

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Direction territoriale du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine

Victor BÉRUBÉ, ing.	Chef du Service des inventaires et du plan
Pierre GENDRON, ing.	Chef du Service des projets
Jean-Louis LORANGER, ing.	Directeur territorial
Serge RÉHAUME	Technicien de la faune
Renald SIROIS, ing	Chargé de projet

Service du soutien technique

Frédéric BEAUPRÉ	Ingénieur
Robert DELISLE	Biologiste
Sylvie DEMERS	Aménagiste, chargée d'étude
Désirée-Emmanuelle DUCHAINE	Stagiaire archéologue
Carole GRENIER	Technicienne en génie civil
Fabien LECOURE	Architecte de paysage
Pierre LORD	Ingénieur
Carol MARTINEAU	Ingénieur
Charles MORIN	Ingénieur
Jean-Pierre ROUSSEL	Technicien en génie civil
Denis ROY	Archéologue
Gaétan ROY	Agronome

Direction des structures

Daniel BERNARD	Ingénieur
André GAGNON	Ingénieur

Service géotechnique et géologie

Serge BÉLANGER	Ingénieur
Jacques J. D'ASTOUS	Ingénieur
André DROLET	Ingénieur
Paul-André PAQUET	Technicien

Cartographie, graphisme et édition

Joanne AUDY	Édition de textes
Line BILODEAU	Édition de textes
Annie BOUCHER	Stagiaire
Carole DUMONT	Cartographe

SYNTHÈSE DU PROJET ET DES IMPACTS

Le projet consiste à améliorer la sécurité sur la route 185 dans les municipalités de Cabano et de Saint-Louis-du-Ha! Ha! et à protéger la vocation du corridor routier de la Transcanadienne. Ce tronçon de la route Transcanadienne est construit à deux voies, bordé d'accès multiples et ponctué de carrefours où la gravité des accidents est éloquent.

Les problèmes de sécurité sur la route 185 nécessitent une intervention du ministère des Transports. Sur le tronçon à l'étude, il n'y a pas eu de baisse significative du nombre d'accidents depuis 1991. De plus, la gravité des accidents a tendance à augmenter depuis 1996. Les accidents répertoriés semblent récurrents et dus à plusieurs causes dont, la vitesse excessive, le nombre élevé de camions (près de 30 %), la mauvaise perception du milieu et les comportements négligents des conducteurs.

Le but du projet est d'éliminer les manœuvres conflictuelles qui existent entre la circulation de transit et la circulation locale des municipalités traversées. La sécurité de la circulation de transit, qui constitue près de 80 % du volume total, sera assurée par la construction d'une route à quatre voies à chaussées séparées et par l'élimination des accès directs à la route 185 sur une longueur de 13,4 km. La sécurité de la circulation locale sera, quant à elle, assurée par des chemins de desserte qui relieront les différentes rues municipales par trois carrefours dénivelés (échangeurs) situés aux principales intersections existantes : les rues Commerciale Nord et Sud à Cabano et la rue Raymond à Saint-Louis-du-Ha! Ha!.

Malgré tous les efforts, le défi de réaliser l'ensemble du projet dans l'axe actuel de la route 185, tel que souhaité par les élus des municipalités et de la municipalité régionale de comté (MRC) de Témiscouata, n'a pu être relevé. Un développement urbain linéaire a dû être contourné, créant des impacts sur le milieu naturel, car l'autoroute traversera un boisé. Il y aura aussi des impacts sur le milieu humain, car le raccordement à l'axe existant exigera le sectionnement d'une terre agricole et l'expropriation d'une ferme et de plusieurs maisons. Les traversées du «Chemin du Portage (1783)», utilisé par les véhicules tout-terrains, créeront également un impact sur la valeur historique et archéologique du sentier. Par contre, la qualité de vie des résidents du secteur contourné sera grandement améliorée par la diminution du niveau sonore.

