



Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre du  
Développement durable, Environnement et Parcs

Construction d'une autoroute dans l'axe de la  
*Route 185*  
entre Rivière-du-Loup et la frontière du Nouveau-Brunswick

Tronçon Cabano - Nouveau-Brunswick  
RÉSUMÉ



Mars 2006

Consortium



CONSTRUCTION D'UNE AUTOROUTE DANS L'AXE DE LA ROUTE 185  
ENTRE RIVIÈRE-DU-LOUP ET LA FRONTIÈRE DU NOUVEAU-BRUNSWICK  
TRONÇON CABANO/NOUVEAU-BRUNSWICK

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

RÉSUMÉ

Présentée au

Ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs  
PROJET : 20-3300-0234

Par

Consortium TECSULT - GENIVAR

MARS 2006

Q94161



## TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
1. INTRODUCTION.....	1
2. JUSTIFICATION DU PROJET ET NÉCESSITÉ D'INTERVENTION.....	5
3. ANALYSE COMPARATIVE DES VARIANTES .....	9
3.1 Critères d'élaboration des tracés.....	9
3.2 Élaboration et description des tracés étudiés.....	9
4. SENSIBILITÉS DU MILIEU RÉCEPTEUR.....	13
4.1 Milieu naturel.....	13
4.1.1 Milieu physique .....	13
4.1.2 Milieu biologique.....	14
4.2 Milieu humain.....	17
4.2.1 Contexte socio-économique.....	17
4.2.2 Utilisation et occupation du territoire.....	18
4.2.3 Patrimoine bâti et potentiel archéologique .....	21
4.2.3.1 Éléments d'intérêt patrimonial.....	21
4.2.3.2 Potentiel archéologique .....	22
4.2.4 Climat sonore.....	23
4.2.5 Paysage.....	24
5. CONSULTATIONS AVEC LE MILIEU .....	27
5.1 Préoccupations du milieu.....	27
5.2 Enjeux du projet.....	28
6. OPTIMISATION DU CONCEPT D'AUTOROUTE ET ILLUSTRATION DU PROJET RETENU .....	31
6.1 Tronçon Nouveau-Brunswick/Dégelis .....	31
6.2 Tronçon Dégelis/Notre-Dame-du-Lac.....	32
6.3 Tronçon Notre-Dame-du-Lac/Cabano .....	34
6.4 Illustration du projet.....	36

## TABLE DES MATIÈRES (SUITE)

	<i>Page</i>
7. IDENTIFICATION ET ÉVALUATION DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT DES AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS .....	45
7.1 Impacts résiduels dont l'importance sera mineure ou négligeable .....	45
7.1.1 Milieu naturel.....	45
7.1.2 Milieu biologique.....	45
7.1.3 Milieu humain.....	46
7.1.4 Importance de l'impact résiduel des composantes précédemment énumérées.....	48
7.2 Principaux impacts résiduels par tronçon .....	48
7.2.1 Tronçon Nouveau-Brunswick/Dégelis .....	48
7.2.2 Tronçon Dégelis/Notre-Dame-du-Lac.....	49
7.2.3 Tronçon Notre-Dame-du-Lac/Cabano .....	50
8. PROGRAMME DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI.....	53
8.1 Surveillance .....	53
8.2 Suivi environnemental.....	53
8.2.1 Qualité de l'eau potable.....	53
8.2.2 Collisions avec la grande faune.....	53
8.2.3 Aménagements paysagers.....	54
8.2.4 Intégrité de l'infrastructure routière.....	54
9. PLAN DES MESURES D'URGENCE .....	55
10. CONCLUSION.....	57

## **LISTE DES TABLEAUX**

	<b>Page</b>
Tableau 4.1	Description et localisation des stations de mesure du bruit.....23

## **LISTE DES FIGURES**

	<b>Page</b>
Figure 1.1	Localisation et contexte du projet à l'étude dans la région du Bas-Saint-Laurent. ....3
Figure 6.1	Tracé optimisé d'autoroute du Nouveau-Brunswick à Dégelis.....39
Figure 6.2	Tracé optimisé d'autoroute de Dégelis à Notre-Dame-du-Lac. ....41
Figure 6.3	Tracé optimisé d'autoroute de Notre-Dame-du-Lac à Cabano.....43



# 1. INTRODUCTION

---

Le présent document constitue le résumé de l'étude d'impact environnemental relatif à la construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185 entre Cabano et la frontière du Nouveau-Brunswick.

Construite au début des années 1970, la route 185 relie l'autoroute 20 de Notre-Dame-du-Portage jusqu'à la frontière du Nouveau-Brunswick, sur une longueur de 101 km, dans la région administrative du Bas-Saint-Laurent. Selon la classification fonctionnelle du réseau routier québécois, elle fait partie du réseau des routes nationales et constitue l'un des tronçons de la route Transcanadienne traversant le Québec.

La route 185 joue un rôle d'axe stratégique de communication, 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. L'importance de cette route a été confirmée par le gouvernement du Canada lorsqu'elle a été incluse dans le Réseau routier national du Canada en 1989.

La figure 1.1 situe le projet à l'intérieur du projet global de construction d'une autoroute entre Rivière-du-Loup et le Nouveau-Brunswick et résume l'état actuel d'avancement des travaux pour l'ensemble de la route 185. Le tronçon d'autoroute à Dégelis a été ouvert à la circulation en 2004 et celui de Saint-Antonin en 2005. Les sept derniers kilomètres entre Rivière-du-Loup et Notre-Dame-du-Portage, réalisés dans les années 1970, sont déjà construits en autoroute, ainsi que 1,8 km à Notre-Dame-du-Lac depuis 2002. Le projet actuel concerne trois tronçons de cette route qui sont :

1. tronçon Nouveau-Brunswick (km 0)/Dégelis (km 14,4);
2. tronçon Dégelis (km 15,3)/Notre-Dame-du-Lac (km 28,4);
3. tronçon Notre-Dame-du-Lac (km 30,3)/Cabano (km 37).

Précisons ici que deux zones d'étude, l'une régionale et l'autre locale, ont été délimitées en vue d'analyser les impacts du projet. La nécessité de considérer deux zones d'étude est justifiée par le fait que, dans certains cas, le projet n'aura d'influence que sur des composantes qui sont situées à proximité de la route 185, tandis que pour d'autres aspects, les effets se feront plutôt sentir sur un espace géographique beaucoup plus étendu. Les deux zones d'étude retenues apparaissent à la figure 1.1.

Spécifions que les périmètres urbains de Cabano, de Notre-Dame-du-Lac et de Dégelis sont exclus de la présente étude car, d'une part, la construction d'une autoroute dans les périmètres urbains de Cabano et de Dégelis a déjà fait l'objet de deux études d'impact sur l'environnement distinctes et, d'autre part, la construction de la section d'autoroute dans le périmètre urbain de Notre-Dame-du-Lac s'est effectuée entièrement dans l'emprise appartenant déjà au ministère des Transports du Québec (MTQ); elle n'a donc pas fait l'objet d'une étude d'impact.

Le présent résumé aborde successivement :

- la justification du projet;
- les différentes variantes de tracé qui ont été étudiées pour remédier aux problèmes rencontrés sur la route 185;
- les composantes biophysiques et humaines des deux zones d'étude (régionale et locale) retenues pour l'analyse des impacts environnementaux;
- une synthèse des communications tenues avec le milieu en phase d'avant-projet préliminaire;
- la présentation de l'option retenue pour chacun des trois tronçons en décrivant la démarche qui a conduit à ce choix;
- les principaux impacts;
- les programmes de surveillance et de suivi environnemental proposés;
- et une brève conclusion qui fait ressortir les principaux enjeux associés au projet.

Dans le but de faciliter la compréhension du texte et la description du milieu, il est convenu que la route 185 est orientée nord-sud, bien qu'en réalité, elle le soit plutôt dans un axe sud-est – nord-ouest.

Figure 1.1 Localisation et contexte du projet à l'étude dans la région du Bas-Saint-Laurent.

