps, les tronçons les plus problématiques feront l'objet d'une transformation. Il s'agit notamment du tronçon présentement à l'étude, une section de la route à Notre-Dame-du-Lac (présentement en fin de construction), le tronçon à la hauteur de Dégelis (construction

prévue en 2004) et le tronçon entre Cabano et Saint-Louis-du-Ha! Ha! (étude d'impact déposée au MENV en mars 2003).

Selon le MTQ, le projet de réaménagement de la route 185 à Rivière-du-Loup et à Saint-Antonin (figure 2) a pour but de corriger, à brève échéance, d'importants problèmes de circulation et de sécurité.

Le tronçon Rivière-du-Loup – Saint Antonin de la route 185 supporte une circulation locale et une circulation de transit. Contrairement aux autres tronçons de la route 185, celui-ci subit une influence importante de la circulation locale. C'est sur ce tronçon que les mouvements quotidiens des travailleurs sont les plus importants.

Trois routes transversales génèrent une circulation locale sur le tronçon en question de la route 185. (Voir figure 2). Il s'agit de la route de la Plaine, du 1^{er} Rang et du 2^e Rang. Ces trois intersections se retrouvent parmi celles qui induisent le plus de circulation sur la route 185. Parmi les 16 principaux croisements qui existent sur l'ensemble de la route 185, le 2^e Rang est celui qui a le débit journalier moyen annuel (DJMA) le plus élevé. La route de la Plaine arrive au 3^e rang et le 1^{er} Rang se classe cinquième.

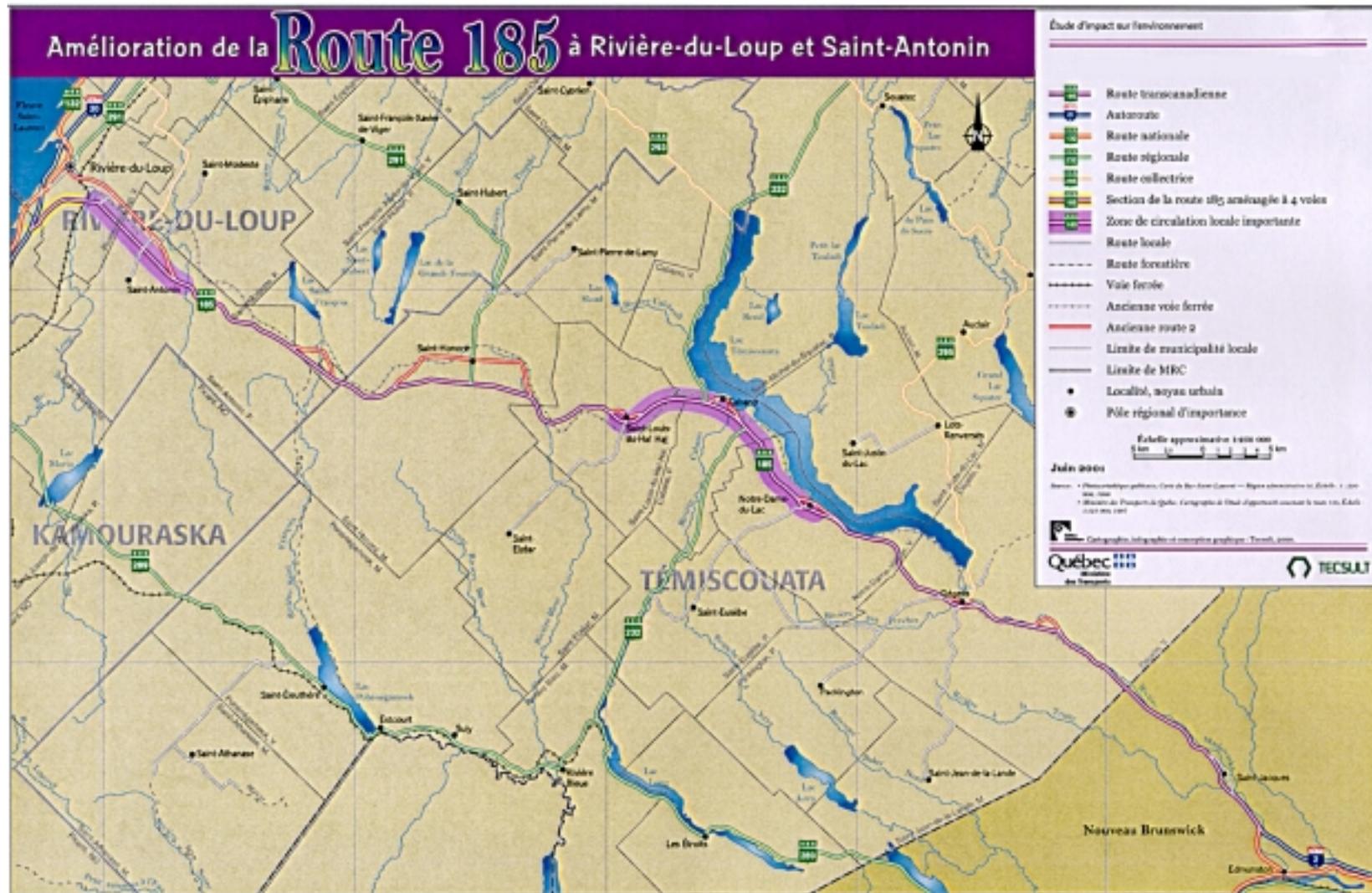
Selon les études de l'initiateur, l'intersection du 2^e Rang est problématique actuellement. On y enregistre un nombre de manœuvres conflictuelles et des flux horaires maximums très élevés. Ceux-ci risquent d'augmenter davantage avec la mise en œuvre de plusieurs projets de développement résidentiel et industriel à proximité de cette route transversale.

Le nombre élevé de manœuvres conflictuelles aux intersections serait la cause de la plupart des accidents survenus sur le tronçon à l'étude. À titre d'exemple, sur la route de la Plaine, sur un total de 21 accidents entre 1991-1995, il y en a plus de la moitié qui origine dans des manœuvres conflictuelles de virage à gauche.

Les projections effectuées par le MTQ pour les prochaines années laissent entrevoir une augmentation des problèmes de circulation et de sécurité routière pour le tronçon à l'étude. On prévoit notamment une accentuation des interférences entre la circulation locale et la circulation de transit, ce qui risque de compromettre la fluidité de la circulation sur la route 185.