Cependant, le défi d'augmenter la sécurité sur l'ensemble du tronçon étudié a été relevé. Ce sera, en effet, le principal impact positif de ce projet. Il y aura aussi des répercussions positives sur l'aménagement du territoire, car les améliorations faites dans l'axe actuel de la route 185 éviteront de changer la trame urbaine existante et favoriseront son développement le long des nouveaux chemins de desserte.

L'envergure du projet de construction d'une autoroute sur une distance de 13,4 km, avec trois nouveaux échangeurs, deux nouveaux ponts sur la rivière Cabano et la Petite rivière Savane, de nouveaux ponceaux sur les cours d'eau qui traversent la zone à l'étude et des modifications importantes des courbes et des pentes selon les normes pour ce type de route, créera des impacts non négligeables sur l'environnement. Bien que l'emprise du ministère des Transports du Québec soit utilisée au maximum, l'espace nécessaire pour une autoroute, incluant les chemins de desserte parallèles qui donnent accès aux propriétés riveraines, nécessitera l'expropriation de 21 maisons, de 3

bâtiments de ferme et de 3 commerces (motel, garage, station-service) et le sectionnement d'une terre. La barrière physique créée par ce corridor d'autoroute présentera également des inconvénients tels des détours pouvant atteindre un maximum de 4 km et un risque important de perte de clientèle pour certains commerces dont une station-service qui ne sera plus visible de l'autoroute à cause du contournement.

Cependant, les inconvénients causés par ce projet d'autoroute, malgré leur importance pour certaines personnes et certains commerces, sont surmontables si l'on considère les nombreux avantages qu'il représente pour la sécurité des usagers de l'autoroute et des routes transversales qui donnent accès aux centres urbains et aux localités voisines.

La solution retenue pour résoudre les problèmes de sécurité sur la route 185 répond aux orientations ministérielles de la *Politique de sécurité dans les transports (2001-2005)*, qui vise la réduction de 15 % des décès et des blessés graves sur les routes du Québec pour 2005. Elle concorde également avec les orientations de notre *Politique sur l'environnement* (1992), qui préconise les principes de développement durable et la consultation publique dès l'étape de la conception d'un projet, dans le but de minimiser les impacts sur le milieu naturel et humain.

TABLE DES MATIÈRES

1	Historique et contexte du projet	1
2	Raison d'être du projet	5
2.1	Caractéristiques de la circulation actuelle et future.....	5
2.1.1	Portrait de la circulation actuelle.....	5
2.1.2	Niveau de service.....	11
2.1.3	Prévision des volumes de circulation.....	13
2.2	Problématique de la sécurité routière.....	16
2.2.1	Répartition des accidents.....	16
2.2.2	Analyse des segments et de leurs composantes.....	18
2.3	Nécessité d'intervention.....	29
2.3.1	Des problèmes de sécurité persistants.....	29
2.3.2	Des niveaux de service s'aggravant selon la tendance actuelle.....	31
2.3.3	Solutions privilégiées.....	31
2.3.4	Une intervention souhaitée.....	33
3	Description du milieu humain	35
3.1	Portrait socioéconomique de la MRC de Témiscouata.....	35
3.1.1	Démographie.....	35
3.1.2	Activités économiques.....	37
3.1.3	Orientations d'aménagement régionales.....	38
3.2	Portrait socioéconomique de Cabano et de Saint-Louis-du-Ha! Ha!.....	39
3.2.1	Démographie.....	39
3.2.2	Activités économiques.....	39
3.2.3	Orientations d'aménagement.....	40
3.3	Affectation et utilisation du sol actuelles et projetées.....	42
3.3.1	Portrait actuel.....	42
3.3.1.1	Principaux usages du sol.....	42
3.3.1.2	Site d'intérêt patrimonial.....	43
3.3.1.3	Principaux équipements d'utilité publique.....	43
3.3.1.4	Réseau de sentiers récréatifs.....	44
3.3.1.5	Sites potentiellement contaminés.....	45
3.3.2	Projets de développement.....	45
3.4	Composante agricole.....	47
3.4.1	Profil agricole de la MRC de Témiscouata.....	47
3.4.1.1	Agroclimatologie.....	47
3.4.1.2	Principales activités agricoles.....	47
3.4.1.3	Utilisation culturelle des sols.....	48
3.4.1.4	Acériculture.....	48
3.4.2	Profil agricole de la zone à l'étude.....	48
3.4.2.1	Zone agricole permanente.....	48
3.4.2.2	Caractéristiques des sols.....	49