11 X Grand

Figure 1.1  
Endos 11 X Grand

## **2. JUSTIFICATION DU PROJET ET NÉCESSITÉ D'INTERVENTION**

---

Les arguments qui justifient la construction d'une autoroute entre Cabano et la frontière du Nouveau-Brunswick sont soulevés en fonction des problèmes actuels et de ceux anticipés. La sécurité routière, les caractéristiques de la circulation, la volonté d'établir un corridor fonctionnel, mais aussi l'amélioration de la sécurité souhaitée par la population constituent les principaux éléments qui justifient la nécessité d'intervenir.

Ces éléments peuvent être résumés comme suit :

### ***Sécurité routière***

Le nombre d'accidents survenus entre 1990 et 2002 dans la zone d'étude n'est pas anormalement élevé. Par contre, la gravité des accidents est, en général, assez alarmante. En outre, le nombre d'accidents annuels mortels et avec blessés graves ou légers n'a pas diminué durant la période de 1990 à 2002. Durant cette période, un accident avec décès sur trois sur la route 185 s'est produit dans la zone d'étude locale, ce qui s'est traduit par 40 pertes de vie sur un total de 109 sur l'ensemble de la route 185. Cette situation peut s'expliquer, du moins en partie, par le nombre élevé d'accès commerciaux et résidentiels à la route 185, combiné à des vitesses de roulement élevées, à des conditions climatiques difficiles (neige, glace noire et brouillard), de même qu'à l'alignement curviligne de la route à certains endroits.

### ***Caractéristiques de la circulation***

Le tronçon de la route 185 à l'étude intercepte actuellement 16 rues municipales ou routes, incluant des routes numérotées dont la route 295 à Dégelis et la route 232 Ouest à Cabano, située à l'extrémité nord du tronçon à l'étude. Les deux principales intersections sont celles de la route 295 à Dégelis et celle de la rue de l'Église à Notre-Dame-du-Lac. Ces deux intersections situées en zones urbaines ont été étagées lorsque la route a été convertie en autoroute. Bien que moins achalandées, trois autres intersections sont à mentionner dans la zone d'étude. Il s'agit d'abord de la route Saint-Benoît (km 25) qui donne accès à la municipalité du même nom. Cette intersection relie aussi, à l'est, le chemin du Lac (extrémité nord). Enfin, le chemin Morin (km 20) permet de relier les chemins Neuf et du Lac (extrémité sud) à la route 185. Ces deux intersections sont à niveau et comportent donc un risque d'accidents plus élevé que pour les intersections étagées.

Dans les limites de la zone d'étude locale, la route présente des changements majeurs dans sa configuration. Elle est à deux voies contigües sur une bonne partie de sa longueur, mais passe à trois ou à quatre voies de circulation pour assurer la fluidité, là où les véhicules lourds sont ralentis par la pente. Tous ces changements obligent le conducteur à s'adapter à un environnement routier non uniforme, ce qui accroît le risque d'accidents. En outre, cela a pour effet de faire grandement fluctuer le niveau de service. Ce dernier oscille ainsi entre le niveau A et les niveaux C et D tout au long du parcours.

Le niveau de service est une mesure qualitative servant à décrire les conditions de circulation qui prévalent et leur perception par les usagers. Il existe six niveaux de service désignés chacun par une lettre de A à F. Le niveau de service A représente un écoulement libre de la circulation. Le niveau C se situe encore dans le domaine de l'écoulement stable, alors que le niveau D désigne un écoulement à haute densité. Au niveau D, il y a d'importantes restrictions à la vitesse et à la liberté de manœuvre. Le confort et l'aisance de la conduite sont médiocres. À ce niveau de service, il ne suffit généralement que d'une légère augmentation de la circulation pour créer des problèmes d'écoulement des véhicules. Un niveau de service E signifie que les conditions de circulation sont près ou atteignent la capacité de la route.

Dans la zone d'étude, l'analyse de la circulation indique en effet une dégradation du niveau de service qui ne saurait qu'empirer à mesure que de nouveaux accès directs s'établiront sur la route 185. Or, selon la projection de la circulation en 2020 appliquée sur la route 185 actuelle, le niveau de service pourrait passer de A à D, voire même à E dans certaines sections, c'est-à-dire des conditions de circulation où on doit penser à effectuer certaines améliorations. À ces niveaux de service, d'importantes restrictions à la vitesse, au confort et à liberté de manœuvre seront rencontrées en l'absence d'intervention sur la route 185.

Or, si la tendance du développement urbain est maintenue dans sa forme actuelle, la multiplication des accès directs sur la route aura comme conséquence d'amplifier la problématique de sécurité routière, mais aussi d'interférer sur la fluidité du lien.

### ***Volonté d'établir un corridor fonctionnel***

Ce paragraphe fait état de la volonté générale de transformer la route 185 en autoroute à deux chaussées séparées, consacrant ainsi cette artère du lien transcanadien comme principale route de commerce entre le Québec et les provinces maritimes.

Au Nouveau-Brunswick, 383 km de l'autoroute transcanadienne sont ouverts à la circulation. Fin 2007, la population pourra bénéficier de 130 km supplémentaires (30 km entre Pokiok et Long Creek et 100 km entre Grand-Sault et Woodstock) : l'autoroute sera alors finalisée du côté de cette province maritime.

Du côté québécois, les interventions réalisées jusqu'à maintenant l'ont été en fonction d'un concept d'autoroute avec accès contrôlés, mais il reste à l'établir sur toute la longueur de la route 185 pour éliminer la discontinuité (nombre de voies, etc.) qu'on observe actuellement dans la configuration de cet axe de circulation.

### ***Projet souhaité par le milieu***

Plusieurs groupes et organismes tant privés que publics ont formulé des demandes aux gouvernements provincial et fédéral afin qu'ils engagent les budgets nécessaires à l'amélioration de la sécurité sur la route 185.

Ces groupes sont constitués d'élus, de gens d'affaires et de citoyens. Ils poursuivent tous le même objectif : la construction d'une autoroute. La première raison invoquée est bien sûr l'amélioration de la sécurité.

Les actions entreprises sont de natures diverses : rencontres avec le ministre fédéral des Transports et le gouvernement fédéral, envoi de plus de 10 000 cartes postales et 2 300 lettres au premier ministre du Canada afin qu'il investisse les millions promis pour ce dossier, pétitions, rappels aux premiers ministres du Québec et du Canada, etc. Ces actions sont encore plus nombreuses et « visibles » après chaque accident tragique, comme par exemple, celui du 18 février 2002 à Dégelis, où huit personnes sont mortes dont cinq jeunes d'Edmundston. Mentionnons également qu'en mars 2003, le coroner responsable du rapport sur un accident mortel survenu à Dégelis le 29 décembre 2001 a recommandé que la route 185 soit élargie à quatre voies séparées.

Les arguments de nature économique comme la recrudescence des échanges commerciaux entre les deux provinces sont également invoqués par des gens du milieu pour que la construction de l'autoroute aille de l'avant.

À la suite des revendications et compte tenu de la récurrence des accidents, le gouvernement du Québec fait de la sécurité sur la route 185 une priorité. Un protocole d'entente, qui propose un financement partagé pour la réalisation d'une autoroute, a été transmis au ministre fédéral des Transports le 11 décembre 2001. En septembre 2003, un premier engagement financier pour un montant de 53 M\$ a été annoncé par le gouvernement fédéral pour la construction de l'autoroute dans l'axe de la route 185, dans le contexte du *Programme stratégique d'infrastructures routières*. Cet engagement visait les tronçons à Dégelis et entre Saint-Antonin et Rivière-du-Loup.



## **3. ANALYSE COMPARATIVE DES VARIANTES**

---

### **3.1 Critères d'élaboration des tracés**

Les critères d'élaboration des variantes de tracés tiennent compte des éléments du milieu et de leur résistance environnementale et technico-économique à la construction d'une autoroute.

