

**Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre  
du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs  
Construction d'une autoroute entre Saint-Antonin  
et Saint-Louis-du-Ha! Ha! - route 185**

---

Projet : 154020226 (20-3300-0235)



**Résumé**

---

**MAI 2008**

**Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre  
du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs  
Construction d'une autoroute entre Saint-Antoine  
et Saint-Louis-du-Ha! Ha! - route 185**

---

Projet : 154020226 (20-3300-0235)

**Résumé**

---

**MAI 2008**

## TABLE DES MATIÈRES

---

Introduction .....	1
1. La justification du projet et la nécessité d'intervention .....	5
2. L'analyse comparative des variantes.....	9
3. Le projet retenu .....	13
4. Le milieu, les impacts et les mesures d'atténuation.....	15
4.1 Les impacts sur le milieu physique.....	15
4.2 Les impacts sur le milieu biologique.....	16
4.3 Les impacts sur le milieu humain.....	17
5. Le programme de surveillance et de suivi .....	25
6. La conclusion .....	27



## INTRODUCTION

---

Le présent document constitue le résumé de l'étude d'impact sur l'environnement relatif à la construction d'une autoroute entre Saint-Antonin et Saint-Louis-du-Ha! Ha!.

Le projet de construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185 entre Saint-Antonin et Saint-Louis-du-Ha! Ha! s'inscrit dans le contexte du Plan de transport du Bas-Saint-Laurent et du plan stratégique du ministère des Transports du Québec (MTQ). Ces plans visent à accroître l'efficacité des grands corridors internationaux et interrégionaux et à améliorer la sécurité routière avec comme cible de réduire le nombre de décès et de blessés graves de la route de 15 % par rapport aux valeurs moyennes observées durant la période 1995-2000.

Le tronçon de la route 185 entre Saint-Antonin et Saint-Louis-du-Ha! Ha! fait partie d'un des tronçons de la transcanadienne qui sont appelés à être transformés en autoroute. La route 185 est formée de deux voies avec accès directs (routes et accès privés), sauf pour des portions totalisant 15,8 km qui possèdent déjà un gabarit d'autoroute à quatre voies divisées sur deux chaussées séparées (carte 1). Seul un tronçon d'autoroute de 12,8 km de Notre-Dame-du-Portage (autoroute 20) à Saint-Antonin porte l'appellation A-85. Les tronçons actuellement en autoroute sont :

- le tronçon de Notre-Dame-du-Lac (1,8 km) mis en service en décembre 2002;
- le tronçon de Dégelis (1,2 km) mis en service en décembre 2004;
- le tronçon de Rivière-du-Loup/Saint-Antonin (5,8 km) mis en service en décembre 2005;
- le tronçon de 7 km en autoroute à partir de l'intersection avec l'autoroute 20 (construite dans les années 70).

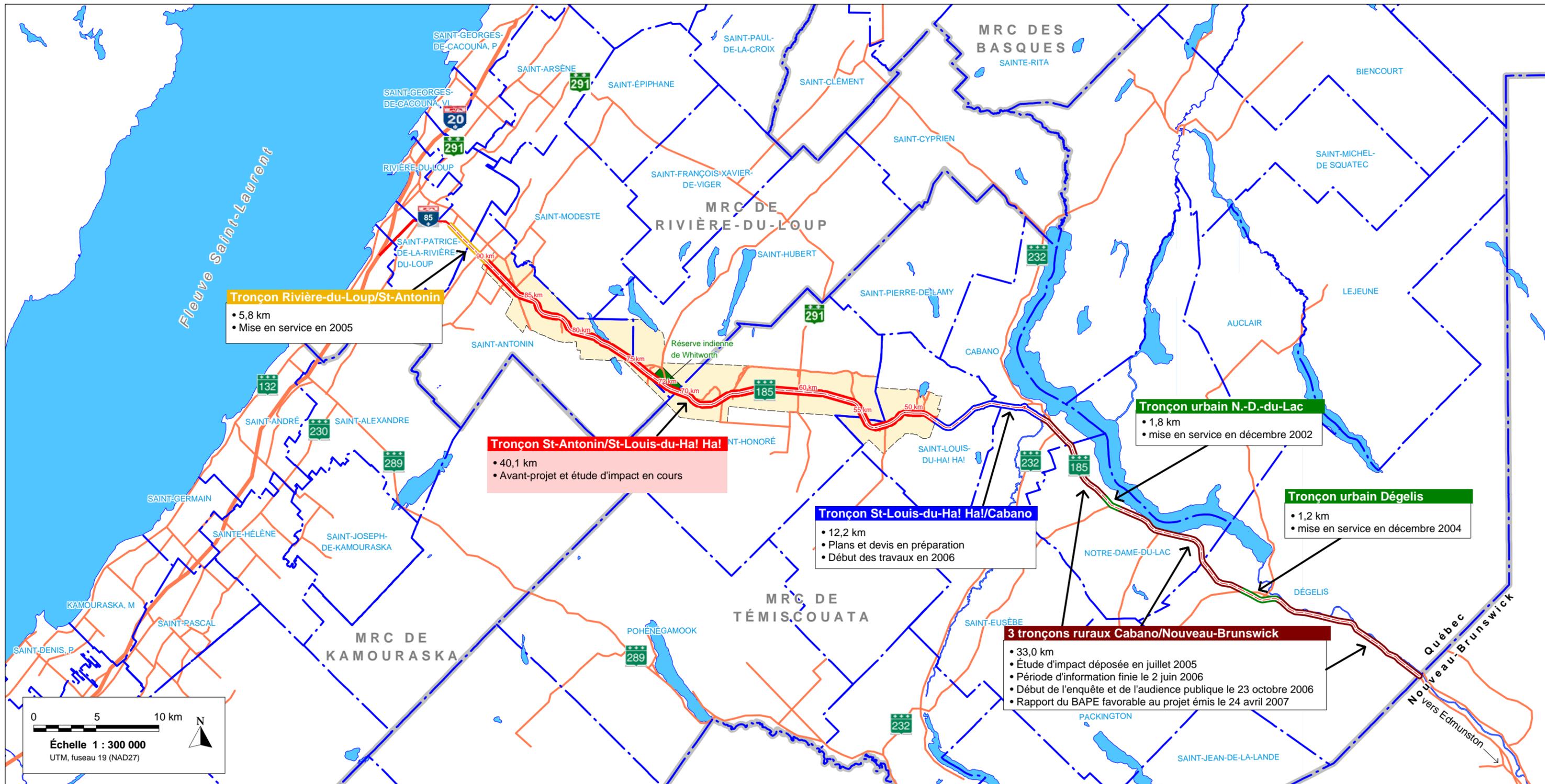
Pour les tronçons de route à deux voies contiguës avec accès directs, l'état d'avancement est le suivant :

- le tronçon Saint-Louis-du-Ha! Ha!/Cabano (12,2 km) : les travaux de construction de l'autoroute ont débuté en 2006;
- le tronçon Cabano/Frontière (33 km) excluant Notre-Dame-du-Lac (1,8 km) et Dégelis (1,2 km) : l'étude d'impact a été déposée au MDDEP en juillet 2005. La période d'information et de consultation publiques et la période d'enquête et d'audience publique se sont tenues respectivement du 18 avril au 2 juin 2006 et du 23 octobre 2006 au 23 février 2007. Le rapport du BAPE a été rendu public par le MDDEP le 24 avril 2007 et celui-ci est favorable au projet;
- le tronçon de 40 km entre Saint-Antonin et Saint-Louis-du-Ha! Ha! : fait l'objet de la présente étude.

Le projet actuel de construction d'une autoroute à quatre voies divisées couvre une distance de 40,1 km et est compris entre le kilomètre 88, à Saint-Antonin et le kilomètre 48,8, à Saint-Louis-du-Ha! Ha!. Il traverse les MRC de Rivière-du-Loup et de Témiscouata et dessert plus spécifiquement les municipalités de Saint-Antonin, Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup, Saint-Honoré-de-Témiscouata et Saint-Louis-du-Ha! Ha!, ainsi que la réserve indienne de Whitworth (Malécites).

Afin de faciliter la compréhension du texte, Rivière-du-Loup est considérée comme étant située au nord de la zone d'étude et Saint-Louis-du-Ha! Ha!, au sud.





**Tronçon Rivière-du-Loup/St-Antoine**

- 5,8 km
- Mise en service en 2005

**Tronçon St-Antoine/St-Louis-du-Ha! Ha!**

- 40,1 km
- Avant-projet et étude d'impact en cours

**Tronçon St-Louis-du-Ha! Ha!/Cabano**

- 12,2 km
- Plans et devis en préparation
- Début des travaux en 2006

**Tronçon urbain N.-D.-du-Lac**

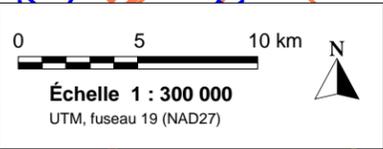
- 1,8 km
- mise en service en décembre 2002

**Tronçon urbain Dégelis**

- 1,2 km
- mise en service en décembre 2004

**3 tronçons ruraux Cabano/Nouveau-Brunswick**

- 33,0 km
- Étude d'impact déposée en juillet 2005
- Période d'information finie le 2 juin 2006
- Début de l'enquête et de l'audience publique le 23 octobre 2006
- Rapport du BAPE favorable au projet émis le 24 avril 2007



- Localisation de la zone d'étude
- Route 185
- Route principale
- Limite des MRC
- Limite municipale



CONSTRUCTION D'UNE AUTOROUTE ENTRE SAINT-ANTOINE ET SAINT-LOUIS-DU-HA! HA! - ROUTE 185

Étude d'impact sur l'environnement

**Identification de l'état d'avancement des tronçons de la route 185**

SNC-LAVALIN ROCHE Mai 2008

Fichier : 23355\_C1\_avance\_travaux\_080430.WOR



# 1. LA JUSTIFICATION DU PROJET ET LA NÉCESSITÉ D'INTERVENTION

---

L'analyse de la sécurité routière, des caractéristiques de la circulation et la continuité de l'autoroute transcanadienne constituent les principaux éléments qui justifient la nécessité d'intervenir. Ce projet est souhaité par le milieu, et plusieurs groupes et organismes, tant privés que publics, ont formulé des demandes aux gouvernements fédéral et provincial afin d'obtenir les budgets nécessaires à l'amélioration de la sécurité sur la route 185. Il tient également compte de la volonté générale de transformer la route 185 en autoroute à deux chaussées séparées, consacrant ainsi cette artère comme principale route de commerce entre le Québec et les provinces maritimes.