3.4.2.3	Caractéristiques des activités agricoles	49
3.5	Caractéristiques visuelles du paysage	51
3.5.1	Unités de paysage de la zone à l'étude	51
3.5.2	Séquences visuelles : paysages perceptibles de la route 185	52
3.6	Archéologie	56
3.6.1	Cadre légal	56
3.6.2	Inventaire des données	56
3.6.2.1	Archéologie et occupation humaine	56
3.6.2.2	Chemins anciens du Témiscouata	58
3.7	Portrait de l'environnement sonore actuel	60
3.7.1	Niveaux de bruit relevés	60
3.7.2	Calibrage du modèle	61
3.7.3	Climat sonore actuel	62
4	Description du milieu naturel	63
4.1	Composantes hydrologiques et hydrauliques	63
4.2	Composantes géotechniques	64
4.3	Végétation	65
4.3.1	Cadre écologique de référence	65
4.3.2	Description du couvert végétal	65
4.3.3	Écosystèmes exceptionnels et espèces menacées	67
4.3.3.1	Écosystèmes forestiers exceptionnels et d'intérêt phytosociologique	68
4.3.3.2	Espèces menacées ou vulnérables susceptibles d'être ainsi désignées	69
4.4	Faune	71
4.4.1	Faune terrestre	71
4.4.2	Faune avienne	72
4.4.3	Faune ichtyenne	73
4.4.3.1	Petite rivière Savane	73
4.4.3.2	Cours d'eau Bélanger	74
4.4.3.3	Ruisseau sans nom (golf)	75
4.4.3.4	Ruisseau des Ha! Ha!	75
4.4.3.5	Ruisseau sans nom (lacs artificiels)	75
4.4.3.6	Ruisseau à Bernard	76
4.4.3.7	Rivière Cabano	76
5	Description du projet	79
5.1	Analyse comparative des variantes de tracé	80
5.1.1	Deux tronçons communs	80
5.1.2	Quatre variantes de tracé	81
5.1.2.1	Variante 1	82
5.1.2.2	Variante 2	83
5.1.2.3	Variante 3	84
5.1.2.4	Variante 4	85
5.2	Choix de la variante retenue	94

5.3	Description du projet retenu	94
6	Analyse et évaluation des impacts du projet.....	101
6.1	Méthode d'analyse et d'évaluation des impacts	101
6.2	Enjeux du projet	102
7	Impacts et mesures d'atténuation sur le milieu humain	103
7.1	Des impacts positifs sur la sécurité routière	103
7.2	Des impacts sur la circulation	105
7.2.1	Détours pour la circulation locale	105
7.2.2	Impacts négligeables sur la circulation de transit.....	107
7.3	Des impacts sur le milieu bâti	109
7.4	Des impacts positifs et négatifs sur l'économie locale et régionale.....	112
7.4.1	Impacts négatifs pour certains commerces	112
7.4.1.1	Expropriation.....	112
7.4.1.2	Perte d'un accès direct ou indirect à la route 185.....	113
7.4.1.3	Perte de visibilité.....	114
7.4.2	Impacts négatifs sur certaines activités récréatives.....	115
7.4.2.1	Barrière physique infranchissable pour les sentiers récréatifs	115
7.4.2.2	Perte d'accès direct aux équipements récréatifs	116
7.4.3	Impacts positifs potentiels sur les activités économiques locales.....	116
7.4.4	Impacts positifs anticipés sur les activités économiques régionales.....	117
7.5	Peu d'impacts sur l'eau potable et les réseaux d'utilité publique	118
7.6	Des impacts sur les activités agricoles.....	120
7.6.1	Impacts généraux	120
7.6.1.1	Immobilisation de superficie par l'emprise routière	120
7.6.1.2	Sectionnement des systèmes de drainage souterrain	121
7.6.1.3	Morcellement du territoire agricole.....	121
7.6.2	Impact ponctuel du projet sur les entreprises agricoles	122
7.7	Des impacts visuels sur le paysage.....	123
7.8	Des impacts sur les ressources archéologiques.....	125
7.9	Des impacts sonores positifs malgré l'augmentation de la circulation	127
7.9.1	Évaluation du climat sonore de la route 185 existante lors de l'année d'ouverture : 2006 à 2008	127
7.9.2	Évaluation du climat sonore de la nouvelle autoroute lors de l'année d'ouverture : 2006 à 2008	128
7.9.3	Évaluation du climat sonore de l'autoroute, dix ans après l'année d'ouverture : 2016 à 2018	131
7.9.4	Impact sonore durant les travaux de construction.....	133
8	Impacts et mesures d'atténuation sur le milieu naturel.....	135
8.1	Peu de contraintes sur l'hydrologie et l'hydraulique	135