Afin de minimiser le nombre et surtout la gravité des accidents qui se produisent aux intersections du tronçon Rivière-du-Loup – Saint Antonin, l'initiateur propose d'intervenir sur ce tronçon. Par ailleurs, compte tenu de l'orientation du MTQ d'éventuellement transformer la route 185 en autoroute à quatre voies sur toute sa longueur, la nature des interventions sur le tronçon à l'étude se doit d'être conforme à cette orientation.

Figure 1 : La route 185



Source : Étude d'impact

1.2 Description générale du projet et de ses composantes

1.2.1 Présentation et analyse des solutions envisagées

Les solutions recherchées par l'initiateur pour régler les problèmes de circulation aux intersections du tronçon à l'étude se limitent à des interventions ponctuelles aux carrefours, compte tenu qu'aucun problème particulier n'existe en section courante et qu'une servitude de non-accès existe déjà de chaque côté de la route 185. Cependant, compte tenu de l'orientation du MTQ d'éventuellement transformer la route 185 en autoroute à quatre voies, le projet prolongera la route à quatre voies déjà existante sur le territoire de la Ville de Rivière-du-Loup jusqu'au 2^e Rang de Saint-Antonin.

Dans ce contexte, des variantes du projet ont été élaborées et analysées à deux niveaux, soit 1) les variantes d'aménagement à réaliser aux intersections de la route 185 et, 2) les options de séparation des chaussées.

– *Analyse comparative des aménagements à réaliser aux intersections*

Deux options d'aménagement aux intersections ont fait l'objet d'une analyse approfondie dans l'étude d'impact. Une troisième option, soit celle d'aménager un échangeur avec bretelles d'entrée et de sortie aux trois intersections (route de la Plaine, 1^{er} Rang et 2^e Rang) a été rejetée rapidement à cause des problèmes de sécurité routière qu'elle engendrerait.

La première option (figure 3) consiste en l'aménagement de carrefours dénivelés à la route de la Plaine et au 2^e Rang. Quant au 1^{er} Rang, son accès à la route 185 serait fermé. Un chemin de desserte de chaque côté de la route 185 serait aménagé pour le relier au 2^e Rang.

La deuxième option (voir figure 3) prévoit aussi des échangeurs aux endroits de la route de la Plaine et du 2^e Rang, mais comprend aussi un pont d'étagement au 1^{er} Rang.

L'analyse comparative a été effectuée par le MTQ sur la base de plusieurs critères relatifs à la faisabilité technique, foncière et territoriale, financière, sociale et environnementale ainsi qu'en matière de circulation et de sécurité. Pour tous ces critères, l'option 2 était préférable ou égale à l'option 1, à l'exception des critères économiques où l'option 1 l'emportait.

C'est donc l'option 2 qui a été présentée aux instances municipales concernées. Cependant, afin de répondre aux attentes de la Paroisse de Saint-Antonin concernant l'accès au 1^{er} Rang à partir de la route 185, l'initiateur a ajouté à son projet un demi-échangeur de type « losange » au 1^{er} Rang, avec des bretelles d'entrée et de sortie seulement du côté nord de l'axe transversal. Cet ajout ne devrait pas compromettre la sécurité routière, contrairement à l'ajout d'un échangeur complet comme celui présenté dans l'option 3.

– *Analyse comparative de la séparation des deux chaussées*

Les deux options de séparation de chaussées qui ont fait l'objet d'une analyse comparative par le MTQ sont : 1) la séparation des chaussées par une glissière rigide en béton et 2) la séparation des chaussées par un terre-plein central. Les critères retenus pour l'évaluation comparative

comprenaient les acquisitions/expropriations, le zonage agricole, le risque d'accident et les coûts de construction et d'entretien. Il importe de noter que les critères se rapportant au milieu naturel n'ont pas été retenus. Selon l'initiateur, les incidences sur le milieu biophysique sont similaires pour les deux options puisque le nombre de traversées des cours d'eau est identique et que les boisés d'intérêt et les terres en culture sont presque inexistantes.

L'analyse comparative démontre que l'option « terre plein » est nettement avantageuse sur les plans de la sécurité routière et des coûts de construction et d'entretien. Par contre, au niveau des acquisitions/expropriations, l'option « terre plein » nécessite généralement une bande de 30 m de largeur comparativement à une bande de 17 m de largeur pour l'option « glissière rigide en béton ». Dans ce contexte, l'initiateur a retenu l'option de terre-plein central tout en minimisant sa largeur à 20 m.

1.2.2 Description de la variante retenue

Le projet retenu (figure 2) après l'analyse de variantes vise le réaménagement d'un tronçon de 6,1 km sur le territoire de la MRC de Rivière-du-Loup. Il s'agit de la construction d'une autoroute à quatre voies, à chaussées séparées par un terre-plein central d'une largeur de 20 m, à l'exception du droit du 2^e Rang où il sera réduit à 15 m. La chaussée actuelle sera conservée à partir de la rivière du Loup jusqu'à 300 mètres au nord du 1^{er} Rang. La deuxième chaussée sera construite du côté est. Les voies seront abaissées à la hauteur du 1^{er} Rang et du 2^e Rang.

À l'intersection de la route 185 et de la route de la Plaine, on retrouvera un échangeur de type trèfle partiel avec des bretelles qui aboutiront sur un chemin de desserte ainsi qu'un pont d'étagement qui comprendra deux voies de circulation. La piste cyclable (parc linéaire du Petit-Témis) sera déplacée d'environ 200 mètres vers l'est.