Les gouvernements fédéral et provincial ont également exprimé leur volonté d'assurer la continuité de l'autoroute transcanadienne. En effet, une entente provinciale-fédérale a permis la construction de deux tronçons d'autoroute : un de 5,8 km (2003-2006) à Rivière-du-Loup et Saint-Antonin et un autre de 1,2 km (2003-2005) à Dégelis. Le 29 avril 2005, le gouvernement du Canada a confirmé de nouveaux investissements dans les infrastructures de transport au Québec, dont 85 M \$ pour le tronçon de 12,2 km à Cabano et Saint-Louis-du-Ha! Ha!. De plus, cette entente a été signée par les deux ministres des Transports le 8 novembre 2007.

Enfin, la volonté du milieu de conserver l'autoroute transcanadienne dans le corridor actuel comporte plusieurs avantages du point de vue de l'environnement, de l'aménagement du territoire et du développement économique régional. Il apporte une solution au problème de la multiplication des accès directs sur la route 185, tout en répondant aux orientations d'aménagement du territoire exprimées dans les schémas d'aménagement et dans le document d'orientations gouvernementales en matière d'aménagement. Le projet de construction d'une autoroute (accès contrôlés) permet ainsi d'optimiser le corridor routier existant tout en consolidant les centres urbains des municipalités environnantes. Il permet également d'éviter, tôt ou tard, l'établissement d'un nouveau corridor routier.

## ➤ La problématique au niveau de la sécurité routière

Le nombre d'accidents survenus sur le tronçon à l'étude n'est pas significativement plus élevé que pour la moyenne des routes comparables au Québec. Toutefois, ceux-ci sont, généralement, plus graves que sur l'ensemble des routes comparables et la proportion d'accidents mortels est plus élevée que la moyenne québécoise. Ainsi, entre 1998 et 2002, ces accidents ont causé 11 décès, 25 blessés graves et 135 blessés légers. Certains endroits montrent par ailleurs une concentration d'accidents, notamment aux kilomètres 49, 55, 61, 62, 71 et 72. Plusieurs accidents aux km 71 et 72 sont causés par des animaux. La vitesse excessive, une conduite imprudente, l'inattention et le sommeil sont aussi des causes fréquentes d'accidents. Par ailleurs, une forte proportion de ces accidents implique des véhicules lourds.

## ➤ La problématique des conditions de circulation

L'analyse des conditions de circulation indique une dégradation du niveau de service qui devrait se poursuivre au cours des prochaines années. Sur l'ensemble de la route 185, d'ici les vingt prochaines années, le niveau de service devrait passer de A à D, voire même à E dans certaines sections.

Sur le tronçon compris entre Saint-Antonin et Saint-Louis-du-Ha! Ha!, les débits anticipés sur un horizon de 20 ans laissent présager des niveaux de service E en section. À ce niveau, d'importantes restrictions à la vitesse de même qu'au confort et à la liberté de manœuvre seront rencontrées. Des interventions seront alors requises pour améliorer les conditions de circulation.

De plus, l'ajout inévitable de nouveaux accès directs sur la route aura comme conséquence d'amplifier la problématique des conditions de circulation tout en affectant la sécurité routière.

## ➤ Le rôle stratégique du corridor routier

La route 185 joue un rôle stratégique de liaison entre les provinces maritimes, le Québec et l'Ontario. Elle fait partie du réseau des routes nationales et elle constitue l'un des tronçons du Réseau routier national du Canada traversant le Québec. Les gouvernements fédéral et provinciaux ont également exprimé leur volonté d'assurer la continuité de l'autoroute transcanadienne par les investissements consentis à ce jour sur cet axe routier tant au Nouveau-Brunswick qu'au Québec.

Actuellement, la route 185 se décrit comme une route à deux voies avec accès, sauf pour une portion de 7 km environ qui possède un gabarit d'autoroute à quatre voies sur deux chaussées séparées à Notre-Dame-du-Portage (autoroute 20) et à Rivière-du-Loup et sur trois autres tronçons: 1,8 km à Notre-Dame-du-Lac, 1,2 km à Dégelis et 5,8 km à Rivière-du-Loup et Saint-Antonin, ouverts à la circulation respectivement en 2002, en 2004 et en 2005. En conséquence, il reste approximativement 85 km de route à deux voies contiguës avec accès directs (routes et accès privés) sur les 101 km de ce tronçon routier qui relie l'autoroute 20 à la frontière avec le Nouveau-Brunswick.

Au Nouveau-Brunswick, 413 km de la route transcanadienne à quatre voies sont ouverts à la circulation. Les derniers 98 km de route entre Grand-Sault et Woodstock ont été ouverts à l'automne 2007 pour ainsi presque compléter l'objectif de réaliser la route transcanadienne à quatre voies au Nouveau-Brunswick. Seul un tronçon de 2 km à l'approche de la frontière du Québec reste à compléter au Nouveau-Brunswick.

Du côté québécois, les interventions réalisées jusqu'à maintenant l'ont été en fonction d'un concept d'autoroute, mais il reste à l'établir sur toute la longueur de la route 185 pour éliminer la discontinuité qu'on observe actuellement dans la configuration de cet axe de circulation. La fluctuation dans la géométrie de la route oblige les usagers à s'adapter à un environnement routier non uniforme, ce qui la rend moins sécuritaire.

Le rôle stratégique de cette route tant pour assurer les liaisons avec les autres provinces que pour les maintenir avec d'autres régions du Québec et entre des municipalités qui lui sont environnantes est mis en évidence par la proportion élevée de véhicules en transit (75 %) et l'importance du nombre de véhicules lourds circulant dans le secteur à l'étude (18 % à 22 %).

En effet, l'examen des origines et des destinations de la circulation indique que la majorité du trafic sur la route 185 provient de territoires localisés au-delà des municipalités régionales de comté (MRC) de Rivière-du-Loup et de Témiscouata. Dans la zone d'étude, la proportion des usagers de la route qui sont en transit est évaluée à 75 %.

La route 185 constitue la quatrième porte en importance pour les échanges de marchandises avec nos voisins sur la base des débits de camions, juste après le poste de Casselman (sur l'autoroute H-417 en Ontario et l'autoroute 40 au Québec). Sur la base du tonnage de marchandises, cette porte est la troisième en importance derrière le poste de Curry Hill (sur l'autoroute H-401 en Ontario et l'autoroute 20 au Québec) et celui de Lacolle (sur l'interstate 87 aux États-Unis et l'autoroute 15 au Québec). Enfin, il importe de préciser qu'environ 30 % des camions en provenance des Maritimes, et qui passent par Dégelis, sont en transit au Québec, car leur destination est l'Ontario. Le pourcentage relativement élevé des camions en transit entre les Maritimes et l'Ontario démontre bien la portée interprovinciale de ce lien lorsqu'on le compare aux autres portes d'entrée au Québec, où le pourcentage des camions qui proviennent ou se destinent au Québec atteint des niveaux de 92 à 99 contre 1 à 8 seulement pour les destinations hors Québec.

L'analyse des relevés de circulation effectués, au cours de l'année 2002, au site de comptage en continu sur la route 185, près de la frontière du Nouveau-Brunswick, confirme l'importance et la

constance de ces échanges. Alors que le nombre de camions porteurs <sup>1</sup> (12 % des véhicules lourds) montre une tendance analogue à celle des automobiles, les camions articulés (88 % des véhicules lourds) sont relativement constants au cours de l'année, mais 3 fois moins présents la fin de semaine. La nuit, le nombre de camion est plus faible, représentant le tiers du débit du jour, mais il surpasse celui des automobiles.

Cette route joue aussi un rôle touristique significatif comme le démontre l'analyse du profil de la circulation à Dégelis. D'ailleurs, selon un document sur les échanges touristiques entre le Québec et les provinces canadiennes en 1994, les touristes du Nouveau-Brunswick (160 000 voyages-personnes, 7 %) et des provinces maritimes (86 000 voyages-personnes, 4 %) réalisent 11 % des voyages-personnes (246 000) effectués au Québec par les touristes des autres provinces. De plus, 15 % des voyages-personnes (325 000) réalisés par les Québécois ailleurs au Canada l'ont été au Nouveau-Brunswick (179 000 voyages-personnes, 8 %) et dans les provinces maritimes (146 000 voyages-personnes, 7 %). Ces échanges touristiques ont généré des dépenses totales de 76 millions de dollars au Québec par les touristes du Nouveau-Brunswick et des provinces maritimes et de 100,5 millions de dollars par les touristes québécois au Nouveau-Brunswick et dans les provinces maritimes. Plus de trois voyages sur quatre sont effectués en automobile ou en autocar, tant dans un sens que dans l'autre, et la route 185 constitue sûrement un axe de circulation important.