Sur le plan environnemental, un tracé routier doit répondre aux objectifs suivants :

- tenir compte et intégrer, lorsque justifiable, les préoccupations de la population et des organismes concernés par le projet;
- éviter, dans la mesure du possible, les aires qui présentent le plus de résistance sur le plan environnemental;
- éviter, autant que possible, les espaces et les milieux bâtis;
- éviter les espaces et les équipements de villégiature et de loisirs;
- éviter les zones de faible capacité portante, de forte sensibilité à l'érosion et les milieux humides;
- éviter les secteurs au relief accidenté;
- conserver le patrimoine routier.

Au niveau technique, les principaux critères auxquels un tracé d'autoroute doit répondre sont :

- la vitesse affichée de 100 km/h (vitesse minimale de conception à 110 km/h);
- la pente ascendante (maximum : 5 %, souhaitable : moins de 3 %);
- la pente descendante (maximum : 7 %, souhaitable : moins de 5 %);
- la largeur des voies de circulation : 3,7 m/voie;
- la plate-forme de la chaussée : 11,7 m.

### **3.2 Élaboration et description des tracés étudiés**

Avant d'aboutir à l'option préférable, plusieurs variantes ont été élaborées puis analysées en fonction des critères énumérés précédemment. Ingénieurs et spécialistes de l'environnement se sont concertés avec l'objectif avoué de réduire les impacts du projet sur l'environnement tout en tenant compte des préoccupations du milieu, mais sans compromis au plan de la sécurité routière.

Précisons que par la suite, chacune des trois variantes de tracé retenue (une par tronçon) a fait l'objet de différentes optimisations pour réduire les impacts environnementaux anticipés et pour répondre au mieux aux attentes et préoccupations de la population. Ces optimisations sont présentées au chapitre 6, suite à la description des sensibilités du milieu récepteur.

### ***Tronçon Nouveau-Brunswick/Dégelis (tronçon 1)***

Quatre variantes ont été étudiées entre la frontière du Nouveau-Brunswick et Dégelis : deux traversant la rivière Madawaska et deux autres demeurant dans l'axe de la route 185. La variante choisie est l'une de celle de ces deux dernières.

En effet, la traversée de la rivière Madawaska, bien qu'elle visait à réduire les impacts sur le milieu bâti et sur l'agriculture du côté ouest, traversait plusieurs zones d'intérêt environnemental :

- deux ravages de cerfs de Virginie, ce qui occasionnerait alors de plus grands risques de collision avec les animaux;
- un territoire à vocation récréotouristique, la zone d'exploitation contrôlée (ZEC) Owen, ce qui résulterait en une incompatibilité d'usages, notamment avec les activités de chasse, de pêche, de villégiature, de randonnée, etc.;
- la rive gauche de la rivière Madawaska, qui revêt plus d'intérêt historique et préhistorique que la rive droite, ce qui occasionnerait davantage de risques de détruire des sites archéologiques inconnus.

En outre, cette traversée nécessitait la construction de deux ponts qui auraient pu empiéter sur l'habitat de la faune aquatique ou affecter la qualité de l'eau en période de construction. Ces ponts auraient pu aussi constituer une entrave à la navigation de plaisance.

La variante retenue, qui passe dans le parc industriel, offre l'avantage de conserver le milieu bâti à la sortie de Dégelis (km 12,5 à 13,5) tout en favorisant le développement urbain, industriel et récréotouristique de la municipalité. En effet, l'éloignement du corridor routier par rapport au périmètre urbain donne l'opportunité à la Ville de Dégelis de repenser son développement urbain à moyen terme. Par exemple, la Ville pourrait favoriser un développement récréotouristique en bordure de la piste pour y créer un nouveau pôle d'attraction. Elle pourrait aussi se réserver des espaces pour du développement résidentiel, loin de l'autoroute, et favoriser le développement commercial et industriel en s'en rapprochant. L'autre côté de l'autoroute, où l'on trouve déjà les étangs d'épuration de la ville, pourrait recevoir des industries moins compatibles avec les secteurs d'habitations.

Par ailleurs, c'est la seule variante qui permet de conserver l'intégrité du parc linéaire interprovincial Petit Témis. Le contournement d'une grande tourbière au km 2 permet aussi d'éloigner le corridor routier de la rivière Madawaska. Outre l'incompatibilité entre le transport autoroutier et le développement de la villégiature, la proximité de la route 185 avec la rivière Madawaska favorise la formation de glace noire sur la chaussée dans certaines conditions climatiques. Ce phénomène résulte de l'exploitation de la centrale hydroélectrique Témiscouata qui empêche la formation d'un couvert de glace sur une quinzaine de kilomètres de la rivière Madawaska, favorisant ainsi la formation de brouillards qui se condensent par endroits sur la chaussée plus froide. L'éloignement du corridor de transport devrait minimiser ce phénomène à l'avenir et accroître la sécurité routière.

Entre les km 6 à 9, la variante choisie contourne un flanc de montagne alors qu'entre les km 9 et 13, son déplacement vers l'ouest aurait empiété dans des milieux humides à haute valeur écologique, qui ont récemment fait l'objet d'une mise en valeur par la Forêt modèle du Bas-Saint-Laurent et sont sous conservation volontaire par leurs propriétaires.

Le tracé retenu, après optimisation, est illustré à la figure 6.1.

### ***Tronçon Dégelis/Notre-Dame-du-Lac (tronçon 2)***

Une seule variante a été considérée entre Dégelis et Notre-Dame-du-Lac en raison de contraintes topographiques majeures. Plusieurs montagnes bordent la route 185 dans ce secteur et il est apparu évident que le corridor actuel était la meilleure option pour la construction d'une autoroute. Cette variante est illustrée, après optimisation, à la figure 6.2.

### ***Tronçon Notre-Dame-du-Lac/Cabano (tronçon 3)***

Trois principales variantes ont été étudiées entre Notre-Dame-du-Lac et Cabano; une dans l'axe de la route actuelle, ainsi que deux autres respectivement à l'est et à l'ouest de la route actuelle. Ce tronçon d'autoroute sera construit sur les meilleures terres agricoles du Témiscouata.

Dans les circonstances, les variantes élaborées tenaient particulièrement compte de la protection du territoire, des activités et des infrastructures agricoles. La variante choisie a finalement été celle qui se trouve dans l'axe de la route actuelle. Dans un premier temps, c'est pourtant le contournement des terres en culture, par l'ouest ou

par l'est, qui a été envisagé, même si pour plusieurs commerçants, la perte de visibilité était une préoccupation importante et qu'ils préconisaient en conséquence une variante qui demeurerait dans l'axe de la route actuelle. Il faut savoir que dans le cas des variantes à l'est et à l'ouest de la route actuelle, la conservation des bâtiments résidentiels et commerciaux constituait un avantage significatif.

La variante à l'est, en plus de conserver en majeure partie le milieu bâti en bordure de la route actuelle, aurait donné l'opportunité de développer la villégiature de deux façons, car il aurait été possible pour les usagers de l'autoroute de percevoir le lac Témiscouata par endroits et la desserte Est aurait joué un rôle structurant pour la construction de résidences secondaires en bordure du lac.

Certains exploitants agricoles ont montré une ouverture pour un tel concept dans la mesure où il était possible de minimiser la perte de terres en culture. Mais, en rapprochant l'autoroute du lac, le terrain présentait de plus en plus de contraintes topographiques qui rendraient difficile sa construction. D'importants travaux de remblais et de déblais auraient été nécessaires et l'autoroute aurait même été par endroits dans la pente du lac, ce qui aurait créé un impact visuel et sonore inacceptable pour les nombreux utilisateurs de ce plan d'eau.

La variante à l'ouest de la route actuelle a aussi été envisagée pour contourner les terres exploitées en suivant l'axe du ruisseau Leclerc. Cette variante est celle qui offre le moins de contraintes topographiques pour l'implantation d'une autoroute. Cependant, les exploitants agricoles concernés ne se sont pas montrés réceptifs en raison du morcellement de leurs propriétés qu'occasionnerait la construction d'une autoroute selon cette variante.