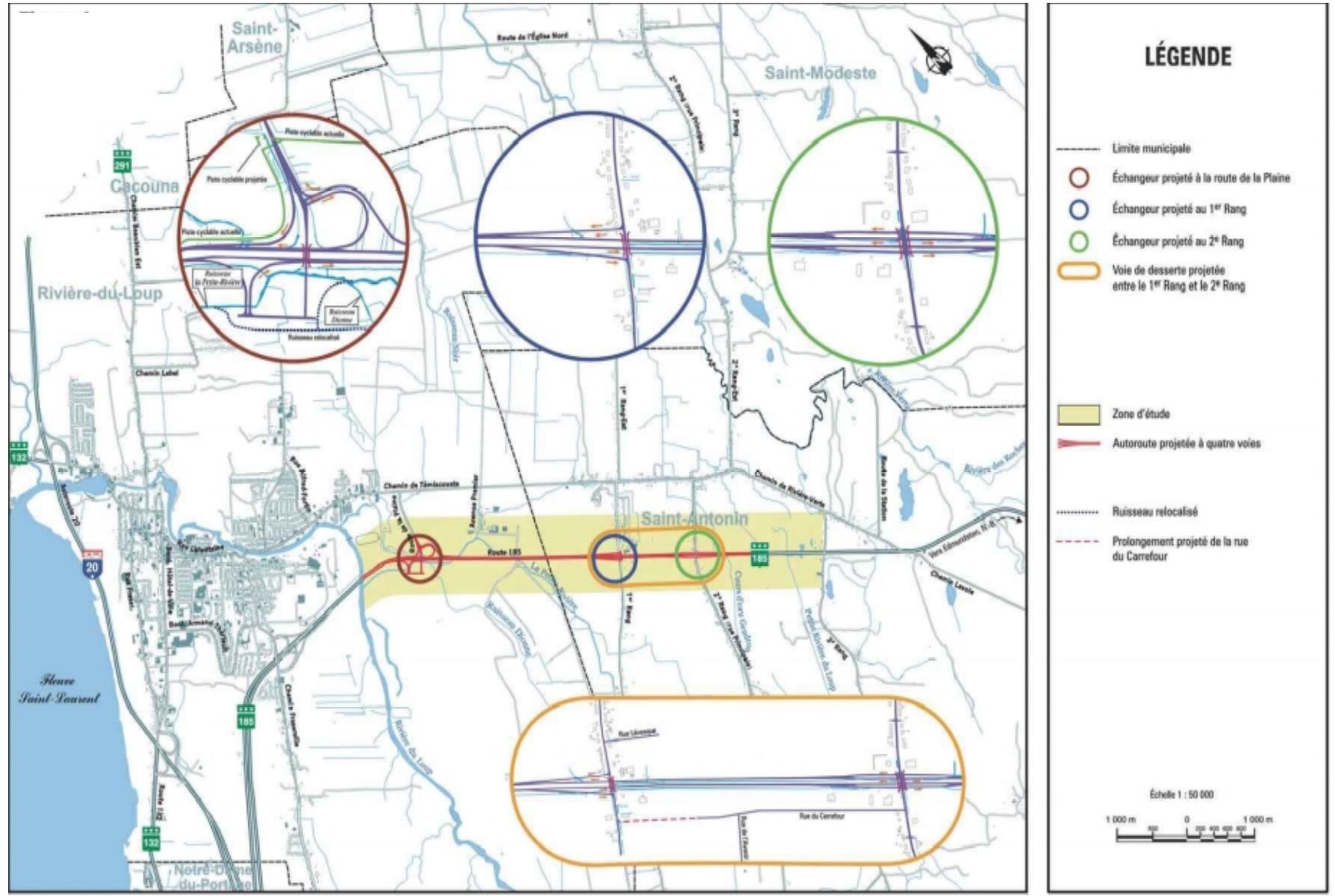
À l'endroit du 1^{er} Rang, un demi-échangeur de type losange avec deux bretelles au nord du Rang sera construit ainsi qu'un pont d'étagement comprenant deux voies de circulation avec accotement de chaque côté pour la circulation des cyclistes et des véhicules tout-terrain. Un trottoir sera aussi aménagé du côté sud.

À l'endroit du 2^e Rang, le projet comprend l'aménagement d'un échangeur complet de type losange ainsi qu'un pont d'étagement à quatre voies divisées.

Enfin, le projet comprend le prolongement de 300 m de la rue du Carrefour afin de relier le 1^{er} Rang et le 2^e Rang du côté ouest. Cette rue deviendra un chemin de desserte de l'autoroute.

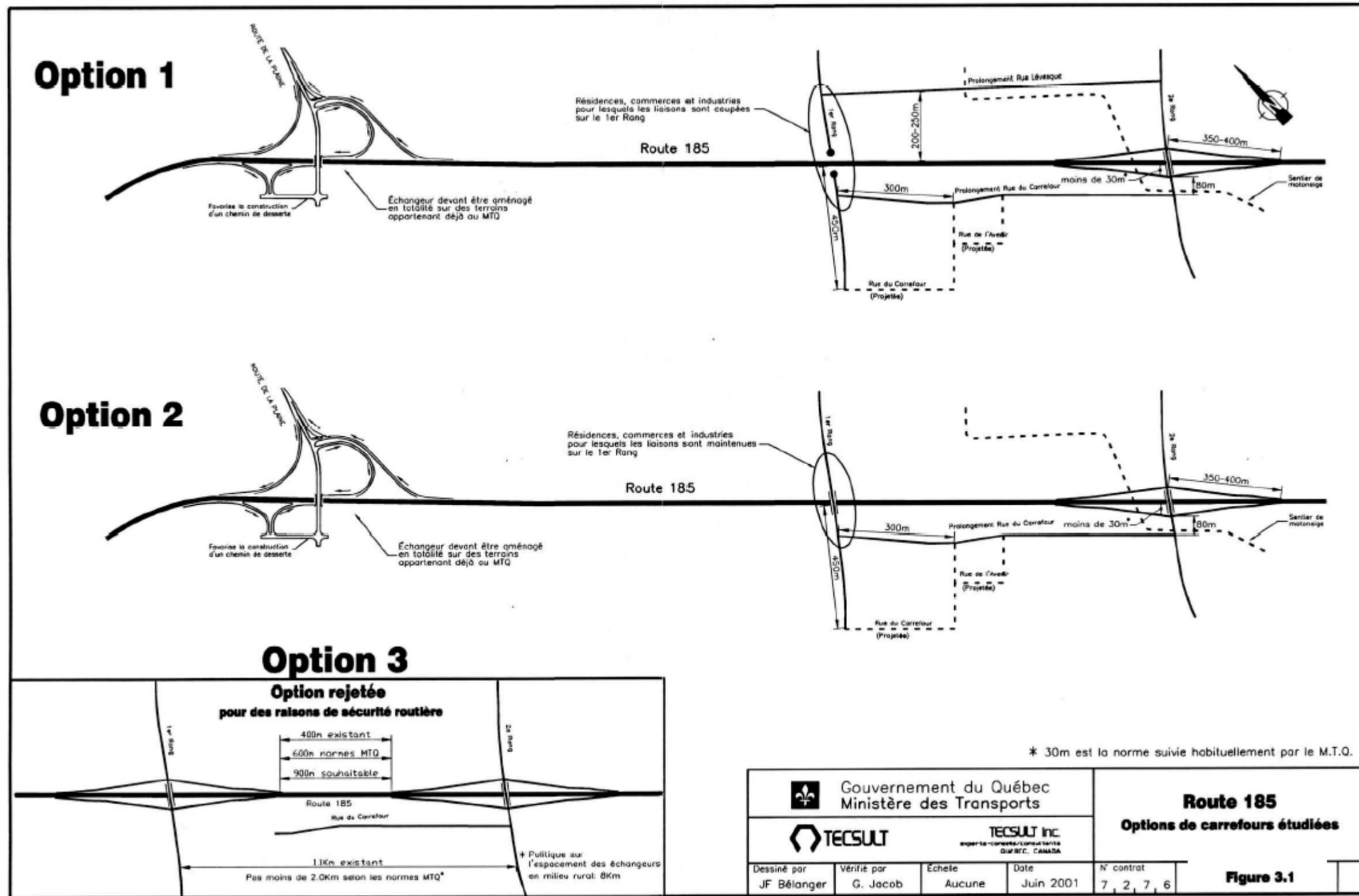
Le coût du projet est estimé à 25 M\$.