8.2	Peu de contraintes géologiques	136
8.3	Un impact faible sur la végétation	137
8.4	Un impact faible sur la faune terrestre.....	139
8.5	Des impacts faibles sur la faune aviaire.....	140
8.5.1	Impact temporaire durant les travaux de construction.....	141
8.5.2	Impact permanent après les travaux de construction.....	142
8.6	Des impacts faibles pour la faune ichtyenne.....	143
8.6.1	Impact temporaire durant les travaux de construction.....	143
8.6.2	Impact permanent après les travaux de construction.....	143
8.6.2.1	Petite rivière Savane	144
8.6.2.2	Cours d'eau Bélanger.....	144
8.6.2.3	Ruisseau sans nom (golf).....	145
8.6.2.4	Ruisseau des Ha! Ha!.....	145
8.6.2.5	Ruisseau sans nom (lacs artificiels).....	146
8.6.2.6	Ruisseau à Bernard.....	146
8.6.2.7	Rivière Cabano.....	147
9	Bilan des impacts et des mesures d'atténuation.....	149
10	Programme de surveillance et suivi.....	161
10.1	Calendrier de réalisation du projet.....	161
10.2	Préparation des plans et devis et des documents d'appels d'offres.....	162
10.3	Construction de la route.....	162
10.4	Utilisation et entretien de la route.....	163
11	Plan et mesure d'urgence	164
11.1	Situation d'urgence locale	164
11.2	Situation d'urgence nationale.....	165
11.3	Trajet routier à privilégier en cas d'urgence	166
	Bibliographie	167