La troisième variante demeure dans l'axe actuel de la route 185. Elle est de loin la variante préférée des exploitants agricoles d'une part, parce qu'elle ne fractionne pas davantage leurs terres et permet de minimiser la perte de terres en culture, et des commerçants d'autre part, parce qu'elle leur permet de conserver une visibilité à défaut d'un accès direct. Il s'agit toutefois de la variante qui aura le plus d'impact sur le milieu bâti, même en localisant l'autoroute d'un côté ou de l'autre de la route 185. Elle est malgré tout considérée préférable aux deux autres par la population. Le tracé retenu, après optimisation, est illustré à la figure 6.3.

Tel que déjà mentionné, chacune des trois variantes retenues a fait l'objet de quelques optimisations subséquentes pour réduire les impacts environnementaux anticipés et pour répondre au mieux aux attentes et préoccupations de la population, des commerçants et des exploitants agricoles. Ces optimisations font l'objet du chapitre 6.

## 4. SENSIBILITÉS DU MILIEU RÉCEPTEUR

---

Les lignes qui suivent résument les principales sensibilités du milieu aux plans physique, biologique et anthropique. Aucune figure n'est spécifiquement insérée au résumé en vue d'illustrer les caractéristiques du milieu. Par contre, le lecteur retrouvera aux figures 6.1, 6.2 et 6.3 certaines composantes des milieux naturel et humain pouvant être affectées par le projet ou avoisinant le corridor de la future autoroute.

### 4.1 Milieu naturel

#### 4.1.1 Milieu physique

La région est comprise à l'intérieur des monts Notre-Dame, où la topographie est caractérisée par des sommets arrondis qui culminent rarement au-dessus de 400 m; l'altitude moyenne se situe entre 160 et 260 m. Les traits généraux des crêtes qui délimitent la vallée sont orientés selon un axe nord-ouest sud-est. La route actuelle et les variantes proposées se trouvent au fond des vallées. Les pentes les plus fortes de la zone d'étude (15 % et plus) sont situées principalement sur les montagnes qui délimitent la vallée de la rivière Madawaska et sur quelques sections le long des berges du lac Témiscouata. Les zones sensibles à l'érosion sont peu nombreuses. Cependant, même si aucun glissement de terrain important n'est apparent, certaines zones présentent des risques d'instabilité, notamment celles dont les pentes sont supérieures à 15 %.

Des dépôts organiques sont présents, surtout dans les premiers kilomètres de la zone d'étude locale avec la présence de tourbières entre les km 0 à 3,5 ; 6 et 8,5 et 9,5 à 12. Ces sols se situent sur des reliefs plats et sont très mal drainés. Les dépressions, les reliefs plats et les bas de pente de la région sont également caractérisés par des sols mal drainés. Les sommets des collines, les abords du lac Témiscouata, la bordure des grands cours d'eau et de la rivière Madawaska sont par contre caractérisés par des sols bien drainés.

Le système hydrographique de la région à l'étude est principalement commandé par les bassins versants du lac Témiscouata et de son exutoire, la rivière Madawaska. Le lac Témiscouata domine le paysage de la zone d'étude. Il mesure 38 km de longueur par 2 km de largeur et est régularisé par un barrage. La rivière Madawaska s'écoule vers l'est, en direction du Nouveau-Brunswick, où elle rejoint la rivière Saint-Jean qui se jette dans l'océan Atlantique. Tel que mentionné au chapitre 3, plusieurs kilomètres de la rivière Madawaska ne gèlent pas en hiver, car la température de l'eau évacuée par le barrage situé à son embouchure avec le lac Témiscouata avoisine les 4 °C.

Plusieurs petits tributaires alimentent les deux principaux bassins versants, dont les plus importants sont les rivières Cabano et Creuse. Tous les autres cours d'eau sont mineurs et affichent de faibles débits.

Quelques zones inondables ont été identifiées le long des rives du lac Témiscouata : elles touchent particulièrement certains secteurs des municipalités de Cabano et de Dégelis. La rivière Madawaska présente trois zones potentielles de débordement de son lit : près de la zone industrielle à Dégelis (à l'est de la route 185 près du barrage), à la confluence de la rivière aux Bouleaux et dans la partie sud du chemin Arc-en-Ciel. Précisons que ces zones ne touchent pas la route 185 actuelle et que les berges de ces secteurs sont relativement escarpées, ce qui devrait contenir les eaux de débordements éventuels.

L'écoulement général de l'eau souterraine s'effectue en direction de la rivière Madawaska et du lac Témiscouata; les lignes d'écoulement recouperaient donc, de façon plus ou moins perpendiculaire, l'axe de la route 185. La nappe phréatique alimente en eau potable un grand nombre de citoyens des municipalités de Dégelis, de Notre-Dame-du-Lac et de Cabano. La majorité des puits aménagés dans la zone d'étude auraient été avancés jusque dans le socle rocheux, cependant la nappe de surface est également exploitée, du moins pour des besoins domestiques ou agricoles.

#### 4.1.2 Milieu biologique

Actuellement, les forêts de feuillus et mixtes à dominance de feuillus dominant et occupent près de 60 % de la superficie forestière de la zone d'étude locale. Suivent les associations mixtes à dominance résineuse et les associations résineuses pures qui occupent respectivement environ 14 % et 9 % de la superficie forestière. Les essences feuillues sont principalement des espèces de lumière (bouleau blanc, peuplier faux-tremble et érable rouge), bien que les espèces tolérantes à l'ombre ou intermédiaires (érable à sucre et bouleau jaune) occupent une place très importante. Les essences résineuses sont représentées principalement par l'épinette noire et blanche, le thuya occidental (cèdre de l'Est), le sapin baumier et le mélèze laricin. Il est important de souligner qu'à ce jour, un peu plus de 40 % de la forêt de la zone d'étude a fait l'objet de travaux d'aménagement forestier (coupes partielles, coupes totales et plantations). Ces activités forestières ont fortement contribué à modeler la structure et la composition actuelle de la forêt.

On note la présence de deux peuplements forestiers d'intérêt dans la zone d'étude locale. Il s'agit d'une érablière à bouleau jaune ancienne de 29 ha et d'une pinède blanche à érable à sucre de 66 ha, considérée rare pour la région. Ces peuplements sont situés à environ 1 km à l'est de la rivière Madawaska, près de la frontière du Québec et du Nouveau-Brunswick.

Notons également la présence de la Forêt modèle du Bas-Saint-Laurent gérée par le Service canadien des forêts et située sur des terres privées à l'ouest de la route 185, près de la limite municipale de Notre-Dame-du-Lac et de Dégelis. Cet organisme a identifié une série de peuplements qualifiés de particuliers en raison de leur rareté dans la région et de leur importance sur le plan de la biodiversité. Ces peuplements se distinguent souvent par leur âge avancé et par la présence d'une essence végétale peu représentée dans le secteur (ex. cèdre). Ils sont généralement peu perturbés et ils revêtent une importance particulière pour la faune terrestre. Ils sont situés sur le territoire municipal de Dégelis; quatre sont à l'ouest de la route 185 et un cinquième se situe à l'est du noyau urbain, dans un méandre de la rivière Madawaska.

Les milieux humides, milieux naturels très productifs et qui contribuent grandement à la biodiversité d'un territoire donné, sont peu abondants dans la zone d'étude. Ce sont en général des tourbières ombrotrophes (bogs), des marécages et des marais. La tourbière ombrotrophe (bog) située près de la frontière du Nouveau-Brunswick est de loin la plus importante puisqu'elle couvre à elle seule près de 94 ha; c'est d'ailleurs la seule tourbière naturelle de cette envergure dans la MRC de Témiscouata. Notons que son exploitation a débuté en avril 2003 avec le creusage de canaux de drainage.

La faible abondance de milieux humides dans la région a suscité des actions de protection de la part de divers organismes, dont la Forêt modèle du Bas-Saint-Laurent. Cette dernière a ainsi mis sur pied un programme de conservation des milieux humides forestiers situés sur les lots privés, qui a ciblé deux étangs et un marais, situés à l'ouest de la route 185 entre les km 10 et 12,5. De par leur rareté dans la région, de même que par leur proximité et leur interconnexion, à la fois entre eux et à la rivière Madawaska, le rôle écologique de ces trois milieux humides est indéniable dans un environnement déjà passablement morcelé. On y observe plusieurs espèces de sauvagine, tant en période de halte migratoire que durant la nidification et l'élevage des couvées.