Finalement, sur le seul plan des échanges commerciaux (tous modes de transport confondus), selon les tableaux entrées-sorties de la comptabilité canadienne, en 2002, ce sont environ 15 milliards de dollars qui transitent annuellement entre le Québec et les provinces maritimes, soit plus de 7,2 milliards de dollars pour le commerce interprovincial direct entre le Québec et les provinces de l'Atlantique et près de 7,4 milliards de dollars pour le commerce interprovincial indirect entre l'Ontario et les Maritimes susceptible de transiter en partie par le Québec. La part dévolue au transport routier est généralement estimée à environ les deux tiers de la valeur des échanges et la route 185 est responsable de la majorité de cette valeur.

#### ➤ **Une intervention souhaitée par le milieu**

Plusieurs groupes ont formulé des demandes aux gouvernements fédéral et provincial dans le but d'obtenir les budgets nécessaires en vue d'améliorer la sécurité sur la route 185. Le plus connu est certes le Comité de la Transcanadienne, formé en 1989 et regroupant les représentants des MRC de Rivière-du-Loup, de Témiscouata et de Kamouraska ainsi que des Villes d'Edmundston et de Saint-Jacques au Nouveau-Brunswick. Tous ces groupes composés de préfets, d'élus, de députés, de représentants d'organismes socio-économiques et autres, visent le même objectif d'améliorer la sécurité routière, mais développent également les arguments de nature économique comme la recrudescence des échanges commerciaux entre les deux provinces.

Le 18 février 2002, à la suite d'un accident à Dégelis qui cause la mort de huit personnes, dont cinq jeunes d'Edmundston, la Coalition Québec-New-Brunswick organise à Cabano une marche à laquelle participent les étudiants de l'Université de Moncton et du cégep de Rivière-du-Loup. Ensemble, ils demandent la construction d'une autoroute. À la fin de 2003 et au début de 2004, des rappels sont adressés régulièrement aux premiers ministres du Québec et du Canada. Également, le mouvement Jeunesse Québec-Nouveau-Brunswick lance une campagne de sensibilisation aux dangers de la route 185 en 2003-2004. Une pétition de 5 600 noms en faveur de la réalisation du projet et initiée par deux personnes ayant perdu des membres de leur famille dans des accidents sur la route 185 est déposée.

---

<sup>1</sup> Un camion porteur est un véhicule composé d'une seule unité et ayant une longueur située entre 6,7 m (22 pieds) et 12,46 m (40,9 pieds). Un camion articulé est un véhicule constitué de deux unités ou plus et ayant une longueur supérieure à 12,46 m (41 pieds et plus).

D'ailleurs, le coroner Yvan Turmel, responsable du rapport de cet accident mortel survenu à Dégelis le 29 décembre 2001, recommande que la route 185 soit élargie à quatre voies séparées. Dans son rapport, il écrit : « Nous exhortons les différents paliers de gouvernement (...) à s'asseoir et à régler une fois pour toute la problématique de la route 185. »

➤ **Un chaînon manquant**

Ce tronçon constitue la dernière section du 101 km qui fera l'objet d'une autorisation gouvernementale. Ainsi, environ 16 km sont déjà en section d'autoroute. Une section de 12,2 km est de plus en construction à Cabano et à Saint-Louis-du-Ha! Ha!. Un dernier tronçon de 33 km entre Cabano et la frontière du Nouveau-Brunswick a fait l'objet d'audiences publiques. Le rapport du BAPE, rendu public le 24 avril 2007, est favorable au projet. Une fois les autorisations obtenues sur le tronçon de 33 km, le tronçon de 40 km faisant l'objet de la présente étude deviendra le chaînon manquant de la transcanadienne au Québec qui ne sera pas en section d'autoroute. Cette section pourrait devenir plus accidentogène lorsque les tronçons de part et d'autres seront construits en section d'autoroute.

## 2. L'ANALYSE COMPARATIVE DES VARIANTES

---

L'élaboration des variantes de tracé a été réalisée en tenant compte des critères environnementaux, qui découlent des impacts sur le milieu et des préoccupations de la population et des organismes du milieu, et des critères technico-économiques, associés aux contraintes techniques pouvant nuire à la sécurité des infrastructures routières futures ou faire augmenter les coûts. Par ailleurs, le Ministère vise le plus possible à conserver le patrimoine routier, c'est-à-dire la route 185.

Plusieurs variantes de tracés et d'échangeurs ont ainsi été étudiées et présentées, entre juin 2004 et avril 2006, aux conseils municipaux et aux MRC, à l'UPA, au Conseil de bande des Malécites, aux clubs de motoneige et de VTT, à la Corporation sentier Rivière-du-Loup, qui gère la piste cyclable ainsi qu'à la population des quatre municipalités concernées. Les éléments ayant fait l'objet de plusieurs préoccupations de la part de ces différents groupes sont résumés ci-dessous :

- la localisation de l'échangeur à Saint-Antonin (3<sup>e</sup> Rang et chemin de la Rivière-Verte/chemin Lavoie) a soulevé plusieurs discussions;
- la voie de desserte aménagée du côté est de l'autoroute, entre le chemin Couturier et l'extrémité sud de la rue Principale à Saint-Honoré-de-Témiscouata, devrait être éliminée puisque presque tous les lots qu'elle desservirait sont accessibles par le chemin Couturier et par la rue Principale. Les lots qui deviendraient enclavés pourraient obtenir un droit de passage ou être acquis;
- un demi-échangeur devrait être aménagé (au lieu du pont d'étagement prévu initialement) à Saint-Honoré-de-Témiscouata à l'intersection du chemin Couturier/10<sup>e</sup> Rang et de la route 185 permettant d'entrer et de sortir de l'autoroute du côté nord (Rivière-du-Loup) et ce, afin d'améliorer, entre autres, le temps de réponse des véhicules d'urgence qui proviennent de ce secteur ou qui doivent s'y rendre et limiter les détours pour les différents usagers; un autre demi-échangeur, permettant l'accès et la sortie vers Saint-Louis-du-Ha! Ha! devrait être aménagé à Saint-Honoré, à l'intersection de Principale Sud, pour les mêmes raisons;
- la section d'autoroute entre Saint-Louis-du-Ha! Ha! et le lot 57 du Rang C à Saint-Honoré-de-Témiscouata devrait être localisée du côté ouest de la rivière Bleue afin de diminuer le nombre d'acquisitions et de ne pas avoir à déplacer le sentier de motoneige et la piste cyclable;
- la piste cyclable qui est utilisée en hiver comme sentier de motoneige ne devrait pas passer près du secteur résidentiel du Domaine de l'Arc-en-Ciel à Saint-Honoré-de-Témiscouata;
- le tracé dans le secteur Vauban à Saint-Louis-du-Ha! Ha! devrait être optimisé pour diminuer le nombre d'expropriations;
- la possibilité d'emprunter le chemin de la Savane à Saint-Louis-du-Ha! Ha! comme voie de desserte devrait être analysée.

La variante retenue, ayant été optimisée au fur et à mesure des rencontres afin de prendre en compte la grande majorité des préoccupations, a reçu l'appui des quatre municipalités concernées ainsi que du Conseil des Malécites. Le projet, de même que les différentes optimisations sont résumées ci-dessous et illustrés sur la carte 2 en pochette.

### ➤ Saint-Antonin

- pour les utilisateurs arrivant du 3<sup>e</sup> Rang, virage sans arrêt vers la desserte ouest, et pour les utilisateurs arrivant de cette même desserte, intersection en T, le tout afin d'éviter des acquisitions de résidences et de minimiser les empiètements dans la zone agricole adjacente;

- du début du projet jusqu'à l'échangeur de la route de la Station, désaxement de l'autoroute vers l'ouest afin de minimiser les empiètements à l'est, sur les terrains de Maisons Ouellet;
- à l'intersection du 3<sup>e</sup> Rang et du chemin de la Rivière-Verte, ajustement de l'intersection afin de permettre le virage des camions transportant les maisons préfabriquées de Maisons Ouellet;
- échangeur dans l'axe de la route de la Station, favorisant à la fois les commerces du chemin de la Rivière-Verte et ceux situés plus au sud sur la route 185. La conception de cet échangeur a également pris en compte la proximité du camping et du petit lac artificiel;
- ajustement de la desserte ouest entre cet échangeur et le raccordement avec la route 185 afin d'éviter les acquisitions de résidences et de commerces;
- entre l'échangeur à la route de la Station et l'échangeur au chemin Leclerc, maintien de la route 185 comme voie de desserte ouest, permettant le maintien des bâtiments à cet endroit, lesquels bénéficieront d'un climat sonore réduit, améliorant leur qualité de vie;
- entre l'échangeur à la route de la Station et l'échangeur au chemin Leclerc, tracé d'autoroute et desserte est à une distance suffisante des habitations sur la route 185 permettant l'atténuation du bruit provenant de la nouvelle infrastructure.

#### ➤ **St-Hubert-de-Rivière-du-Loup**

- échangeur vers Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup situé au niveau de l'intersection du chemin Leclerc plutôt que du chemin Taché au nord de la réserve indienne, permettant d'une part, à la majorité des utilisateurs de diminuer la distance à parcourir, puisque plus de 90 % d'entre eux arrivent ou se dirigent vers Rivière-du-Loup et, d'autre part, d'éviter de nouveaux empiètements dans la réserve de Withworth;
- élargissement et correction du chemin Leclerc (ancienne route 2) afin de traverser le ruisseau Castonguay au même endroit qu'actuellement et ajustement de l'intersection des chemins Leclerc et Taché afin d'assurer la visibilité pour tous les utilisateurs et d'éviter l'empiètement dans les milieux humides;
- utilisation de la route 185 comme desserte est au niveau de la réserve, et positionnement de l'autoroute et de la desserte ouest à côté, minimisant les empiètements dans la réserve et les coupes de roc.