Figure 2 : Le projet



Source : Rapport du BAPE

Figure 3 : Options d'aménagement aux intersections



Source : Étude d'impact

2. L'ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

L'objectif de cette section est de développer une argumentation en vue de porter un jugement sur l'acceptabilité environnementale du projet de réaménagement de la route 185 à Rivière-du-Loup et à Saint-Antonin. L'analyse environnementale présentée dans ce rapport est construite autour d'une structure par enjeu.

Par un enjeu, nous entendons une préoccupation environnementale ou sociale ou un élément plus global lié à un projet ou à un impact environnemental et qui est déterminant pour l'acceptabilité environnementale ou sociale de ce projet. Mentionnons que les éléments suivants peuvent mener à l'identification des enjeux : la raison d'être et les variantes, les caractéristiques du milieu d'insertion et du projet, les impacts, la consultation gouvernementale, le point de vue du public, la surveillance et le suivi environnemental ainsi que le développement durable. Les enjeux sont relatifs à différentes thématiques qui sont traitées dans les sections suivantes.

2.1 Analyse de la raison d'être du projet

L'analyse de la raison d'être du projet nous mène à croire qu'il est justifié principalement pour des raisons de sécurité routière.

Le tronçon en question supporte à la fois la circulation locale et la circulation de transit. Contrairement au reste de la route 185, l'influence de la circulation locale se fait beaucoup sentir. À titre de comparaison, le tronçon de la route 185 à Dégelis a une proportion d'usagers en transit externe qui se situe entre 80 % et 100 %, tandis que la proportion d'usagers en transit externe pour le tronçon à l'étude se situe à environ 55 %. Une partie importante de la circulation locale sur ce tronçon est attribuable au mouvement quotidien des travailleurs qui voyagent de Saint-Antonin et de Saint-Modeste pour se rendre à leur travail sur le territoire de la Ville de Rivière-du-Loup. De plus, les résidents des MRC de Rivière-du-Loup et de Témiscouata conduisent régulièrement à Rivière-du-Loup puisque cette dernière est un pôle régional important (centres d'achats, loisirs, soins de santé, etc.). Enfin, de nombreux autobus scolaires se servent de la route 185.

Les trois routes transversales (route de la Plaine, 1^{er} Rang et 2^e Rang) sont celles qui génèrent une circulation locale importante sur le tronçon à l'étude de la route 185. Entre 1991 et 1995, ces trois intersections totalisent 62 accidents sur un total de 242 qui se sont produits sur 38 carrefours de la route 185. Considérant que ces trois carrefours représentent 8 % du nombre de carrefours où des accidents se sont produits, et que le nombre d'accidents représente 25 %, on peut constater que ces carrefours sont problématiques. L'analyse des accidents démontre clairement que la plupart sont le résultat de manœuvres conflictuelles entre la circulation locale et la circulation de transit. Avec une croissance prévue de l'achalandage à ces trois intersections, la situation risque de se détériorer.

Par ailleurs, plusieurs citoyens sont venus témoigner lors de l'audience publique pour faire valoir que ce tronçon de la route 185 présente des problèmes de sécurité aux intersections, tant pour la population locale que pour les autres usagers. Dans ce sens, le projet reçoit un appui favorable de la population locale.

Il est intéressant de noter qu'à l'exception des problèmes importants de sécurité routière aux intersections, ce tronçon de la route 185 ne présente pas de problèmes significatifs. Le niveau de service y est acceptable et continuerait de l'être pour les 20 prochaines années. De plus, en section courante, le tronçon ne présente pas de problèmes importants sur le plan de la sécurité routière.

Nous partageons néanmoins l'avis de l'initiateur à l'effet que le projet est justifié et nécessaire pour améliorer la sécurité routière aux intersections et qu'il y a lieu de profiter de ces interventions pour transformer ce tronçon en autoroute puisqu'il s'agit de l'intention du MTQ d'éventuellement transformer l'ensemble de la route 185 en autoroute.

2.2 Analyse du choix de la variante

Quant aux choix d'options retenues par le MTQ pour répondre aux objectifs du projet, nous sommes d'avis qu'ils sont acceptables sur le plan environnemental et qu'ils règlent les problèmes de sécurité routière.

Rappelons qu'au départ, trois options de carrefours avaient été présentées par l'initiateur pour régler les problèmes de sécurité routière aux intersections (voir figure 3). Les deux premières ont fait l'objet d'une analyse exhaustive de la part de l'initiateur.

Les résultats de l'analyse comparative des options sont présentés au tableau 1.

Il importe de noter qu'un des critères d'évaluation est celui du camionnage de tourbe. Presque toute la portion de la route 185 comprise entre la route de la Plaine et le 1^{er} Rang se trouve sur un dépôt de tourbe. C'est pour cette raison que sur le territoire des paroisses de Saint-Antonin et de Saint-Modeste et de la Ville de Rivière-du-Loup, l'exploitation de la tourbe est l'activité la plus importante du secteur primaire. On retrouve de part et d'autre de la route 185 des tourbières exploitées par des entreprises et des usines de production de tourbe. Puisque le 1^{er} Rang est utilisé fréquemment par ces entreprises, le maintien d'une liaison sur ce dernier permettrait d'assurer l'approvisionnement des usines de production d'une manière similaire à ce que l'on retrouve présentement. Compte tenu de l'importance des entreprises d'exploitation de la tourbe pour l'économie régionale, le temps et la distance de déplacements des camions de transport de la tourbe ont été considérés comme des critères d'évaluation dans l'analyse comparative des options de carrefours.