Aucune espèce végétale à statut précaire n'a été localisée lors des inventaires spécifiques visant la recherche de telles espèces. Somme toute, mis à part quelques sites (surtout des tourbières et des marais), le secteur inventorié présentait peu de potentiel pour les espèces floristiques à statut précaire, et ce, principalement en raison des perturbations du milieu par les activités anthropiques (coupe, sentiers, drainage etc.).

Les pêches à l'électricité dans les cours d'eau traversés par les diverses variantes de tracé (tributaires du lac Témiscouata et portion amont de la rivière Madawaska) ont permis de recenser 10 espèces de poissons. L'omble de fontaine est l'espèce la plus abondante, particulièrement dans les tributaires de la rivière Madawaska. Les fortes

densités mesurées indiquent que les milieux échantillonnés sont assez productifs malgré leur faible débit. Les eaux très conductives de la région des Appalaches sont en effet plus productives que celles du Bouclier canadien. Aucune frayère n'est située dans ou à proximité de l'emprise de la future autoroute. Mentionnons que la rivière aux Sapins offre un bon potentiel d'habitat pour l'omble de fontaine.

Concernant l'herpétofaune (amphibiens et reptiles), une salamandre à quatre doigts, espèce inscrite sur la liste des espèces de la faune vertébrée susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables au Québec, a été observée lors d'un inventaire dans la zone d'étude locale. Par ailleurs, les recherches effectuées dans les banques de données existantes indiquent que trois autres espèces avec un statut précaire pourraient potentiellement être présentes dans le milieu étudié. Il s'agit de la tortue des bois, de la grenouille des marais et de la couleuvre brune.

En matière de faune avienne, 142 espèces seraient susceptibles de fréquenter la zone d'étude. Notons la présence d'une zone de concentration hivernale de la sauvagine qui prend place sur les 15 premiers kilomètres de la rivière Madawaska, à la sortie du lac Témiscouata. Cette zone d'eau libre offre des conditions propices pour la période hivernale à quelques espèces de canards dont le Garrot à œil d'or, le Canard noir, le Garrot d'Islande et le Grand harle. D'autres espèces plus rares, telles que le Canard branchu, fréquenteraient aussi ce site. Par ailleurs, l'étang Landry-Soucy, un milieu humide sous conservation volontaire<sup>1</sup> à l'ouest de la route 185 au km 12, est intensément utilisé par la sauvagine. Plusieurs canards y nichent et se déplacent occasionnellement entre la rivière Madawaska et l'étang en fonction de leurs besoins. En période de migration, il est le lieu de rassemblements de nombreux canards.

Aucun site de nidification d'une espèce à statut précaire n'a été relevé à l'intérieur ou en bordure immédiate de la zone d'étude locale. Cependant, des sites de nidification du Grèbe esclavon, du Petit blongios, et du Pygargue à tête blanche ont été observés à moins de 10 km de la zone d'étude locale. De par les habitats qu'elles fréquentent (marais, lacs, étang), ces espèces sont susceptibles de fréquenter la zone d'étude locale, de même que le Râle jaune et le Hibou des marais. Le Grèbe esclavon est inscrit sur la liste des espèces désignées menacées au Québec tandis que le Pygargue à tête blanche est désigné vulnérable depuis septembre 2003. Le Petit blongios, le Râle jaune et le Hibou des marais sont, quant à eux, inscrits sur la liste des espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables au Québec.

En raison de l'importance de la composante forestière dans la région, plusieurs espèces de petite et de grande faune fréquentent la zone d'étude. Concernant la petite

---

1 Cet étang fait partie du programme de conservation volontaire des milieux humides forestiers initié par la Forêt modèle du Bas-Saint-Laurent.

faune, on recense au moins 16 espèces, dont le lynx du Canada et le lynx roux qui sont inscrits sur la liste des espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables au Québec. À ceci, il faut rajouter la présence d'au moins 9 espèces de micro-mammifères. Parmi celles-ci, la musaraigne pygmée, la musaraigne fuligineuse et le campagnol-lemming de Cooper sont inscrites sur la liste des espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables au Québec.

Enfin, trois espèces de grande faune sont présentes dans la zone d'étude, soit le cerf de Virginie, l'orignal et l'ours noir. Parmi celles-ci, le cerf de Virginie est sans doute le plus abondant. Deux aires de confinement du cerf de Virginie sont présentes dans la zone d'étude, elles sont situées en bordure de la rivière Madawaska, au sud de Dégelis. Ces ravages sont légalement protégés en vertu du *Règlement sur les habitats fauniques* découlant de l'application de la *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune* (LCMVF).

L'orignal est aussi présent dans la zone d'étude, mais à une densité plus faible que le cerf de Virginie. Le cheptel semble en bonne santé et en croissance. Cette espèce est fortement exploitée par la chasse sportive, en particulier dans le centre et l'est de la région administrative du Bas-Saint-Laurent.

Enfin, le dernier grand gibier présent dans la zone d'étude est l'ours noir. Les habitats propices à l'ours noir sont abondants dans la zone d'étude, notamment dans les secteurs d'exploitation forestière.

La présence de la grande faune dans la zone d'étude se fait également sentir sur la route 185, puisqu'elle est à l'origine de plusieurs accidents. Ainsi, de 1996 à 2000, le cerf de Virginie, l'orignal et l'ours noir ont été impliqués respectivement dans 75, 27 et 2 accidents sur cette route. Dans la zone d'étude, le tronçon le plus préoccupant se trouve au sud de Dégelis, soit aux km 3 et 6. Les éléments topographiques et hydrographiques, de même que l'occupation humaine, pourraient favoriser les déplacements des cerfs vers ces deux secteurs.

## **4.2 Milieu humain**

### **4.2.1 Contexte socio-économique**

Les trois municipalités constituant le territoire d'étude, soit Cabano, Notre-Dame-du-Lac et Dégelis, de même que la municipalité de Pohénégamook, sont les seules de la MRC à détenir le statut de Ville. En 2001, elles sont d'ailleurs les plus peuplées avec respectivement 3 213, 2 152, 3 317 et 3 097 habitants<sup>2</sup> et regroupent, ensemble, près de 40 % de la population totale de la MRC.

---

2 Toutes les statistiques de ce paragraphe proviennent du recensement de Statistique Canada effectué en 2001.

Le taux de chômage des municipalités de la MRC de Témiscouata est supérieur à celui de la province de Québec. En effet, alors que le taux de chômage moyen pour l'ensemble du Québec se situait à 8,2 % en 2001, celui de Cabano était de 10,4 %, de 11,4 % à Notre-Dame-du-Lac et de 13,0 % à Dégelis. Le taux moyen de chômage de la MRC de Témiscouata était de 15,7 %.

La répartition des emplois par secteur économique montre que la majorité de la population active des municipalités du territoire d'étude est employée dans le secteur tertiaire. Le secteur d'activités relié aux soins de santé et à l'enseignement emploie en moyenne 20 % de la population active de Cabano, de Notre-Dame-du-Lac et de Dégelis. Le commerce de gros et de détail occupe, quant à lui, en moyenne 16 % de la population active.

Environ le quart de la population active de la MRC de Témiscouata est employée dans le secteur secondaire lié à l'industrie de la fabrication et de la construction. Parmi les municipalités du territoire d'étude, c'est dans la municipalité de Notre-Dame-du-Lac que cette industrie est la plus importante avec 30,7 % des emplois.

Finalement, la répartition des emplois démontre l'importance du secteur primaire dans la structure d'emploi de la MRC. En effet, l'agriculture et les autres activités reliées aux ressources représentent 18 % des emplois de la MRC de Témiscouata. Par contre, pour les municipalités du territoire d'étude, la proportion de la population active employée dans le secteur primaire est nettement inférieure à celle de la MRC, notamment pour Cabano où ce secteur d'activité ne représente que 3,3 % des emplois. Pour les municipalités de Notre-Dame-du-Lac et de Dégelis, cette proportion est plus importante avec respectivement 8 % et 14 % des emplois.