#### ➤ **St-Honoré-de-Témiscouata**

- de la réserve Withworth jusqu'au demi-échangeur de Principale Nord, déplacement graduel des infrastructures vers l'est afin d'éviter l'empiètement dans les lacs et les milieux humides situés à l'ouest;
- positionnement du demi-échangeur de Principale Nord et de la desserte ouest de façon à éviter de nouveaux empiètements dans le lac Tremblay et à minimiser les impacts visuels;
- entre le demi-échangeur de Principale Nord et l'échangeur de la route 291, déplacement graduel vers l'est des infrastructures de façon à minimiser l'acquisition de bâtiments du côté ouest de la route 185 existante, puisqu'ils sont plus nombreux de ce côté;
- à partir du chemin Couturier jusqu'au demi-échangeur de Principale Sud, utilisation des routes existantes à titre de desserte pour éviter l'implantation d'une desserte du côté est de l'infrastructure et ainsi, minimiser l'empiètement et les coûts d'entretien;

- ajustement de la desserte ouest au niveau du demi-échangeur de Principale Sud afin de s'éloigner d'un petit lac situé à l'ouest de la route 185;
- du demi-échangeur Principale Sud jusqu'à la courbe à Saint-Louis-du-Ha! Ha!, utilisation de la route 185 existante comme chaussée ouest de l'autoroute, afin d'éviter le rapprochement de la rivière Bleue et positionnement de la desserte ouest du côté ouest de la rivière afin de minimiser les coupes de roc à l'est de la rivière Bleue.

➤ **Saint-Louis-du-Ha! Ha!**

- utilisation du corridor du chemin Vauban comme desserte ouest afin d'éviter la construction d'une nouvelle desserte en bordure de l'autoroute, de minimiser l'empiètement en zone agricole et de réduire les coûts d'entretien;
- utilisation du corridor du chemin de la Savane comme desserte est afin d'éviter la construction d'une nouvelle desserte en bordure de l'autoroute, de minimiser l'empiètement et de réduire les coûts d'entretien.



### 3. LE PROJET RETENU

---

#### ➤ Autoroute et échangeurs

Le tracé de l'autoroute 85 projeté, d'une longueur de 40,1 km, suit généralement l'axe actuel de la route 185 (carte 2 en pochette). Seul un tronçon à Saint-Antonin est aménagé à l'est de la route actuelle en raison de la présence d'une succession de courbes et des impacts importants sur le cadre bâti si l'autoroute avait longé la route 185 actuelle. La route 185 actuelle est donc généralement utilisée soit comme chaussée d'autoroute, soit comme voie de desserte. L'emprise nominale est de 90 m, avec un terre-plein central variant de 15 à 28,5 m selon les secteurs. La vitesse affichée sur l'autoroute sera de 100 km/h alors qu'elle variera entre 70 et 90 km/h sur les voies de desserte.

Trois échangeurs complets sont prévus aux intersections suivantes : à la route de la Station à Saint-Antonin (km 87), au chemin Leclerc à Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup (km 72) et à la route 291, à Saint-Honoré-de-Témiscouata (km 61). Deux demi-échangeurs sont également prévus à Saint-Honoré-de-Témiscouata, aux intersections suivantes :

- rue Principale Nord (km 67) entre autres pour faciliter l'accès aux véhicules d'urgence arrivant et se rendant à Rivière-du-Loup et limiter les détours aux résidents;
- rue Principale Sud (km 56,5) pour faciliter l'accès aux véhicules d'urgence provenant et allant vers Cabano et pour limiter les détours aux résidents.

Finalement, un passage inférieur est prévu dans le secteur du chemin de la Savane à Saint-Louis-du-Ha! Ha! (km 50,5) pour permettre aux véhicules routiers et agricoles de traverser d'une desserte à l'autre.

#### ➤ Voies de desserte

Actuellement, les propriétés riveraines de la route 185 ont un accès direct à l'infrastructure routière. Toutefois, la construction de l'autoroute 85 ne permettra plus d'accéder directement à ces propriétés. Pour maintenir un accès aux propriétés riveraines de la future autoroute 85, des voies de desserte sont prévues au besoin de part et d'autre de l'autoroute. Ces voies de desserte sont généralement aménagées le long de l'emprise de l'autoroute sauf dans certains secteurs, soit :

- à Saint-Antonin, un tronçon de la route 185 servira de voie de desserte alors que l'autoroute est construite en milieu forestier à l'est de la route existante;
- à Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup et Saint-Honoré-de-Témiscouata, la voie de desserte est empruntera le chemin Leclerc, le chemin Taché, le chemin Couturier, le chemin Beaulieu (rue Principale Nord) et la rue Principale Sud, s'éloignant ainsi de l'emprise de la future autoroute. Aucune desserte n'est prévue du côté est de la future autoroute entre les deux demi-échangeurs, compte tenu que la majorité des lots ont un accès par la rue Principale. Comme la route principale existante à Saint-Honoré-de-Témiscouata sera utilisée comme desserte entre les deux demi-échangeurs, le Ministère prévoit procéder à la mise en place d'une couche d'enrobé bitumineux, au besoin, à la fin des travaux afin d'améliorer la qualité de roulement.

Toutes les voies de desserte seront construites ou réaménagées par le MTQ. Toutefois, leur entretien sera assuré par les municipalités concernées.

#### ➤ Autres aménagements et ouvrages d'art

Le projet prévoit le franchissement du ruisseau Castonguay et de la rivière Bleue par la construction de 8 ponts pour les chaussées de l'autoroute et/ou pour les voies de desserte.

Les sentiers récréatifs (piste cyclable et sentiers de VTT et de motoneige) qui sont touchés par le projet seront réaménagés. À Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup et Saint-Honoré-de-Témiscouata, la piste cyclable et le sentier de motoneige doivent être relocalisés le long du chemin Leclerc. À Saint-Antonin, la piste de motoneige qui traverse actuellement au niveau du camping (km 87) sera déplacée et traversera l'autoroute sur une surlageur du pont d'étagement de l'échangeur à la route de la Station. La traverse de VTT au km 78 sera délaissée et une nouvelle traversée sera construite en surlageur du pont d'étagement de l'échangeur au chemin Leclerc. À l'est, le sentier longera la desserte pour rejoindre le sentier existant. Cette surlageur sera utilisée conjointement par les motoneiges qui traversent actuellement la route 185 au km 78 et au km 73,5. Les nouveaux tronçons de sentiers longeront les dessertes à construire. À Saint-Honoré-de-Témiscouata, la traversée de VTT au km 61,5 sera ramenée sur une surlargeur du pont d'étagement de l'échangeur de la route 291. Finalement à Saint-Louis-du-Ha! Ha!, la piste cyclable et le sentier de motoneige longeront la desserte ouest et traverseront sous le pont de l'autoroute sur la rivière Bleue au km 56 pour rejoindre le sentier existant près de la rue Principale Sud. En ce qui a trait à la piste cyclable, quelques déplacements seront nécessaires, notamment près du lac à Chamard, le long du chemin Leclerc, près du chemin Couturier et à la hauteur du chemin de la Savane.

Une traverse d'orignaux est prévue dans le secteur du ruisseau Castonguay (km 73) (surlargeur sous le pont). Ce secteur est le plus accidentogène du tronçon de la route 185 faisant l'objet de la présente étude. La vallée encaissée du ruisseau et perpendiculaire à la route est propice à la circulation des orignaux. À cet endroit, une clôture sera installée des deux côtés de l'autoroute projetée afin de contrôler le passage des orignaux et de les diriger sous le pont.

Un passage inférieur est prévu à Saint-Louis-du-Ha! Ha! aux environs du km 50,5. Ce passage traversera sous l'autoroute et permettra de desservir les exploitants agricoles et la population en général. Ce passage est raccordé aux dessertes mais ne permet aucun lien direct avec l'autoroute.

#### ➤ **Coûts et calendrier de réalisation**

Les coûts du projet sont estimés à 480 M\$. Le calendrier de réalisation du projet sera fonction de la date d'obtention des autorisations, de la période requise pour réaliser les acquisitions et les expropriations et les plans et devis, ainsi que des disponibilités budgétaires des gouvernements. Comme le projet comporte plus de 40 km d'autoroute, il est raisonnable de croire qu'il sera réalisé progressivement par tronçon au cours des prochaines années.

## **4. LE MILIEU, LES IMPACTS ET LES MESURES D'ATTÉNUATION**

La présente section décrit, par thématique, les principaux éléments du milieu récepteur, les impacts anticipés sur ceux-ci, de même que les mesures d'atténuation qui seront mises en place.

### **4.1 LES IMPACTS SUR LE MILIEU PHYSIQUE**

#### **➤ Les risques d'érosion des sols**

Les sols constituant l'emprise de l'autoroute sont constitués en grande majorité de dépôts de till indifférencié épais recouvrant les versants des coteaux et collines de pentes faibles à fortes. À quelques endroits, le tracé traverse de petites vallées où l'on observe des dépôts fluvio-glaciaires plus perméables.

Lors du décapage des sols pour la construction de la route, du terrassement et du nivellement, et lors des travaux pour la mise en place des ponceaux, les sols mis à nu sont susceptibles de s'éroder. Les particules de sol peuvent ainsi être transportées par ruissellement vers le bas des pentes, où se trouvent les cours d'eau.

Plusieurs mesures d'atténuation peuvent être appliquées afin de minimiser cette érosion. Par exemple, dans certains secteurs où les talus sont importants, des fossés de crête pourraient être prévus pour diminuer l'apport d'eau provenant des versants montagneux de part et d'autre. Des bermes filtrantes, trappes à sédiments et bassins de sédimentation seront aménagés afin de capter les sédiments avant qu'ils atteignent les cours d'eau. De même, la bande riveraine des cours d'eau sera conservée jusqu'au tout début des travaux de terrassement afin d'assurer une filtration des particules de sol par la végétation. À la fin des travaux, tous les endroits remaniés seront stabilisés de façon permanente.