Tableau 1 - Analyse comparative des options de carrefours

CRITÈRE D'ÉVALUATION	OPTION 1	OPTION 2	SUPÉRIORITÉ
Faisabilité technique et financière			
Contraintes	Présence de sols compressibles ou instables, à certains endroits spécifiques	Présence de sols compressibles ou instables, à certains endroits spécifiques	---
Coût de réalisation	3 619 700 \$ (sans l'échangeur de la route de la Plaine)	4 197 250 \$ (sans l'échangeur de la route de la Plaine)	Option 1
Faisabilité en matière de circulation et de sécurité routière			
Camionnage de tourbe	Temps et distance des déplacements augmentent pour la grande majorité des trajets	Maintien des déplacements consistant à traverser le 1 ^{er} Rang et l'élimination du temps d'attente à cette intersection	Option 2
Transport scolaire	Nécessite un grand nombre de réaménagement de parcours	Compromet moins de parcours en conservant la traversée de la route 185	Option 2
Sécurité publique	Améliore la qualité et la rapidité des interventions	Améliore la qualité et la rapidité des interventions	---
Autres types de déplacements	1 600 véhicules voient leur itinéraire quotidien modifié	1 000 véhicules voient leur itinéraire quotidien modifié	Option 2
Sécurité des déplacements	Sécurité des déplacements assurée, mais demande tout de même un aménagement particulier pour les quadistes au 1 ^{er} Rang	Aucun problème particulier et tous les déplacements sont sécuritaires, sans aucun aménagement additionnel pour les quadistes	Option 2
Faisabilité foncière et territoriale			
Acquisitions/ Expropriations	17 à 20 propriétés privées touchées	11 à 13 propriétés privées touchées	Option 2
Milieu bâti/Équipements	Réduction possible des marges de 3 bâtiments et incidences sur les infrastructures urbaines de Saint-Antonin	Réduction possible des marges de 3 bâtiments et incidences sur les infrastructures urbaines de Saint-Antonin	---
Zonage agricole (CPTAQ)	18 000 m ² pour les chemins de desserte	3 400 m ² pour les chemins de desserte	Option 2
Faisabilité sociale et environnementale			
Impacts sur les commerces et autres entreprises	Impact négatif appréhendé sur 7 commerces	Impact négatif appréhendé sur 4 commerces	Option 2
Nuisances causées aux résidents	Impact sonore négatif dans le secteur de la rue Lévesque, mais moins de camionnage sur le 1 ^{er} Rang.	Impact visuel négatif pour les résidents du 1 ^{er} Rang (et aussi pour les usagers de la route 185), mais moins de camionnage pour eux	---

Source : Étude d'impact

Le tableau 1 démontre que l'option 2 est supérieure à l'option 1 pour huit critères d'évaluation, tandis que l'option 1 est supérieure pour seulement un critère, soit le coût de réalisation. C'est donc l'option 2 qui a été retenue. Cette option a toutefois été modifiée afin de répondre aux attentes de la Paroisse de Saint-Antonin. Cette dernière privilégiait un échangeur complet au 1^{er} Rang. Dans le contexte où un échangeur complet compromettrait la sécurité routière, l'initiateur a retenu la construction d'un demi-échangeur de type losange avec deux bretelles au nord du 1^{er} Rang ainsi qu'un pont d'étagement à deux voies de circulation. Les avantages et les inconvénients des bretelles au nord du 1^{er} Rang sont les suivants :

Avantages des bretelles au nord du 1^{er} Rang :

- meilleure accessibilité pour les commerces et entreprises ;
- maintien de la grande majorité des itinéraires de déplacement actuels ;
- moins de circulation sur la rue du Carrefour ;
- ne remet pas en cause la réglementation sur le camionnage au 2^e Rang.

Inconvénients des bretelles au nord du 1^{er} Rang :

- acquisition ou expropriation d'un commerce ;
- réduction de la surface d'entreposage d'un autre commerce ;
- perte de l'impact positif en termes de réduction du camionnage au 1^{er} Rang.

Quant à la rue du Carrefour, elle sera prolongée d'environ 300 m pour devenir un chemin de desserte de l'autoroute.

Nous sommes d'avis que l'initiateur a effectué une évaluation comparative exhaustive des options de carrefours et du choix de chemin de desserte, et ce, en concertation avec le milieu. Nous croyons que les choix retenus pour l'aménagement des carrefours et pour le chemin de desserte sont justifiés. Le tableau 1 démontre que l'option 2 présente des avantages importants par rapport à l'option 1, et ce, autant sur le plan de la sécurité routière que sur le plan de l'environnement.

Enfin, nous sommes aussi d'avis que le choix d'un terre-plein central par rapport à une glissière rigide en béton est justifié, principalement pour des raisons évidentes de sécurité routière.

2.3 Sécurité routière

La problématique de la sécurité routière a été un des deux principaux thèmes abordés lors de l'audience publique en plus d'être à la base de la décision du MTQ de réaliser le projet à court terme.

Le projet de réaménagement de la route 185 à Rivière-du-Loup et à Saint-Antonin est généralement perçu par la population locale comme étant nécessaire pour régler des problèmes de sécurité routière, notamment aux carrefours. Plusieurs intervenants sont venus témoigner à l'effet que, selon eux, cette route est hasardeuse, particulièrement aux intersections et lorsqu'il s'agit de la traverser.

L'équipe d'analyse est d'avis que les travaux qui seront réalisés permettront d'éliminer la majorité des accidents aux intersections de la route de la Plaine, du 1^{er} Rang et du 2^e Rang. De plus, l'élargissement à quatre voies avec un terre-plein central de 20 mètres apportera une sécurité accrue à plus long terme puisque la fluidité de la circulation sera améliorée.

Lors de la période de construction du projet, le MTQ estime qu'il y aura un risque accru de possibilités d'accident, et ce, tant sur la route que sur le réseau local. Cependant, plusieurs mesures d'atténuation sont prévues, telles que l'établissement de schémas et de plans de gestion de la circulation et la définition d'une signalisation claire pour le déroulement des travaux. Afin d'assurer que la circulation de véhicules lourds dans les rues à caractère résidentiel est limitée pendant la période des travaux, l'équipe d'analyse recommande :

Qu'un schéma et un plan de gestion de la circulation visant entre autres à limiter la circulation de véhicules lourds dans les quartiers résidentiels lors de la période de construction soient élaborés et transmis dans le cadre de la demande prévue à l'article 22.