#### 4.2.2 Utilisation et occupation du territoire

La zone d'étude se caractérise par trois noyaux urbains qui prennent place au cœur d'un milieu rural dominé par les activités agricoles et, dans une moindre mesure, forestières.

En ce qui concerne l'agriculture, les sols de la zone d'étude présentent des limitations induites, entre autres, par des sols perméables à drainage rapide, la topographie accidentée et les zones à risques de gel fréquents dans le fond des vallées. Les terres les plus fertiles se trouvent principalement près des municipalités de Dégelis, de Cabano et de Notre-Dame-du-Lac.

Le tronçon compris entre le Nouveau-Brunswick et Dégelis est celui qui offre le moins bon potentiel pour l'agriculture sur le territoire d'étude. Les principales limitations à

l'agriculture découlent d'un relief trop accentué à certains endroits et de la pierrosité des terres. Entre Dégelis et Notre-Dame-du-Lac, le potentiel est meilleur. Cependant, les meilleures terres de la région se situent entre Notre-Dame-du-Lac et Cabano.

Le zonage agricole du territoire d'étude couvre environ 52 % de sa superficie. Si on fait exception du tronçon 1, les deux autres tronçons disposent d'une zone agricole permanente sur quasi toute leur longueur. Ce n'est que la partie sud du tronçon 1 qui est complètement à l'extérieur de la zone agricole, soit depuis la frontière du Nouveau-Brunswick (km 0) jusqu'au km 7.

Dans la zone d'étude, on dénote 18 exploitants agricoles en bordure ou aux environs de l'actuelle route 185. De ce nombre, 15 d'entre eux se spécialisent dans la production laitière, un dans la production bovine, un autre dans la production d'œufs et un dans la production de céréales. Seules deux exploitations acéricoles sont établies près de la route 185, l'une au km 6 et l'autre au km 34.

Le territoire agricole à l'étude est actuellement occupé à ses limites et ce phénomène oblige alors les exploitants à rechercher des terres qui sont plus éloignées que celles de leur premier lieu d'exploitation et à louer des terres non exploitées. Les terres en location se trouvent entre les km 8 et 14, de même qu'entre les km 19 à 22 et 26 à 29. Entre le Nouveau-Brunswick et Dégelis, les locataires des terres (km 8 à 14) sont pour la plupart des propriétaires exploitants établis entre Dégelis et Notre-Dame-du-Lac. Entre Notre-Dame-du-Lac et Cabano, toutes les terres exploitées appartiennent à des propriétaires exploitants établis le long de la route 185.

C'est dans le tronçon compris entre Notre-Dame-du-Lac et Cabano qu'on observe le plus grand dynamisme au chapitre de l'agriculture. Outre le fait que les meilleurs sols s'y trouvent, la grande majorité des propriétaires exploitants y sont en expansion, du moins concernant la taille de leur cheptel et la machinerie qu'ils utilisent. Un peu moins de la moitié sont également en expansion en regard des superficies qu'ils cultivent et des bâtiments qu'ils possèdent sur leurs propriétés. La plupart exploitent leur production de chaque côté de la route 185.

Les propriétaires exploitants établis entre Dégelis et Notre-Dame-du-Lac montrent une relative stabilité pour tous les paramètres examinés (superficies, bâtiments, machineries et cheptel). Leurs bâtiments sont surtout situés sur le chemin Neuf, sur la route de Packington et sur le Vieux Chemin.

Considérant que plusieurs terres sont louées à une distance plus ou moins éloignée de la ferme qui les exploite, que bon nombre d'exploitants installés entre Notre-Dame-du-Lac et Cabano exploitent de chaque côté de la route 185 et que la

plupart des exploitants entre Dégelis et Notre-Dame-du-Lac ne sont pas établis le long de la route 185, on observe des mouvements importants et incessants de machineries agricoles de mai à octobre sur la route 185.

Les centres urbains de Cabano, de Notre-Dame-du-Lac et de Dégelis se démarquent donc du reste du territoire par la concentration des fonctions résidentielle, publique, commerciale et industrielle qu'on y retrouve. Celles-ci présentent d'ailleurs une densité d'occupation nettement plus élevée par rapport au reste du territoire.

Le milieu rural se caractérise par un milieu bâti réparti de façon linéaire le long des routes et des chemins. La densité d'occupation y est beaucoup plus faible qu'en milieu urbain et les fonctions résidentielle et agricole sont dominantes, et ce, bien que l'on trouve un certain nombre de commerces et d'industries.

On note également que l'occupation du territoire en bordure de la route 185 est plus importante que le long des autres voies routières de la zone d'étude. Cette occupation varie toutefois d'un secteur à l'autre de la route 185. Entre les périmètres urbains de Cabano et de Notre-Dame-du-Lac, on observe un nombre plus important d'habitations, de bâtiments agricoles, de commerces et d'industries, et ce, de part et d'autre de la route 185. Ceux-ci se répartissent de façon relativement continue le long de la route. On trouve d'autres concentrations résidentielles en bordure de la route, notamment à proximité du périmètre urbain de Dégelis, le long de la rivière Madawaska et le long du rang Turcotte sur la rive est de la rivière. Finalement, le long du chemin du Lac, dans la ville de Notre-Dame-du-Lac, on note la présence d'habitations permanentes et de villégiature situées en contrebas de la route 185 et non accessibles depuis celle-ci.

Une seule municipalité de la zone d'étude, Notre-Dame-du-Lac, projette de développer un secteur pour l'implantation de nouveaux bâtiments résidentiels. Ce secteur, situé à l'extrémité sud de la ville et offrant une très belle vue sur le lac Témiscouata pourrait accueillir une soixantaine de nouvelles résidences.

Les commerces implantés le long de la route 185 sont essentiellement des commerces de détail, des stations-service, des restaurants et des motels, de même que deux concessionnaires automobiles et une fromagerie. Ceux-ci sont pour la plupart compris entre Cabano et Notre-Dame-du-Lac. Au total, un inventaire a permis d'identifier dix entreprises en exploitation qui sont plus directement sensibles au trafic de passage, dont trois sur le territoire de la municipalité de Notre-Dame-du-Lac et sept dans celui de la municipalité de Dégelis. De ce nombre, on peut compter cinq entreprises œuvrant dans la vente d'essence et/ou la réparation automobile, un site d'hébergement commercial (deux autres sites étaient inexploités au moment de l'enquête), deux restaurants et/ou dépanneurs, un magasin de vente au détail et la fromagerie.

Quant aux activités industrielles le long de la route 185, on note d'une part, la présence d'entreprises diverses (pâtes et papier, excavation, traitement des eaux, traitement du bois, etc.) ainsi que la présence du parc industriel de Dégelis, localisé à l'extrémité sud du périmètre urbain de la municipalité, qui regroupe une dizaine d'entreprises.

La zone d'étude comporte également des secteurs de villégiature, mais contrairement aux autres usages, elle se localise loin des grands axes routiers. Les chalets se situent principalement sur les rives du lac Témiscouata, notamment entre Cabano et Notre-Dame-du-Lac et en bordure de la rivière Madawaska, à Dégelis. L'île Tapley, dans la rivière Madawaska, est également occupée par plusieurs chalets.

Les activités récréatives et touristiques prennent place essentiellement sur les rives du lac Témiscouata et de la rivière Madawaska. On y trouve plusieurs équipements régionaux (piste cyclable, sentiers de motoneige, sentiers de VTT) et municipaux (terrains de camping, plages et marinas). Le parc linéaire interprovincial Petit Témis, long de 130 km et aménagé dans l'emprise de l'ancienne voie ferrée du Canadien National entre Rivière-du-Loup et Edmundston au Nouveau-Brunswick, est l'un des principaux attraits touristiques de la région. Par ailleurs, une partie du territoire à l'est de la rivière Madawaska est comprise à l'intérieur des limites de la zone d'exploitation contrôlée (ZEC) Owen. Elle est constituée d'un vaste territoire de 615 km<sup>2</sup> voué à l'exploitation contrôlée des ressources fauniques. Les activités pratiquées sont essentiellement la pêche et la chasse, notamment celle au cerf de Virginie, à l'orignal, à l'ours noir et au petit gibier.