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 2.1 – Débit journalier moyen mensuel de la circulation à la station de comptage de Dégelis : 2000	9
Tableau 2.2 – Débit journalier moyen mensuel des véhicules lourds à la station de comptage de Dégelis : 2000	11
Tableau 2.3 – Évolution de la circulation aux stations de comptage de la route 185 : 1975 à 2000	14
Tableau 2.4 – Résumé de l'étude de sécurité.....	27
Tableau 2.5 – Comparaison de la gravité moyenne des accidents : 1991-1995 à 1996-2000	30
Tableau 3.1 – Population active par secteur d'activité : 1991 à 1996	37
Tableau 3.2 – Projection de la population et des ménages : 1996 à 2021	39
Tableau 3.3 – Principales productions agricoles en termes de revenus pour la MRC de Témiscouata	48
Tableau 3.4 – Répartition des superficies en territoire agricole protégé dans la zone à l'étude	50
Tableau 3.5 – Niveaux de bruit relevés.....	60
Tableau 3.6 – Niveaux sonores simulés en comparaison de ceux mesurés	61
Tableau 3.7 – Débit de circulation utilisé pour les simulations sonores : 2000	62
Tableau 3.8 – Qualité de l'environnement sonore actuel : 2000	62
Tableau 4.1 – Description de la couverture végétale.....	67
Tableau 4.2 – Oiseaux observés au sud du ruisseau à Bernard jusqu'à la fin du projet à Cabano	73
Tableau 4.3 – Onze espèces de poissons capturées dans la rivière Cabano	77
Tableau 5.1 – Comparaison de quatre variantes de tracé	89
Tableau 7.1 – Superficies de la zone agricole permanente immobilisées par l'emprise du projet.....	120
Tableau 7.2 – Débits de circulation utilisés pour les simulations sonores de la route 185 existante : 2006 à 2008.....	127
Tableau 7.3 – Qualité de l'environnement sonore de la route 185 existante durant l'année d'ouverture : 2006 à 2008	128
Tableau 7.4 – Débits de circulation utilisés pour les simulations sonores de la nouvelle autoroute à l'ouverture : 2006 à 2008	129
Tableau 7.5 – Nombre de logis en fonction du niveau de gêne sonore avant et après l'ouverture de l'autoroute : 2006 à 2008	130
Tableau 7.6 – Débits de circulation utilisés pour les simulations sonores 10 ans après l'ouverture de l'autoroute : 2016 à 2018	131
Tableau 7.7 – Nombre de logis en fonction du niveau de gêne sonore à l'ouverture de l'autoroute et 10 ans après : 2006 à 2008 et 2016 à 2018	132
Tableau 7.8 – Adresse des résidences ayant un impact sonore moyen 10 ans après l'ouverture de l'autoroute : 2016 à 2018	133
Tableau 8.1 – Oiseaux observés au sud du ruisseau à Bernard jusqu'à la fin du projet à Cabano	141
Tableau 9.1 – Résumé des impacts et des mesures d'atténuation	151

LISTE DES FIGURES

Figure 1.1 – Localisation du projet	3
Figure 2.1 – Localisation des segments et des intersections pour l'analyse de la sécurité routière	19
Figure 5.1 – Carrefour dénivelé de type trèfle modifié	87
Figure 5.2 – Carrefour dénivelé de type losange	88
Figure 5.3 – Profil en travers	99

LISTE DES GRAPHIQUES

Graphique 1 – Volume de circulation sur la route 185 par municipalité : 2000	6
Graphique 2 – Évolution de la circulation aux stations de comptage de la route 185 : 1975 à 2000	7
Graphique 3 – Variation mensuelle de la circulation observée sur la route 185 à la station de comptage de Dégelis : 2000	8
Graphique 4 – Débit journalier moyen annuel des véhicules lourds sur la route 185 : 1998	10
Graphique 5 – Débit journalier moyen mensuel des véhicules lourds à la station de comptage de Dégelis : 2000	11
Graphique 6 – Niveau de service actuel sur la route 185	12
Graphique 7 – Prévion des volumes de circulation aux stations de comptage de la route 185 : 2020	14
Graphique 8 – Comparaison du niveau de service actuel et projeté pour la route 185 : 2020	15
Graphique 9 – Répartition des accidents selon l'année : 1996 à 2000	16
Graphique 10 – Répartition moyenne des accidents selon les mois de l'année : 1996 à 2000	17
Graphique 11 – Répartition moyenne des accidents selon la journée de la semaine : 1996 à 2000	17
Graphique 12 – Évolution comparée de la population : 1961 à 1996	36

LISTE DES PHOTOS

Photo 1 – Séquence visuelle S-1 – Direction nord	53
Photo 2 – Séquence visuelle S-2 – Direction nord	53
Photo 3 – Séquence visuelle S-3 – Direction nord	54
Photo 4 – Séquence visuelle S-4 – Direction nord	55
Photo 5 – Séquence visuelle S-5 – Direction nord	55

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 – Milieu agricole

Annexe 1-1 – Possibilités agricoles des sols de la zone à l'étude

Annexe 1-2 – Modalités d'expropriation en milieu agricole

Annexe 2 – Milieu naturel

Annexe 2-1 – Écosystèmes forestiers d'intérêt phytosociologique

Annexe 2-2 – Écosystèmes forestiers d'intérêt potentiellement rares

Annexe 2-3 – Liste des taxons végétaux relevés dans le territoire à l'étude

Annexe 2-4 – Plantes menacées ou vulnérables susceptibles d'être ainsi désignées

Annexe 2-5 – Ichtyofaune et habitats aquatiques (photos 1 à 23)