Soulignons que le projet risque d'augmenter la circulation sur la rue du Carrefour entre le 1^{er} Rang et le 2^e Rang. Rappelons que cette rue servira comme chemin de desserte entre les deux rangs. On y trouve deux entreprises qui manipulent des véhicules de grandes dimensions (caravanes, remorques, etc.). Avec une augmentation du débit journalier et des vitesses de déplacement, les activités de ces entreprises situées en bordure de la route pourraient être la cause d'une augmentation de risque d'accident. Aucune mesure d'atténuation n'est prévue.

Néanmoins, l'équipe d'analyse est d'avis que le choix de la rue du Carrefour comme voie de desserte est justifié compte tenu de son faible débit journalier (environ 500 véhicules par jour) et de sa situation géographique (localisée dans un parc industriel près de la route 185).

2.4 Utilisation du territoire

– Le milieu bâti

Les impacts du projet sur les terrains et bâtiments sont les suivants :

- Une résidence/commerce et un entrepôt adjacent seront acquis ;
- un bâtiment verra sa marge de recul arrière diminuée d'environ 20 m, mais demeurera conforme à la norme exigée par la Paroisse de Saint-Antonin ;
- un bâtiment commercial vacant (situé sur le 1^{er} Rang) verra sa marge latérale réduite à 11,6 m, devenant ainsi légèrement dérogoire à la norme de 12 m applicable en bordure de la route 185 ;
- des acquisitions de parties de terrain chez 17 propriétaires seront effectuées, dont 13 à l'est de la route 185, deux à l'ouest et 2 sur la rue du Carrefour. La superficie totale des parcelles à acquérir est de 12,7 ha ;

- le réaménagement de certains terrains (reconfiguration d'une aire d'entreposage, des accès, etc.) sera nécessaire.

Le MTQ prévoit appliquer des mesures d'atténuation traditionnelles telle la négociation des indemnités avec les propriétaires concernés, et ce, conformément au processus d'acquisition et d'indemnisation du gouvernement du Québec pour la construction d'infrastructures routières.

L'équipe d'analyse est d'avis que le nombre relativement restreint d'acquisitions et l'application des mesures d'atténuation couramment utilisées lors de ces acquisitions font en sorte que les impacts sur le milieu bâti seront acceptables.

– ***Le milieu industriel***

Tel que mentionné à la section 2.1.2, l'exploitation de la tourbe est l'activité la plus importante du secteur primaire dans la zone d'étude. Compte tenu de l'importance des entreprises d'exploitation de la tourbe pour l'économie locale et régionale, il importe de bien identifier les impacts du projet sur les activités de ces entreprises.

Un des impacts significatifs du projet sur les activités d'extraction et de transport de la tourbe est la perte du droit d'accès direct à la route 185 de l'entreprise Premier Horticulture. Cette entreprise possède un droit d'accès direct à la route 185. Les camions de l'entreprise traversent actuellement la route 185 pour se rendre entre la tourbière qu'elle exploite (tourbière Président - Ouest) et les usines de transformation. Plus de 22 000 mouvements annuels sont effectués entre l'usine de transformation et la tourbière, les deux étant situées de part et d'autre de la partie de la route 185 située entre la route de la Plaine et le 1^{er} Rang. Selon le MTQ, si la perte de ce droit n'était pas compensée, le développement de l'entreprise pourrait être compromis.

Afin d'atténuer cet impact, l'initiateur prévoit négocier les modalités de compensation du droit d'accès qui, pour des raisons évidentes de sécurité routière, ne pourra être maintenu. Le MTQ poursuit actuellement cette négociation et s'engage dans l'étude d'impact à trouver une solution avant le début des travaux de construction. À défaut d'arriver à une solution de rechange satisfaisant pleinement l'entreprise, le MTQ négociera les indemnités financières compensatoires conformément au processus normal d'acquisition et d'indemnisation du gouvernement pour la construction d'infrastructures routières. L'équipe d'analyse est d'avis que cette mesure permettra d'atténuer l'impact du projet sur l'entreprise.

D'autres entreprises d'extraction de tourbe devront aussi modifier certains parcours de camionnage mais les distances supplémentaires seront minimales (moins de 0,5 km) et représentent une faible proportion des livraisons totales des entreprises.

En période d'exploitation, certains commerces qui dépendent de la circulation de transit pourraient subir une certaine réduction de leur chiffre d'affaires compte tenu d'un accès moins direct, notamment à cause de l'absence de bretelles d'entrée et de sortie du côté sud du 1^{er} Rang. Trois commerces pourraient éventuellement être affectés, mais l'initiateur estime que la réduction du chiffre d'affaires de ces commerces sera nulle ou négligeable. Selon le MTQ, ces commerces vendent des biens dont les achats et les dépenses sont en grande partie planifiés et réfléchis d'avance par les consommateurs. De plus, seule la clientèle provenant du sud pourrait

être affectée et même ces derniers n'auront pas de distance significative supplémentaire à parcourir.

Par ailleurs, certaines entreprises subiront une perte de visibilité sur la route 185. Selon le MTQ, cet impact pourrait être significatif pour 4 à 9 commerces.

Afin d'atténuer ces impacts, le MTQ s'engage à développer une stratégie d'affichage et de signalisation, de concert avec les autorités municipales et les entrepreneurs de la Paroisse de Saint-Antonin pour réduire la perte de visibilité sur la route ou l'absence de bretelles d'entrée et de sortie du côté sud du 1^{er} Rang. L'équipe d'analyse est d'avis que cette mesure permettra de minimiser de manière significative les impacts économiques négatifs du projet sur les commerces.

Enfin, il importe de souligner que le choix des options retenues par l'initiateur est celui qui répond le mieux aux attentes des organismes voués au développement économique local.

L'équipe d'analyse est d'avis que l'application des mesures d'atténuation proposées par le MTQ font en sorte que les impacts sur les activités industrielles et commerciales seront acceptables.

2.5 Climat sonore

Selon les études sonores effectuées par l'initiateur, il n'y aura pas de changement du climat sonore sur le milieu résidentiel après la réalisation du projet. À l'intérieur d'un corridor d'environ 300 mètres de part et d'autre de la route 185, 35 habitations qui pourraient subir un impact sonore ont été identifiées. L'étude sonore démontre que les bretelles d'accès rapprocheront la source de bruit des résidences, mais le nouveau profil de la route et des bretelles d'accès constitueront des écrans à la propagation du bruit, et ce, malgré une augmentation des débits de circulation.