#### 4.2.3 Patrimoine bâti et potentiel archéologique

##### 4.2.3.1 Éléments d'intérêt patrimonial

Aucun élément patrimonial bâti reconnu ou classé n'est présent à l'intérieur de la zone d'étude. Cependant, le « Projet de schéma d'aménagement révisé » (PSAR) de la MRC de Témiscouata (2001) identifie certains sites d'intérêt historique et culturel dans la zone d'étude. Il s'agit notamment de la rue du Quai, d'une portion de la rue Commerciale et de maisons victoriennes à Notre-Dame-du-Lac. De plus, pour l'ensemble de la MRC de Témiscouata, le schéma d'aménagement insiste sur l'intérêt patrimonial des bâtiments religieux et des cimetières.

D'autre part, on retrouve des éléments ponctuels d'intérêt dans la zone d'étude. Il s'agit d'une part, de trois croix de chemin : la première se trouve sur le Rang 3 à Dégelis et date de 1930, la seconde est localisée en bordure de la route 185 également à Dégelis et sa construction remonterait au XIX<sup>e</sup> siècle, tandis que la troisième, qui se

situé en bordure de la route 185 à Notre-Dame-du-Lac, daterait de 1955. Il s'agit, d'autre part, de trois granges identifiées comme ayant un intérêt patrimonial, dont la date de construction n'est pas spécifiée. Ces bâtiments sont localisés dans les municipalités de Cabano (18, route 232 Ouest ; 49, route 185 Sud) ainsi qu'à Dégelis (1287, route 185 Sud).

Il importe de souligner que l'intérêt historique et patrimonial des anciennes routes du Témiscouata est indéniable puisqu'elles ont structuré l'aménagement du territoire. La naissance du réseau routier qui reliait la vallée du Saint-Laurent au Nouveau-Brunswick date du régime français. Toutefois, les deux segments construits à l'intérieur de l'aire d'étude (Cabano/frontière du Nouveau-Brunswick) sont plus récents. Dans un premier temps, le « Vieux Chemin », qui reliait Cabano à Dégelis, a été construit entre 1839 et 1840. Une section de ce chemin existe encore entre Notre-Dame-du-Lac et Dégelis. Des habitations et des exploitations agricoles datant au moins du XIX<sup>e</sup> siècle sont susceptibles de se trouver sur cette section du « Vieux Chemin ». Le second segment de route date de 1856-1862. Il s'agit du « chemin Neuf », dont le tracé s'étend de Rivière-du-Loup jusqu'au Nouveau-Brunswick. Une section de cette route, entre la rivière Creuse et Dégelis, n'a pas été intégrée au réseau routier moderne.

#### 4.2.3.2 Potentiel archéologique

Trente-neuf zones à potentiel archéologique préhistorique et quatre à potentiel historique ont été circonscrites dans la zone d'étude locale. La majorité des zones à potentiel préhistorique, soit 29 sur 39, se trouvent de part et d'autre de la rivière Madawaska, entre le lac Témiscouata et la frontière du Nouveau-Brunswick. Les rives de cette rivière et de quelques-uns de ses affluents, notamment le ruisseau Languedoc et la rivière aux Bouleaux, sont susceptibles d'avoir été occupées par l'homme depuis plus de 10 000 ans A.A<sup>3</sup>. Notons que le degré de perturbation anthropique identifié sur les zones à potentiel archéologique préhistorique de la zone d'étude est très variable, puisqu'il est majeur sur l'emprise de la voie ferrée, (aujourd'hui devenue le parc linéaire interprovincial du Petit Témis), les axes routiers principaux et secondaires, ainsi que dans les zones d'extraction de gravier. Il est moindre dans les zones agricoles, les zones d'exploitation forestière et les zones de villégiature.

Les données historiques indiquent clairement que la zone d'étude a servi d'axes de communication et de circulation entre le Saint-Laurent et les colonies de l'Atlantique bien avant de connaître une véritable colonisation. Il s'agit donc d'espaces stratégiques où transitaient courrier et marchandises de toutes sortes (surtout les fourrures) et où résidaient temporairement les militaires. Ces déplacements ont nécessité la

---

3 A.A. : avant aujourd'hui, 1 950 par convention.

construction de routes, de relais, de postes de traite et d'éléments défensifs, selon les époques. Dans la zone d'étude, les quatre zones à potentiel archéologique historique retenues sont associées à ces événements, notamment à une occupation domestique par des militaires en 1814, à la jonction des rivières aux Bouleaux et Madawaska ; une installation militaire datant de 1839, associée au fort de Dégelis, localisée dans un méandre de la rivière Madawaska ; et au réseau routier ancien (1839-1840 et 1856-1862) qui est visible par endroits dans les limites de la zone d'étude.

Enfin, mentionnons deux éléments plus ponctuels ayant un potentiel archéologique : le premier concerne un corps de logis en pierre construit au XVII<sup>e</sup> siècle, situé dans les environs de Notre-Dame-du-Lac et, le second concerne le chemin de Halage construit vers 1839, sur la rive est de la rivière Madawaska.

#### 4.2.4 Climat sonore

Au total, 17 stations ont fait l'objet de mesures du bruit et de comptages routiers entre le 17 septembre et le 9 octobre 2003 (tableau 4.1). Ces stations ont été sélectionnées en tenant compte de leur proximité avec les infrastructures projetées et de leur sensibilité au bruit (secteurs résidentiels, institutionnels ou récréatifs).

Tableau 4.1 Description et localisation des stations de mesure du bruit.

Station	Localisation	km <sup>1</sup>
1	1359, route 185, ville Dégelis	7
2	En face du 1262 de la route 185	11
3	À proximité du 287, rang Gravel, ville Dégelis	11
4	1238, route 185, ville Dégelis	12
5	En face du 143, rang Turcotte, ville Dégelis	12
6	Entre le 581 et le 583, avenue Principale, ville Dégelis	13
7	À proximité du 504, Vieux Chemin, ville Dégelis	16
8	690, chemin Neuf, ville Dégelis	20
9	1376, chemin du Lac, Notre-Dame-du-Lac	24
10	1123, rue Commerciale, Notre-Dame-du-Lac	27
11	À proximité du 807, rue Viateur, Notre-Dame-du-Lac	28
12	290, route 185, Notre-Dame-du-Lac	31
13	Sur le site du camping « Sousbois » de Saint-Juste-du-Lac, à proximité du lac Témiscouata	31
14	100, route 185, Notre-Dame-du-Lac	34
15	20, route 185, Notre-Dame-du-Lac	35
16	Entre le 22 et le 24 de la route 232, Cabano	37
17	Résidence sise au 29, le long d'un chemin de terre non identifié à proximité du lac Témiscouata, Cabano	37

1 Point kilométrique (PK) de la route 185 le plus proche de la station.

Le degré de perturbation ou de gêne associé au bruit ambiant varie d'acceptable à moyen selon la station de mesure. Pour 12 des stations, le bruit de la circulation sur la route 185 domine l'environnement sonore (stations 1, 2, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 14 et 15) alors qu'à d'autres stations, le bruit associé à cette même circulation n'est seulement que perçu (stations 3, 7, 13, 16 et 17). L'influence de la circulation automobile sur le bruit ambiant à proximité de la route 185 est marquée car elle comporte une proportion élevée de véhicules lourds (près de 30 % de l'ensemble des véhicules).

#### 4.2.5 Paysage

La zone d'étude se situe dans la grande région naturelle des monts Notre-Dame qui font partie de la chaîne des Appalaches. Le lac Témiscouata et son encadrement de collines constituent les éléments dominants du paysage.