#### **➤ La qualité de l'eau**

L'érosion lors des travaux aura pour effet de diminuer temporairement la qualité de l'eau par une augmentation des matières en suspension. L'ensemble des mesures d'atténuation mentionnées précédemment permettra de minimiser cet effet. De plus, l'entrepreneur devra proposer, avant la réalisation de chaque ponceau, une méthode de travail spécifique à la problématique du cours d'eau en question, laquelle devra être acceptée par les responsables au chantier.

Par ailleurs, les travaux d'entretien hivernal de la nouvelle autoroute et des dessertes impliqueront des quantités supplémentaires de fondants (sels de déglçage). Ces chlorures atteindront les rivières, ruisseaux et lacs situés de part et d'autre de l'autoroute (projection des sels de part et d'autre) mais surtout, les cours d'eau et plans d'eau situés en aval lors de la fonte des neiges. Malgré l'augmentation printanière en chlorures prévue, les concentrations demeureront inférieures au seuil de toxicité aigüe de 860 mg/l établi par le MDDEP.

Afin de promouvoir la gestion environnementale des sels de voirie, le gouvernement du Québec a choisi de privilégier une approche concertée entre le MTQ, le MDDEP, le ministère des Affaires municipales et des Régions, l'Union des municipalités du Québec et la Fédération québécoise des municipalités, et d'élaborer conjointement un Plan québécois de gestion environnementale des sels de voirie. Ce plan s'inspirera des meilleures pratiques de gestion des sels de voirie de l'Association des transports du Canada, des connaissances et de l'expérience du MTQ en matière de viabilité hivernale et des travaux effectués à l'échelle internationale dans ce domaine. Ceci aura pour effet de diminuer les quantités de sels en trop qui se perdent dans l'environnement, tout en maintenant la sécurité routière.

## 4.2 LES IMPACTS SUR LE MILIEU BIOLOGIQUE

### ➤ La végétation

Le déboisement de l'emprise entraînera une perte de peuplements forestiers de 354 ha et de 11 ha de plantation. Ces peuplements sont surtout composés de feuillus, mélangés et résineux jeunes. Un peuplement d'intérêt phytosociologique sera également touché sur une superficie de 12 ha, soit une érablière à bouleau jaune composée d'arbres matures, considérée comme un peuplement stable et représentatif de la région. Ce peuplement aurait toutefois déjà subi une coupe partielle, ce qui en diminue la valeur.

De nombreux milieux humides de nature variée sont présents en bordure de la route 185 actuelle et seront par le fait même touchés par le projet sur une superficie de 12 ha. La conception du projet a pris cet élément en considération lors de l'optimisation et les milieux sont généralement touchés sur de faibles superficies en bordure de la route actuelle.

Quelques espèces floristiques menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées ont un potentiel de se retrouver dans l'emprise et ainsi d'être affectées par les travaux. Les habitats potentiels de ces espèces sont essentiellement représentés par les milieux humides. Le MTQ effectuera un inventaire dans les milieux humides touchés avant la réalisation du projet afin de s'assurer de leur absence. Dans le cas contraire, les moyens appropriés seront pris, de concert avec le MDDEP, afin d'en assurer la pérennité.

### ➤ La faune ichthyenne

Cinq cours d'eau importants seront touchés par le projet : la rivière Verte, la rivière des Roches, le ruisseau Castonguay, la rivière des Prairies et la rivière Bleue. Environ une cinquantaine de plus petits cours d'eau seront également croisés par les nouvelles infrastructures. Seules la rivière Verte et la rivière Bleue abritent de l'omble de fontaine et offrent des habitats propices à cette espèce. Outre la perchaude qui est présente dans la rivière des Roches, les autres espèces sont surtout des ménés, naseux et meuniers.

Les travaux, et particulièrement ceux liés à la mise en place des ponts et ponceaux, sont susceptibles de dégrader temporairement la qualité de l'eau par l'augmentation des matières en suspension. Les moyens précités afin de minimiser les impacts sur la qualité de l'eau permettront également de conserver un habitat adéquat pour la faune ichthyenne durant les travaux. Des périodes de restriction seront appliquées, dans la mesure du possible, afin de protéger notamment l'omble de fontaine dans les rivières Verte et Bleue ainsi que la perchaude dans la rivière des Roches.

La présence des 55 ponceaux pour traverser les petits et quelques plus importants cours d'eau entraînera la perte de quelque 9 000 m<sup>2</sup> d'habitat d'alimentation et d'alevinage. Selon les plans d'avant-projet, les 8 ponts (ruisseau Castonguay et rivière Bleue) n'entraîneront pas de pertes d'habitat, les culées étant construites à l'extérieur de l'habitat du poisson et aucun pilier n'étant prévu. Lors de la conception des plans et devis, le MTQ privilégiera, lorsque possible, la mise en place de ponceaux sans radier afin de conserver le lit du cours d'eau et la libre circulation des poissons sera assurée lorsque requise. Les pertes nettes de la capacité de production naturelle de l'habitat du poisson seront compensées, conformément à la politique de gestion de l'habitat du poisson.

Finalement, tel que déjà mentionné, les concentrations en chlorures devraient demeurer sous le seuil aigüe de toxicité pour la faune aquatique. Le Plan québécois de gestion environnementale des sels de voirie, présentement en cours d'élaboration, devrait également contribuer à diminuer les impacts de ces chlorures sur l'habitat du poisson.

### ➤ La faune terrestre

La zone d'étude offre plusieurs habitats de qualité pour la grande et la petite faune. On dénombre notamment plusieurs ravages d'orignaux et de cerfs de Virginie, surtout entre les km 71 et 74, mais également sur plusieurs kilomètres de part et d'autre de ce secteur. La vallée du ruisseau Castonguay, au km 72, constitue un corridor naturel de déplacement, et comporte beaucoup de secteurs en régénération et des coupes forestières récentes, ce qui apportera de nombreuses tiges de feuillus au cours des 20 prochaines années, favorisant ainsi davantage la circulation des orignaux dans ce secteur.

Le déboisement entraînera des pertes d'habitat, tant pour la grande faune que pour la petite faune. De ces pertes, 72 ha constituent des peuplements résineux susceptibles d'être occupés par le cerf de Virginie et l'orignal durant la période hivernale. Cet impact est difficilement compensable ou atténuable.

En ce qui a trait aux risques de collision avec la grande faune, la principale zone accidentogène est située au fond de la vallée du ruisseau Castonguay (km 72). Afin de réduire le nombre d'accidents à cet endroit, le projet prévoit l'installation de clôtures en bordure de l'emprise sur près de 10 km répartis de part et d'autre du pont prévu sur le ruisseau Castonguay. Une traverse pour la grande faune sera également aménagée sous le pont. Une signalisation adéquate pour les automobilistes sera néanmoins installée dans ce secteur afin de les informer des risques.

### ➤ La faune avienne

Les inventaires ont permis de recenser 99 espèces d'oiseaux dans la zone d'étude, dont tous, sauf un, sont considérés comme nicheurs. Ces espèces sont considérées peu communes à abondantes au Québec, sauf deux des trois espèces d'intérêt considérées rares.

Le déboisement entraînera la perte d'habitats susceptibles d'être utilisés pour la nidification de plusieurs espèces aviennes. Afin de minimiser ces effets, le déboisement sera effectué à l'extérieur de la période de nidification de la majorité des espèces. Les espèces d'oiseaux aquatiques et les anatidés perdront environ 12 ha de milieux humides. Toutefois, certaines espèces plus associées aux milieux ouverts vont bénéficier des modifications d'habitats en bordure de l'emprise.

Trois espèces d'intérêt particulier ont été identifiées dans la zone d'étude (grèbe à bec bigarré, hirondelle à ailes hérissées et pygargue à tête blanche). Celles-ci ne subiront pas directement de pertes d'habitat. Toutefois, la proximité de la route avec le lac à Chamard, où l'on a retrouvé le pygargue à tête blanche, pourrait entraîner le déplacement de cette espèce vers les rives plus éloignées du lac.

## 4.3 LES IMPACTS SUR LE MILIEU HUMAIN

### ➤ Le milieu bâti

Des acquisitions de bâtiments et de terrains devront être effectuées dans l'emprise de la future autoroute et des futures voies de desserte. Ainsi, des acquisitions sont nécessaires lorsque le terrain résiduel devient trop restreint pour y déplacer le ou les bâtiments ou lorsque le terrain devient enclavé (sans accès à une rue publique). Ces terrains et bâtiments devront être acquis de gré à gré ou par une expropriation selon la Loi sur les expropriations, la première solution étant privilégiée.

Cinquante résidences, 4 commerces et un bâtiment d'utilité publique devront ainsi être acquis. Il s'agit en tout de 54 bâtiments puisqu'une résidence abrite aussi un commerce. Ceux-ci sont localisés aux endroits suivants :

- à la hauteur des courbes à Saint-Antonin dans le secteur de la rivière Verte (3 bâtiments);

- à la hauteur de la rue Principale Nord et du 10<sup>e</sup> Rang à Saint-Honoré (construction d'un demi-échangeur) (9 bâtiments);
- à la hauteur du chemin Leclerc à St-Hubert (élargissement du chemin Leclerc) (2 bâtiments);
- à la hauteur de la route 291 à Saint-Honoré (construction d'un échangeur) (8 bâtiments);
- à la hauteur de la rue Principale Sud à Saint-Honoré (construction d'un demi-échangeur) (8 bâtiments);
- à la hauteur de la courbe à Saint-Louis-du-Ha! Ha! (élargissement de l'emprise, correction des rues Vauban et de la Savane) (24 bâtiments).

Outre ces bâtiments, 538 ha de terrains privés devront également être acquis. Les propriétaires de ces terrains seront indemnisés selon les règles du MTQ en matière d'expropriation.