Cependant, en période de construction, une augmentation du niveau de bruit pourra être perçue par la population établie en bordure des aires d'intervention le long de la route 185 et en bordure des voies de circulation empruntées par la machinerie et les camions. Les 35 résidences mentionnées ci-dessus sont situées sur le 1^{er} Rang et le 2^e Rang et sont susceptibles d'être perturbées par le bruit lors de la période de construction. Soulignons que des travaux seront réalisés jusqu'à une centaine de mètres de cinq résidences situées sur ces rangs. Afin d'atténuer cet impact, l'initiateur prévoit réaliser les travaux bruyants en période diurne, préféablement entre 8 h et 17 h et du lundi au vendredi. Il prévoit aussi s'assurer que l'ensemble des équipements à moteurs sont munis de silencieux performants et en bon état.

Lors de l'audience publique, un représentant du MENV a fait connaître les objectifs de niveaux sonores des chantiers de construction pour des projets soumis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Cet objectif veut que, pendant la période du jour comprise entre 7 h et 19 h, le niveau de bruit équivalent (L_{eq} 12h) provenant d'un chantier de construction ne peut dépasser le niveau équivalent du bruit ambiant (L_{eq} 12h) tel que mesuré en tous points de réception dont l'occupation est résidentielle. Cependant, lorsque le bruit ambiant est inférieur à 55 dBA, le niveau de bruit à respecter est de 55 dBA. Si des dépassements ne peuvent être évités, l'initiateur doit les justifier et préciser les travaux mis en cause, leur durée, et

les dépassements prévus. De plus, l'initiateur doit démontrer qu'il a pris toutes les mesures raisonnables d'atténuation sonore afin de limiter le plus possible ces dépassements.

Dans ce contexte, l'équipe d'analyse recommande :

Qu'un programme détaillé de surveillance environnementale du climat sonore durant la période de construction comprenant des relevés sonores sur le terrain des résidences du 1^{er} Rang et du 2^e Rang les plus rapprochées de la route 185 soit élaboré et transmis dans le cadre de la demande de certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Ces relevés devront prévoir des mesures du niveau sonore initial et de mesures de la contribution sonore du chantier. Le programme devra être réalisé durant toute la période de construction et visera à contrôler le bruit de sorte que les activités de construction restent à un niveau sonore acceptable et à mettre en place rapidement les mesures d'atténuation requises si la situation l'exige.

Le programme de surveillance devra également prévoir des mesures pour informer les citoyens demeurant à proximité du chantier du déroulement des activités et permettre qu'ils puissent faire part de leurs préoccupations et de leurs plaintes, le cas échéant.

2.6 Autres considérations

– *La traversée des cours d'eau*

Compte tenu de l'emplacement des travaux, les impacts sur le milieu aquatique seront minimes. Cependant, les parcours du ruisseau de la Petite-Rivière et de son affluent, le ruisseau Dionne (voir figure 4) seront modifiés. Le choix de cette modification du parcours du ruisseau de la Petite-Rivière n'était pas arrêté lors du dépôt de l'étude d'impact. Deux options ont été retenues dans l'étude d'impact. Une option prévoit une perte absolue de 130 m linéaires du ruisseau et l'autre option prévoit un gain de 70 m, le tout dépendant du choix de l'initiateur de détourner le ruisseau d'un côté ou de l'autre du chemin de desserte à établir à l'ouest de l'échangeur de la route de la Plaine.

Dans ce contexte et afin d'assurer que les impacts sur le milieu aquatique seront acceptables, l'équipe d'analyse recommande :

Que soient respectés les principes et techniques présentés dans le document suivant : Ministère de l'Environnement. Critères d'analyse des projets en milieux hydrique, humide et riverain assujettis à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement, Direction des politiques du secteur municipal, mars 2000. De plus, lorsque les conditions le permettent, il doit utiliser des techniques de génie végétal pour stabiliser les pentes lors de la construction de l'autoroute et prendre toutes les mesures pour minimiser les interventions dans l'eau.

– ***L’homogénéité du territoire agricole***

Les impacts du projet sur le milieu forestier sont nuls compte tenu que les activités sylvicoles sont presque inexistantes de part et d’autre de la route 185 dans le tronçon à l’étude.

En ce qui a trait au milieu agricole, un total de 0,7 ha de terres agricoles feront l’objet d’une acquisition par le MTQ. Deux propriétés seront touchées et le MTQ négociera des indemnités avec les propriétaires conformément au processus normal d’acquisition et d’indemnisation du gouvernement pour la construction d’infrastructures routières. Quant à la perte d’espaces protégés en vertu de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles, la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) a autorisé, le 18 décembre 2002, l’aliénation et l’utilisation d’une superficie d’environ 11,6 ha pour la réalisation du projet. En plus de cette superficie, environ 12,3 hectares de terres zonées agricoles par les municipalités en cause serviront au projet. Cette superficie ne nécessite cependant pas d’autorisation de la CPTAQ puisqu’elle bénéficie de droits acquis en vertu de l’article 104 de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles. Il y a lieu de souligner que, selon les données de l’Inventaire des terres du Canada, les terres en question sont peu productives à des fins agricoles.

– ***Les activités récréatives***

Le projet aura des impacts sur les traversées de la route 185 des sentiers de motoneiges et de VTT. Plusieurs points de traversées de ces véhicules ne seront plus accessibles après la réalisation du projet. Cependant, le MTQ prévoit consulter les clubs locaux sur les moyens à privilégier pour les traversées de la route 185 et prévoit des ponts d’étagement qui permettront des traversées sans trop de changements par rapport à la situation actuelle.

Le projet nécessite aussi le déplacement de la traversée actuelle du Parc linéaire Petit-Témis d’environ 200 mètres à l’est de la traversée actuelle située sur le boulevard de la Plaine. Notons que ce parc est un corridor récréotouristique qui emprunte l’ancienne voie ferrée désaffectée du Témicouata longeant la route 185. Le MTQ prévoit aussi discuter de sa proposition de traversée du parc linéaire avec les gestionnaires concernés.

– ***Les nuisances des travaux de construction***

Enfin, les travaux nécessaires à la réalisation du projet occasionneront des impacts sur les usagers de la route actuelle, ses résidents et ses commerçants. Le bruit, la poussière, la vibration, le dérangement de la circulation et les difficultés d’accès aux propriétés sont des exemples de nuisances qui pourront survenir lors de la période de construction qui s’étendra sur plusieurs saisons. Toutefois, il s’agit d’impacts dont la durée sera limitée et de portée locale.