Annexe 2-6 – Articles extraits du CCDG relatifs à la protection de l'environnement

Annexe 3 – Méthode d'analyse et d'évaluation des impacts sur l'environnement

Annexe 4 – Environnement sonore

Annexe 4-1 – Grille d'évaluation de l'impact sonore

Annexe 4-2 – Tableau résumé des impacts sonores

Annexe 5 – Avis de projet

Annexe 6 – Liste des cartes

Annexe 7 – Simulations visuelles

1 HISTORIQUE ET CONTEXTE DU PROJET

La route 185 est un tronçon de 101 km de la Transcanadienne qui traverse la région du Témiscouata et relie les villes de Rivière-du-Loup et d'Edmundston au Nouveau-Brunswick. En 1973, pour compléter la Transcanadienne à l'est du Québec, les autorités choisissent d'élargir la route 2, qui traverse la région du Témiscouata. À l'époque, les projections de la circulation ne justifiaient pas la construction d'une autoroute pour relier le Québec aux provinces Maritimes.

Aujourd'hui, la route 185 est le seul tronçon québécois à deux voies de la Transcanadienne. En 1997, une étude d'opportunité du ministère des Transports conclut à la nécessité d'intervenir à plusieurs endroits pour régler des problèmes actuels et potentiels de sécurité et de circulation. Parmi les carrefours problématiques, où la gravité des accidents est importante, il y a ceux des rues Commerciale Nord et Sud à Cabano, correspondant aux intersections de la route 232 qui donne accès à Saint-Michel-du-Squatec vers l'est et à Pohénégamook vers l'ouest. Il y a aussi le carrefour de la rue Raymond à Saint-Louis-du-Ha! Ha!, qui donne accès à municipalité de Saint-Elzéar. Le ministère des Transports du Québec (MTQ) a également identifié un tronçon de route d'environ 2 km à la sortie nord de Cabano, où le nombre d'accès résidentiels et commerciaux est l'une des principales causes d'accidents.

Le présent projet s'inscrit dans le cadre d'un plan stratégique d'intervention du MTQ, qui planifie plusieurs autres améliorations ponctuelles pour la sécurité des usagers sur l'ensemble de la route 185 au cours des cinq prochaines années¹. Les améliorations proposées aux principaux carrefours sont devenues nécessaires et urgentes. D'ailleurs, le MTQ a déjà procédé à l'installation de panneaux de signalisation aériens sur portique ainsi qu'à la correction du marquage des voies de circulation aux intersections des rues Commerciale Nord et Sud à Cabano. Ce sont des mesures temporaires pour mieux diriger les conducteurs dans ces croisements non conventionnels.

Les travaux nécessaires à l'amélioration de ce tronçon de la route 185 demandent une emprise supplémentaire, qui soumet ce projet à l'obtention d'un certificat d'autorisation du gouvernement conformément à la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., chap. Q-2) et au *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* (R.R.Q., chap. Q-2, règl. 9)

Ce document présente le plan d'avant-projet d'un tronçon de la route 185 d'une longueur d'environ 13,4 km, situé dans les limites des municipalités de Cabano et de Saint-Louis-du-Ha! Ha!, ainsi que l'évaluation des impacts sur l'environnement selon la directive du ministère de l'Environnement du Québec (figure 1.1). L'avis de projet a été délivré au ministère de l'Environnement le 22 avril 2002.

1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Investissement du ministère des Transports sur le réseau routier. Plan stratégique d'intervention sur la route 185 entre Dégelis et Saint-Patrice-de-la-Rivière-du-Loup*, Notes pour l'allocation du ministre des Transports du Québec, M. Jacques Brassard, lors du dîner des chambres de commerce de Notre-Dame-du-Lac et de Cabano, 6 octobre 1998, 6 p.

Figure 1.1 – Localisation du projet