Sept bâtiments (5 résidences et 2 commerces) verront leur marge de recul avant ou arrière réduite en deça de 10 m, ce qui constitue la marge généralement exigée aux règlements d'urbanisme. Dans un premier temps, ces propriétés pourront faire l'objet d'une optimisation lors de l'élaboration des plans et devis. Si, suite à cet exercice, les marges de recul sont toujours réduites le Ministère ouvrira un dossier d'acquisition (ceci peut consister en un achat complet, un déplacement ou une compensation pour dommage). Le Ministère procèdera à une évaluation détaillée de la situation avec le propriétaire concerné et appliquera les règles d'indemnisation en vigueur en pareil cas.

#### ➤ **La piste du parc linéaire interprovincial Petit Témis**

Le parc linéaire interprovincial Petit Témis reliant Rivière-du-Loup à Edmundston constitue l'un des équipements récréotouristiques majeurs de la région. Durant la saison estivale, une bonne part des usagers du parc linéaire provient de l'extérieur de la région. Il importe donc, lors des travaux, de maintenir le parc linéaire accessible en tout temps et de façon sécuritaire. En effet, le chantier engendrera probablement des détours temporaires étant donné la proximité entre le parc linéaire et la zone des travaux. Aussi, aux traverses du parc et de l'autoroute, des conflits peuvent survenir entre la circulation des véhicules automobiles et des usagers du parc. Lors des travaux, les détours temporaires et les traverses seront clairement identifiés par une signalisation normalisée. Les responsables du sentier seront informés de l'échéancier des travaux et au besoin, une campagne d'information sera faite pour aviser les utilisateurs.

Une fois le projet complété, le tracé du parc linéaire interprovincial Petit Témis sera modifié. Pour les tronçons qui seront déplacés, certains seront plus près de l'autoroute alors que d'autres seront plus éloignés. Aussi, par endroits, l'élargissement de l'emprise de l'autoroute et l'aménagement de voies de desserte rapprocheront les usagers du parc linéaire de l'infrastructure routière. Pour les tronçons plus près de l'autoroute, les usagers pourront subir une augmentation des niveaux sonores alors que pour les parties plus éloignées, les usagers pourront ressentir une diminution des niveaux sonores. Aussi, pour les tronçons se rapprochant de l'emprise de l'autoroute, un impact sur la qualité visuelle du parcours peut être ressenti. Afin de minimiser cet impact et conserver un corridor linéaire agréable pour les utilisateurs, le Ministère s'assurera, lors de la réalisation des plans et devis, de la conservation d'une bande boisée entre la nouvelle infrastructure et la piste cyclable. Les responsables du sentier seront à nouveau consultés à ce moment. Au besoin, des travaux de plantation seront également effectués.

#### ➤ **Les sentiers de motoneige et de VTT**

Des sentiers de motoneiges et de VTT sillonnent le territoire compris dans la zone d'étude et traversent la route 185 par endroits. La présence de l'autoroute constituera une barrière physique pour les usagers de ces sentiers en raison du nonaccès imposé tout au long de l'autoroute. Des traverses sont prévues à l'échangeur de la Station, à l'échangeur Leclerc, à l'échangeur de la

route 291, sous le pont de la rivière Bleue à Saint-Honoré et adjacent au pont de la desserte ouest sur la rivière Bleue à Saint-Louis-du-Ha! Ha!. La traverse prévue à l'échangeur Leclerc impliquera un détour d'environ 1,3 km pour les motoneigistes et les quadistes qui traversent actuellement à la hauteur du lac à Chamard. Les responsables des clubs de motoneige et de Quad seront informés de l'échéancier des travaux dès qu'il sera définitif. Ils seront de plus consultés à nouveau lors de l'élaboration des plans et devis.

#### ➤ **Les détours occasionnés par les nouveaux aménagements**

La construction d'une autoroute en remplacement de la route 185 vient modifier la façon d'accéder aux propriétés riveraines. Au lieu d'accéder directement à ces propriétés, les usagers de l'autoroute devront utiliser les échangeurs et les voies de desserte prévues de part et d'autre de l'autoroute. Des détours seront nécessaires pour pouvoir accéder à certaines propriétés.

Également, les personnes utilisant certaines routes pour se rendre à l'autoroute auront des détours à faire lorsqu'aucun échangeur n'est aménagé à la hauteur de l'intersection de la dite route et de l'autoroute. C'est le cas notamment des utilisateurs du 3<sup>e</sup> Rang à Saint-Antonin qui sera fermé. Un détour vers l'échangeur de la route de la Station sera requis pour pouvoir accéder à l'autoroute. Pour ceux qui se dirigent vers Rivière-du-Loup, ce détour pourra représenter 1 km. Les routes collectrices donnent accès soit à un échangeur, soit à une voie de desserte se dirigeant vers Rivière-du-Loup ou vers le Nouveau-Brunswick. Aucun détour n'est requis pour les populations utilisant ces collectrices puisqu'elles pourront utiliser une voie de desserte dans la direction où elles se dirigent jusqu'à l'échangeur le plus près.

Finalement, des détours seront également nécessaires pour les populations voulant traverser d'est en ouest l'emprise de l'autoroute. D'ailleurs, en plus des échangeurs et demi-échangeurs qui seront aménagés aux principales intersections des routes collectrices, un passage inférieur est prévu au chemin de la Savane pour minimiser ces détours.

#### ➤ **Une sécurité routière accrue**

Le projet dans son ensemble vise à améliorer les conditions de circulation et la sécurité routière en réduisant le nombre d'accidents. L'étude de sécurité routière indique que 342 accidents sont survenus sur le tronçon à l'étude entre 1998 et 2002. Ces accidents ont causé 11 décès, 25 blessés graves et 135 blessés légers. Aussi, la proportion d'accidents mortels (1,8 %) sur ce tronçon étudié est plus élevée que la moyenne québécoise (1,4 %). Certains endroits (kilomètres 49, 55, 61, 62, 71 et 72) sont plus problématiques que d'autres et plusieurs de ces accidents sont causés par la présence d'animaux sur la route. La construction de l'autoroute avec deux chaussées séparées et limitant les accès aura donc un impact positif sur la sécurité routière, soit une diminution d'une trentaine d'accidents<sup>2</sup> par année.

#### ➤ **Les puits d'eau potable**

Une cinquantaine de propriétés riveraines du projet seront acquises en raison de l'élargissement de l'emprise autoroutière. Par conséquent, aucun impact sur les puits de ces propriétés acquises n'est considéré dans la présente étude. Ces puits seront colmatés selon la réglementation en vigueur. Pour les résidences qui demeurent en place, les puits d'alimentation en eau qui sont situés en aval hydraulique par rapport à la future autoroute sont plus vulnérables et sont sujets à une augmentation de la teneur en chlorures causée par les opérations d'entretien hivernal (épandage de sels déglaçants). Considérant que le niveau d'entretien se fera sur une plus grande surface (4 voies

---

<sup>2</sup> Calculé en tenant compte du taux moyen d'accident dans ce secteur de la route 185 (0,74 accidents/Mvéh.km) et de l'indice de gravité de 2,17. Selon l'hypothèse d'un taux d'accident de 0,68 et d'un indice de gravité moyen de 1,67 sur une autoroute, on estime un gain potentiel de 8 % sur le nombre d'accidents, soit environ une trentaine.

au lieu de 2 voies), le volume de fondant utilisé sera plus élevé et les risques de contamination accrus. Toutefois, selon les études préliminaires, il ne devrait pas y avoir d'impact négatif majeur sur les puits qui demeureront opérationnels après la construction de l'autoroute compte tenu que ces derniers sont soit situés en amont hydraulique de l'autoroute (secteur de la rue de la Savane) ou à plus de 200 mètres de la future autoroute.

Même s'ils sont situés en dehors de la zone d'étude, les deux puits d'alimentation en eau potable de la municipalité de Saint-Antonin (situés en bordure du 3<sup>e</sup> Rang à quelque 750 mètres de la route 185) feront l'objet d'une surveillance particulière puisque leur aire d'alimentation traverse la route 185. Trois forages ont été réalisés en bordure de la route 185, au nord de l'intersection du 3<sup>e</sup> Rang afin de déterminer la nature des dépôts au-dessus de cette nappe d'eau. Ces forages ont permis de constater qu'il n'y a pas de couche d'argile qui permettrait de protéger adéquatement la nappe d'eau dans ce secteur. Des risques de contamination des puits dans ce secteur sont donc présents. Afin d'éviter que les sels de déglacage percolent jusqu'à la nappe, au besoin, les fossés pourraient être imperméabilisés dans le secteur de Saint-Antonin (plus spécifiquement dans le secteur de la coupe de roc, localisée au nord-est des puits municipaux). De plus, le drainage de l'autoroute se fera vers le nord, soit en dehors de l'aire d'alimentation théorique des puits municipaux.

La détermination exhaustive des puits privés considérés à risque sera effectuée à l'étape de l'avant-projet définitif, après l'obtention du certificat d'autorisation du projet. C'est à cette étape que débute l'étude de puits détaillée et que les documents nécessaires à sa réalisation sont produits (étude géotechnique, etc.). Celle-ci contient la liste détaillée des puits privés à risque ainsi que des recommandations nécessaires pour la préparation des plans et devis. Aussi, à la lumière des résultats obtenus lors de la réalisation d'une étude de puits détaillée, la pertinence d'agrandir certaines zones ou de raffiner davantage le suivi sera évaluée et les modifications nécessaires seront apportées au programme de suivi.

En effet, c'est à l'étape du suivi de la qualité de l'eau des puits environnants que l'impact réel du projet est déterminé d'une manière factuelle. Tous les puits classés «à risque de problèmes» dans l'étude de puits détaillée sont échantillonnés avant le début de la construction pour déterminer la qualité de l'eau. Le suivi des puits se poursuit après les travaux de construction et durant la période d'utilisation de l'axe routier concerné pendant une période minimale de deux ans.