En plus des engagements pris par le MTQ dans son étude d’impact et des conditions d’autorisation gouvernementale, plusieurs mesures pour atténuer ces nuisances se trouvent dans le Cahier des charges et devis généraux (CCDG) que l’initiateur entend respecter. L’application rigoureuse des mesures prévues dans le CCDG devrait contribuer à réduire les impacts des activités de construction à un niveau acceptable pour la population locale. Ces activités feront par ailleurs l’objet de contrôle de la part du MENV.

CONCLUSION

La sécurité routière est l'enjeu principal du projet et le thème le plus abordé lors de l'audience publique en plus d'être à la base de la décision du MTQ de réaliser le projet à court terme.

Le projet de réaménagement de la route 185 à Rivière-du-Loup et à Saint-Antonin est généralement perçu par la population locale comme étant nécessaire pour régler des problèmes de sécurité routière, notamment aux carrefours. Plusieurs intervenants sont venus témoigner à l'effet que, selon eux, cette route est hasardeuse, particulièrement aux intersections et lorsqu'il s'agit de la traverser.

L'équipe d'analyse est d'avis que les travaux qui seront réalisés permettront d'éliminer la majorité des accidents aux intersections de la route de la Plaine, du 1^{er} Rang et du 2^e Rang. De plus, l'élargissement à quatre voies avec un terre-plein central de 20 mètres apportera une sécurité accrue à plus long terme puisque la fluidité de la circulation sera améliorée.

Les principaux impacts du projet concernent le milieu humain. Les impacts en période de construction seront ceux qui sont typiquement retrouvés lors de la construction d'un projet de route. Il s'agit notamment d'une augmentation temporaire du niveau sonore, de la poussière et du trafic. Quant aux impacts permanents significatifs, un seul bâtiment principal (résidence-commerce) devra être exproprié, mais il y aura des acquisitions de parties de terrains chez 15 propriétaires afin de permettre l'élargissement de l'emprise. Dans la majorité des cas, il s'agit de bandes de terrains longeant une route et sur lesquelles on retrouve peu d'activités. Par ailleurs, les changements dans les conditions de la circulation locale pourront avoir des impacts négatifs sur certains producteurs de tourbe (manœuvres additionnelles pour le camionnage). En revanche, le projet aura des impacts positifs sur la sécurité routière ainsi que sur la fluidité de la circulation.

Les impacts engendrés par le projet sont décrits de façon exhaustive dans l'étude d'impact soumise par le MTQ dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et les mesures d'atténuation qui y sont proposées rendent le projet acceptable.

L'analyse environnementale du projet a été effectuée à partir de l'étude d'impact déposée par le MTQ le 29 juin 2001 et des questions et commentaires reçus par le biais d'une consultation intra et interministérielle. Les réponses de l'initiateur à ces questions et commentaires ont fait l'objet d'un addenda à l'étude d'impact, déposé en décembre 2001. L'examen de ces documents permet de conclure que le projet est justifié et acceptable sur le plan environnemental selon les conditions énoncées dans le présent rapport.

Par conséquent, nous recommandons qu'un certificat d'autorisation soit délivré en faveur du ministère des Transports afin de réaliser le projet de réaménagement de la route 185 à Rivière-du-Loup et à Saint-Antonin sous réserve des recommandations mentionnées dans le présent rapport d'analyse.

Hervé Chatagnier, Géographe, M.Sc
Chargé de projet
Service des projets en milieu terrestre

RÉFÉRENCES

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Avis de projet*, mars 1999, 7 pages.

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.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'impact déposée au ministre de l'Environnement*, décembre 2001, pagination diverse et cartes.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Résumé de l'étude d'impact soumise au ministre de l'Environnement*, décembre 2001, pagination diverse et cartes.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Questions et commentaires*, 4 octobre 2001, 2 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement*, décembre 2001, 15 pages et annexes.

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.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, 25 janvier 2002, 3 pages.

Cadre législatif et réglementaire québécois en relatif à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement :

- Loi sur la qualité de l'environnement (LRQ, c. Q-2 (chapitre I)).
- Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (RRQ, 1981, c. Q-2, r. 9).
- Règles de procédures relatives au déroulement des audiences publiques (RRQ, 1981, c. Q-2, r. 19).
- Règlement relatif à l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement, D. 1529-93 (1993) 125 G.O. II, 7766 [c. Q-2, r. 1.001].

ANNEXES

ANNEXE 1

CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

Le tableau suivant présente la chronologie des principales étapes franchies par le projet, dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

DATE	ÉVÉNEMENT
1999-03-24	Réception d'un avis de projet
1999-05-06	Transmission de la directive à l'initiateur de projet
2001-07-09	Réception de l'étude d'impact
2001-07-09	Début de la consultation sur l'étude d'impact
2001-09-24	Transmission des questions et commentaires du Ministère sur l'étude d'impact
2001-12-04	Réception d'un document complémentaire à l'étude d'impact contenant les réponses aux questions et commentaires du Ministère
2002-01-10	Réception du résumé de l'étude d'impact
2002-01-25	Avis de recevabilité produit par le Ministère
2002-02-19 au 2002-04-05	Période d'information et de consultation publique de 45 jours menée par le BAPE pendant laquelle 2 demandes d'audience publique ont été formulées au ministre
2002-05-21 au 2002-09-21	Mandat d'audience publique
2002-08-23	Transmission du rapport du BAPE au ministre

ANNEXE 2

LISTE DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX ET DES UNITÉS SECTORIELLES DU MINISTÈRE CONSULTÉS

L'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet a été faite en consultation avec les unités administratives concernées du ministère de l'Environnement, les ministères et les organismes suivants :

- Le ministère de la Culture et des Communications ;
- le ministère des Affaires municipales et de la Métropole ;
- le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation ;
- le ministère des Régions ;
- le ministère de la Santé et des Services sociaux ;
- le ministère de la Sécurité publique ;
- le ministère de l'Environnement ;
 - ◆ la Direction régionale du Bas-Saint-Laurent

ANNEXE 3

PRINCIPALES CONSTATATIONS DU RAPPORT D'ENQUÊTE ET D'AUDIENCE DU BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT

« 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 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. »

« 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. »

« 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. »

« 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. »

« 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. » ;

« 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. »

« 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. »

« 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. »

« 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. »

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. »

« 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. »

« 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. »

« 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. »

« 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. »