Lorsqu'un propriétaire fait une plainte eu égard à la qualité de son eau potable, le MTQ procède à une analyse de la situation. Si la qualité (ou le débit) de l'eau est influencée par la construction ou l'entretien de la route, le MTQ remplace la source d'approvisionnement à ses frais.

#### ➤ **Les modifications à l'accessibilité et à la visibilité des commerces**

La visibilité et la facilité d'accès constituent des éléments stratégiques pour la viabilité d'une entreprise commerciale, notamment pour les entreprises offrant des produits et services aux voyageurs en transit telles que station-service, restaurant, hébergement, etc. La présence de l'autoroute viendra changer la visibilité et la facilité d'accès des entreprises implantées le long de la route 185.

Pour les autres commerces implantés le long de la route 185 actuelle et qui se retrouveront en bordure des futures dessertes, l'accessibilité se fera désormais par les échangeurs et les voies de desserte. Outre les 4 commerces qui seront acquis, cinq verront leur accessibilité modifiée alors que deux autres, localisés à Saint-Antonin, là où la nouvelle autoroute s'éloigne de la route 185 actuelle, subiront des modifications autant au niveau de la visibilité que de l'accessibilité. Des cinq commerces mentionnés, deux tirent leurs revenus d'une clientèle davantage locale et régionale que de transit. Pour les trois autres, il s'agit de commerces basés surtout sur une clientèle de transit, et qui seront donc davantage affectés. Le MTQ n'est pas tenu de compenser la diminution de l'achalandage d'un commerce et les pertes de revenus générées par cette diminution d'achalandage. L'expérience de

projets similaires démontre toutefois que plusieurs commerces continuent d'exploiter leur entreprise après la construction d'une autoroute en modifiant leur stratégie de marketing ou en diversifiant leurs produits et services offerts.

### ➤ L'utilisation agricole du territoire

Trois secteurs font partie de la zone agricole permanente, l'un à Saint-Antonin, l'autre à Saint-Honoré-de-Témiscouata et le dernier à Saint-Louis-du-Ha! Ha!. Aucune exploitation agricole ou superficie en culture n'est présente hors de ces trois secteurs. Trois propriétaires possèdent des terres en culture dans le secteur de Saint-Antonin, dont deux sont considérés comme des exploitants agricoles. L'un d'eux doit traverser la route 185 au niveau du 3<sup>e</sup> Rang pour accéder à des terres louées. Deux exploitations sont localisées dans le secteur de Saint-Honoré-de-Témiscouata. Un de ceux-ci utilise la route 185 pour se rendre à ses terres. Finalement, les huit autres propriétaires sont situés dans le secteur de Saint-Louis-du-Ha! Ha!. Un seul de ceux-ci doit traverser la route 185 pour accéder à ses terrains et faire traverser ses animaux (par camion, deux fois par année).

De ces treize exploitants, onze seront touchés de différentes manières. Le projet implique des pertes de superficies agricoles (exploités et exploitables), des détours permanents pour certains exploitants ainsi que des modifications aux trajets utilisés pour traverser les animaux ou se rendre à certaines terres. Les pertes de superficies et les difficultés d'accès pendant les travaux anticipés sur chacun sont présentées ci-dessous. Au total, la perte de sol en zone agricole s'élève à environ 109 ha, ce qui correspond à 0,7% de la zone agricole combinée des trois municipalités touchées. La superficie de sols cultivables (potentiel agricole de classe 4) s'élève, quant à elle, à environ 67 ha, soit 0,4 % de la zone agricole combinée.

<i>Propriétaire</i>	<i>Perturbation</i>
A-1	Difficulté d'accès pendant les travaux à plus de 44 % de la propriété (ouest de la route) et 50 % des superficies en culture Perte de superficie en culture (0,6 %) Perte de superficie non cultivée (5,3 %) dont 0,3 % en zone non agricole.
A-2	Difficulté d'accès pendant les travaux aux lots P-60 et P-62 (1,4 ha) non cultivé Perte de superficie en culture (5,0 %) Perte de superficie non cultivée (8,5 %)
A-3	Perte des quatre serres de l'exploitation Perte de superficie non cultivée (18,6 %)
A-4	Perte de superficie en culture (0,4 %) Perte de superficie non cultivée (0,5 %)
A-5	Aucune perturbation
A-6	Perte de superficie en culture (4,3 %) Perte de superficie non cultivée (4,2 % dont 2,3 % en zone non agricole)
A-7	Perte de superficie en culture (1,3 %) Perte de superficie non cultivée (0,9 %)
A-8	Perte de superficie en culture (1,4 %) Perte de superficie non cultivée (0,2 %)
A-9	Perte d'accès pendant les travaux et lots enclavés (résidus de 3,1 ha ; lots P-1 et P-3) non cultivé Perte de superficie en culture (3,5 %) Perte de superficie non cultivée (5,7 %)
A-10	Aucune perturbation
A-11	Perte de superficie non cultivée (5,7 %)
A-12	Perte de superficie non cultivée (2,6 %)
A-13	Difficulté d'accès pendant les travaux d'accès aux lots loués (57 % des terres en culture) Perte de superficie non cultivée (10,9 %)

Une fois l'autoroute construite, certains agriculteurs se verront obligés de faire des détours pour pouvoir accéder à leur terre. C'est le cas notamment de l'agriculteur ayant une exploitation de

bovins sur le 3<sup>e</sup> Rang (à l'ouest de la route 185) et qui cultive également en location des terres situées à l'est de la route 185. Au lieu d'accéder à ses terres en utilisant le 3<sup>e</sup> Rang, il devra utiliser la voie de desserte longeant la nouvelle autoroute et l'échangeur du km 87. Quoique ce détour pourra occasionner des dépenses supplémentaires dans les opérations quotidiennes de l'agriculteur, il améliorera sa sécurité et son temps de déplacement sera environ le même (temps d'attente actuellement pour traverser la route 185).

L'agriculteur A-9, ayant une exploitation de bovins située en bordure de la rue Principale, à l'est de la route 185, utilise actuellement la route 291 et la route 185 pour se rendre à ses terres situées à l'ouest de la route. Pour cet agriculteur, le projet n'entraîne aucun détour puisqu'il aura accès à ses terres par l'échangeur de la route 291 et la voie de desserte ouest.

Cette situation est la même pour l'agriculteur A-1 dont les bâtiments sont situés à Saint-Louis-du-Ha! Ha! (à l'est de la route 185) et qui traverse la route (machinerie et animaux) pour se rendre directement en face ou encore à quelques kilomètres plus au nord. Pour les lots situés directement en face, aucun détour n'est prévu puisque l'agriculteur pourra avoir accès à ses terres en passant par le passage inférieur qui sera aménagé entre les km 50 et 51 (extrémité du chemin de la Savane). De même, aucun détour n'est prévu pour accéder aux autres lots mentionnés puisque l'agriculteur pourra utiliser la voie de desserte est.

#### ➤ **La réduction du potentiel de production acéricole**

Quatre exploitations acéricoles ont été recensées sur les terres privées situées le long de la route 185 et il n'y a aucune érablière avec permis d'exploitation ni érablière à potentiel acéricole sur les terres publiques de la zone d'étude. De celles-ci, trois se trouvent dans le rang C de la municipalité de Saint-Honoré-de-Témiscouata entre les kilomètres 56 et 57 et une autre se trouve dans le Rang sud du vieux chemin Témiscouata de la municipalité de Saint-Antonin près du km 80. Les quatre exploitations seront directement affectées par l'emprise de l'autoroute ou par la voie de desserte. Ces propriétaires d'érablières en exploitation pourraient également devoir relocaliser certaines infrastructures situées dans l'emprise et autour de celle-ci telles que la tubulure, station de pompage, etc. Au total, le déboisement de l'emprise entraînera la perte de 25 ha d'érablières à potentiel acéricole incluant celles présentement en exploitation.

Les érablières situées en bordure de l'emprise pourraient également connaître une certaine baisse de production associée à l'augmentation du vent (pouvant occasionner des bris), à la modification du régime hydrique, à la compaction du sol ainsi qu'à la présence de sels de déglacage. Le MAPAQ recommande habituellement une bande de protection d'environ 15 m pour protéger l'érablière, ce qui permet de croire que les effets ne se font pas sentir au-delà de cette distance. Par conséquent, ce sont potentiellement 3,6 ha supplémentaires d'érablières à potentiel acéricole qui pourraient être affectés à proximité de l'emprise.

Les propriétaires des érablières touchées seront indemnisés conformément au processus habituel d'acquisition du gouvernement du Québec pour la construction d'infrastructures routières.

#### ➤ **Le climat sonore**

Plusieurs résidences sont situées en bordure de la route 185 actuelle et se retrouveront en bordure de la future autoroute, le long des dessertes. Quelques autres, notamment dans le secteur de Saint-Antonin, bénéficieront d'un climat sonore amélioré en raison de l'éloignement de la future autoroute. Les simulations réalisées démontrent qu'en 2020, soit dix ans après l'ouverture de l'autoroute, 65 résidences verront leur niveau de bruit diminuer (amélioration) alors que 8 autres auront un niveau de bruit identique à l'actuel. Vingt-et-une résidences subiront une faible augmentation du niveau de bruit alors que cinq autres auront une augmentation moyenne. Ces cinq résidences sont localisées aux km 53, 78, 79, et 88. Lors de la réalisation des plans et devis, le tracé

sera optimisé pour diminuer le bruit, dans la mesure du possible. Si l'impact demeure moyen, des mesures d'atténuation pourraient être apportées pour ces propriétés.

### ➤ **Le bilan des impacts**

En phase de construction, les impacts sur le milieu physique ont trait principalement à l'érosion découlant de la mise à nu des sols lors du décapage et des travaux de déblais et remblais. Cette érosion est susceptible de détériorer la qualité de l'eau, et ainsi, l'habitat du poisson. Plusieurs mesures (fossés de crête, bassins de sédimentation, fosses de captation, barrières géotextile, ballots de foin) pourront être appliquées afin de réduire ces impacts et de gérer l'eau sur le chantier. Le déboisement causera des pertes d'habitat permanentes qui auront des effets sur la faune utilisant ces différents milieux. De même, des pertes de végétation riveraine et de milieux humides sont anticipées à certains endroits, affectant ainsi l'ichtyofaune, les amphibiens et reptiles et la faune avienne.

Des acquisitions de bâtiments résidentiels et de commerces sont nécessaires au projet, de même que des acquisitions de portions de terrains privés, utilisés ou non à des fins agricoles ou sylvicoles. Les propriétaires seront dédommagés conformément aux procédures du MTQ. Certaines de ces propriétés sont susceptibles d'être contaminées. Des études de caractérisation des sols et des eaux souterraines seront faites préalablement aux travaux de construction. Des inconvénients dus aux travaux sont également à anticiper pour les riverains et les utilisateurs locaux ou en transit. Des mesures visant à assurer la libre circulation en tout temps via des chemins de détour et une signalisation adéquate seront mises en place. Les relocalisations des divers sentiers récréatifs causeront également le même genre d'impact aux utilisateurs. Une information et une signalisation adéquates seront mises en place. Aucun bâtiment patrimonial classé n'est présent dans le secteur des travaux. Par ailleurs, certains secteurs recèlent une possibilité de contenir des vestiges archéologiques qui pourraient être détruits lors des travaux. Ces secteurs feront l'objet d'un inventaire préalable lorsque l'emprise du tracé définitif sera connue. Finalement, la construction est susceptible de générer des retombées économiques importantes pour la région

L'entretien de la route générera différents impacts sur les milieux physique et biologique liés entre autres aux apports de sels de déglacage dans les cours d'eau et milieux humides. Ces mêmes sels sont susceptibles d'affecter la qualité de l'eau potable à certains endroits plus à risque. Des mesures d'atténuation et un suivi sont planifiés à ces endroits. Les impacts sur la faune liés à la présence même de l'infrastructure concernent les risques de collision lors des traversées de l'infrastructure. Dans le cas de la grande faune, un passage et des clôtures ont été prévus dans le secteur le plus accidentogène.

Certains commerces seront touchés indirectement par le projet en raison de la perte de visibilité ou du fait qu'ils se retrouveront sur la desserte, donc plus loin de la circulation de transit.

Au plan visuel, certaines modifications sont à anticiper. Toutefois, les points de vue actuels sur le relief montagneux de la région seront maintenus. Des mesures particulières seront mises en place afin d'intégrer la nouvelle infrastructure au paysage. Mentionnons entre autres l'aménagement de la bretelle du quadrangle nord-est de l'échangeur à Saint-Antonin afin d'en minimiser la perception par les utilisateurs du camping ainsi que la conservation d'un bande tampon boisée entre les tronçons relocalisés de la piste cyclable et les dessertes.

Seulement quelques utilisateurs pourraient devoir faire de légers détours afin de rejoindre leur point de destination. En contrepartie, la circulation et la sécurité seront grandement améliorées une fois la nouvelle autoroute mise en service, au bénéfice de l'ensemble des utilisateurs.



## 5. LE PROGRAMME DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI

---

### ➤ Le plan des mesures d'urgence

La construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185, entre Saint-Antonin et Saint-Louis-du-Ha! Ha!, comporte un certain risque d'accidents généré par les travaux. Pour agir rapidement et efficacement en cas d'événements particuliers, le MTQ dispose d'un plan régional d'urgence, qui est suivi et mis à jour périodiquement par la Direction territoriale.

Dans ce plan, on identifie aussi plusieurs types de risques (ex. accident routier, blocus d'une route, déversement de matières dangereuses, incendie de forêt, chute de ligne à haute tension, etc.) pour lesquels est décrite la procédure à suivre en cas d'urgence. Pour chaque situation, il s'agit d'établir un périmètre préventif de sécurité, de déterminer la nature et l'ampleur du risque, d'avertir les équipes d'urgence et de mettre en oeuvre les modalités de gestion du risque.

Avant le début des travaux, le MTQ identifiera un trajet routier à privilégier en cas d'urgence. Ce trajet permettra de contourner la route 185 et la future autoroute si un problème oblige leur fermeture. Le surveillant de chantier, en tant que représentant du MTQ, est responsable de la surveillance des travaux. Il doit informer immédiatement le coordonnateur local de tout événement dont la nature ou l'ampleur sont susceptibles d'occasionner une situation d'urgence. La planification de la sécurité civile pendant les travaux comprendra l'identification, la localisation et une surveillance accrue des éléments ou activités à plus haut risque de générer une situation d'urgence.

### ➤ La surveillance durant les travaux

Plusieurs mesures d'atténuation ont été proposées afin de minimiser les répercussions du projet sur l'environnement. Toutes ces mesures, de même que les exigences particulières des autorisations gouvernementales, seront incluses aux plans et devis afin d'être connues et appliquées par l'entrepreneur qui obtiendra le contrat. Celui-ci aura la charge d'appliquer ces mesures d'atténuation et exigences particulières. Ajoutons de surcroît que le Cahier des Charges et Devis généraux du ministère des Transports, qui s'applique d'office à tous les projets du Ministère, contient les exigences au plan environnemental auxquelles les entrepreneurs doivent se conformer.

Au début des travaux, un plan de suivi acoustique sera implanté lorsque nécessaire pour les zones sensibles au bruit, soit les zones résidentielles, institutionnelles et récréatives. Des relevés sonores seront réalisés sur une base régulière afin de s'assurer que les seuils autorisés soient respectés et que les mesures d'atténuation mises en place procurent une réduction sonore suffisante.

Le surveillant du ministère des Transports et/ou son représentant sont présents en tout temps sur le chantier et vérifient, assistés de spécialistes en environnement du Ministère, que l'entrepreneur et ses sous-traitants sont au courant des points à respecter dans le domaine environnemental et qu'ils les respectent effectivement.

### ➤ Le suivi après les travaux

Le programme de suivi a pour objectif de suivre l'évolution de certaines composantes du milieu affectées par la réalisation du projet. Il permet de vérifier la justesse des prévisions et des évaluations de certains impacts, particulièrement ceux pour lesquels il subsiste des incertitudes dans l'étude d'impact ainsi que l'efficacité de certaines mesures d'atténuation. Dans le cas présent, certaines composantes feront l'objet d'un suivi, notamment:

- l'ensemble des travaux de revégétalisation;
- le ou les projets de compensation de l'habitat du poisson, s'il y a lieu;
- la qualité de l'eau des puits à risque.



## 6. LA CONCLUSION

---

La construction d'une autoroute entre Saint-Antonin et Saint-Louis-du-Ha! Ha! permettra d'améliorer la sécurité routière, la fluidité de la circulation et de finaliser le chaînon manquant de la route transcanadienne non seulement entre Rivière-du-Loup et la frontière du Nouveau-Brunswick mais également pour l'ensemble du Québec. La transformation de la route 185 en autoroute répond aux orientations d'aménagement du territoire énoncées dans les schémas d'aménagement et dans le document d'orientations gouvernementales en matière d'aménagement.

La route 185 joue par ailleurs un rôle stratégique de liaison entre les provinces maritimes, le Québec et l'Ontario. Elle constitue la quatrième porte en importance pour les échanges de marchandises avec nos voisins sur la base des débits de camions et la troisième en regard du tonnage de marchandises. Elle joue aussi un rôle touristique significatif pour l'ensemble de la région et de la province. Finalement, il s'agit d'une intervention grandement souhaitée par le milieu et ce, depuis plusieurs années.

Le ministère a élaboré un tracé de référence et a consulté plusieurs fois la population de même que les municipalités, MRC, UPA, Conseil de bande des Malécites et responsables des différents sentiers récréatifs afin de recueillir leurs commentaires et préoccupations. La majorité de ceux-ci ont été intégrés au projet et les municipalités ont émis des résolutions favorables à celui-ci.

Le projet aura certes des impacts sur le milieu, mais l'application de nombreuses mesures d'atténuation permettra de minimiser ces répercussions tant sur le milieu naturel que pour la population. Dans l'ensemble, les impacts demeurent faibles.

Les impacts durant la construction ont surtout trait aux différentes nuisances qui affecteront la population et les utilisateurs de la route. Certaines acquisitions de bâtiments et de terrains privés sont également nécessaires, de même que le déplacement de petits tronçons des sentiers récréatifs.

En regard du milieu naturel, le déboisement de l'emprise entraîne des pertes d'habitat pour les espèces fauniques fréquentant ces milieux. Des empiètements dans certains cours d'eau, lacs et milieux humides sont également inévitables pour la construction des chaussées. Un projet de compensation sera réalisé pour compenser les pertes nettes de la capacité de production naturelle de l'habitat du poisson. Un passage pour la grande faune sera finalement aménagé dans un secteur qui constitue la principale zone accidentogène du présent tronçon de 40 km.

Une fois la route construite, la circulation et la sécurité seront grandement améliorées et certains résidents verront leur qualité de vie améliorée, notamment à Saint-Antonin, en raison de l'éloignement de l'autoroute par rapport à la route 185 actuelle.



186-A, rue Lafontaine, Rivière-du-Loup, Québec G5R 3A7  
Tél. : (418) 868-1644 • Fax : (418) 868-1646  
[www.roche.ca](http://www.roche.ca)