La vallée de la rivière Madawaska entourée de collines boisées constitue un des attraits du paysage de la zone d'étude locale. Servant autrefois aux voyageurs comme voie de communication connue sous le nom de « Sentier du Portage », la vallée de la rivière Madawaska et la route 185 constituent aujourd'hui une porte d'entrée importante donnant accès aux provinces maritimes. Les berges de cette rivière sinueuse sont recouvertes d'un boisé assez dense qui tend à soustraire la rivière à la vue des utilisateurs de la route 185. Ces derniers bénéficient néanmoins de vues ponctuelles sur la rivière lorsqu'ils parviennent à la hauteur des secteurs défrichés pour l'occupation résidentielle et des milieux humides situés dans la plaine d'inondation.

Le paysage des collines boisées de la rivière Madawaska et du lac Témiscouata occupe la superficie la plus importante de la zone d'étude. Ce couvert forestier est composé d'un mélange de peuplements résineux et de feuillus qui ont été préservés des coupes forestières. La présence d'érablières amène par ailleurs une certaine diversité. Les collines sont perceptibles, en certains endroits à partir de la route 185 et des zones résidentielles, mais à d'autres, elles sont cachées par le paysage boisé de la vallée de la rivière Madawaska.

À proximité des municipalités de Dégelis et de Notre-Dame-du-Lac, les versants les moins abrupts des collines sont occupés par de l'agriculture, qui couvre aussi un large secteur de chaque côté de la route 185 entre Notre-Dame-du-Lac et Cabano. L'ouverture visuelle dégagée par le paysage agricole offre des vues panoramiques sur le lac Témiscouata, sur les agglomérations et sur le relief vallonné des collines boisées. Le paysage bâti agricole est concentré le long de la route 185. Les silos servent de points de repère à l'usager et l'on trouve de nombreux bâtiments agricoles à l'architecture particulière témoignant du caractère historique des lieux.

Mentionnons également la présence de la tourbière, située à proximité de la frontière provinciale. Visible à partir de la route 185 et de la piste cyclable « Le Petit Témis », la tourbière, espace dégagé, offre de ce fait une grande ouverture visuelle vers les collines boisées. En outre, ses composantes végétales particulières représentent un élément d'attrait du milieu naturel.

Quant au paysage bâti, il prend plusieurs formes successives. Entre Dégelis et le Nouveau-Brunswick, il est majoritairement situé à proximité de l'agglomération de Dégelis sur les berges de la rivière Madawaska et le long de la route 185. Le cadre bâti est plutôt hétérogène et constitué de résidences et de commerces au style hétéroclite et de quelques bâtiments agricoles ayant un caractère historique. La vue sur la rivière et son cadre naturel sont les principaux attraits recherchés par les riverains, qui perçoivent également la route 185, tout comme les utilisateurs du parc linéaire « Petit Témis ».

Localisé sur la berge escarpée du lac Témiscouata, le paysage bâti de Notre-Dame-du-Lac à Dégelis profite d'un point de vue exceptionnel sur le paysage environnant du lac et des collines boisées. Pour ces raisons, ce secteur représente un site privilégié comme lieu de villégiature et regroupe surtout des résidences privées. Localisée en surplomb de ce paysage bâti, la route 185 bénéficie aussi de vues sur le lac Témiscouata.

Quant au paysage bâti entre Cabano et Notre-Dame-du-Lac, il est implanté tout le long de la route 185 dans les collines agricoles et boisées en surplomb du lac Témiscouata. Là aussi, l'ensemble du cadre bâti est plutôt hétérogène et regroupe surtout des commerces, des bâtiments agricoles et des résidences privées. Les nombreux bâtiments agricoles visibles témoignent de la vocation agricole du paysage. De larges panoramas sur le lac Témiscouata et sur les agglomérations sont offerts aux usagers à partir de la route 185, quoique la vue du lac demeure souvent obstruée par le relief vallonné et boisé.



## 5. CONSULTATIONS AVEC LE MILIEU

---

### 5.1 Préoccupations du milieu

En avril 2003, une étude de perception sur la construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185, entre Cabano et le Nouveau-Brunswick, a été réalisée auprès de 22 groupes appartenant à l'un ou l'autre des domaines suivants : socio-économique, environnemental, technique, récréatif et culturel.

Bien que bon nombre d'entre elles sont conscientes des intérêts divergents en jeu, toutes les personnes interviewées sont en faveur de la construction d'une autoroute, essentiellement pour des raisons de sécurité routière.

Lors des rencontres avec les acteurs socio-économiques, il est ressorti que la présence d'une autoroute n'est plus perçue comme un facteur de dévitalisation, suite au consensus voulant que le nouveau corridor autoroutier traverse les périmètres urbains. Rappelons qu'à une certaine époque, un corridor autoroutier avait été envisagé à environ 4 km à l'ouest des périmètres urbains concernés. Plusieurs pensent qu'une autoroute faciliterait davantage la rapidité du transport des marchandises et que les clients provenant du Nouveau-Brunswick pourraient être davantage incités à venir dépenser au Québec. Certains ont toutefois mentionné le fait que la construction d'une autoroute devrait se faire dans le respect du milieu bâti, tout en limitant les empiètements sur les terres agricoles.

Des réunions de consultations publiques ont aussi été tenues dans les municipalités de Cabano, de Notre-Dame-du-Lac et de Dégelis en mars et en avril 2004.

Les citoyens de Cabano se sont montrés inquiets devant les avis d'acquisitions qui toucheront plusieurs d'entre eux et ont demandé des précisions sur la procédure. Les autres préoccupations ou interrogations soulevées lors de la réunion tenue à Cabano concernent la réalisation des travaux dans les différents tronçons compris entre Rivière-du-Loup et la frontière du Nouveau-Brunswick, l'entretien des voies de desserte, les nuisances par le bruit et la possibilité de déplacer le tracé en dehors de l'axe de la route 185 pour éviter de toucher plusieurs résidences.

À Notre-Dame-du-Lac, les producteurs agricoles ont demandé qu'on apporte des modifications au tracé proposé pour éviter d'affecter certains bâtiments agricoles et pour minimiser l'empiètement sur les terres cultivées. Certains commerçants ont aussi exprimé leur inquiétude quant à la perte d'accessibilité à leur commerce (km 30 à 33, côté Ouest et km 34, côté Est). Les résidents du chemin du Lac ont par ailleurs demandé formellement qu'on utilise le chemin du Lac comme voie de desserte de la

future autoroute. Les autres préoccupations ou interrogations manifestées concernent la pertinence et la localisation du poste de contrôle routier (km 35) et l'enclave de résidences entre l'autoroute et la voie de desserte (km 30 à 32).

À Dégelis, plusieurs commerçants ont manifesté leur opposition au projet proposé considérant que la perte de visibilité et d'accessibilité à leur commerce se traduira par des pertes de revenus majeures, pouvant même entraîner des fermetures éventuelles. Certains ont évoqué la difficulté qu'auront les résidants riverains de la route 185 à accéder à leurs terres situées de l'autre côté de l'autoroute (km 9 à 11) étant donné qu'il n'y a aucun pont d'étagement prévu entre Dégelis et la frontière du Nouveau-Brunswick. Les autres préoccupations ou interrogations manifestées ont concerné l'emplacement du futur kiosque touristique (porte d'entrée au Québec), la compensation pour la perte de terres agricoles en location (km 9 à 14), les risques de congestion au niveau de l'échangeur prévu avec la route 295 (km 15), la localisation des bretelles d'entrée et de sortie à la frontière du Nouveau-Brunswick (km 0) et la concentration de cerfs de Virginie observée près de la frontière (km 2 à 4).

À certains moments de l'étude, le promoteur a considéré important d'aborder certains aspects du projet avec différents groupes représentant la population. L'UPA et certains exploitants agricoles, les résidants du chemin du Lac, les élus (Villes et MRC), certains commerçants, la SAAQ, Tourisme Québec ainsi que les représentants des clubs récréatifs ont été rencontrés au cours des années 2004 et 2005 pour discuter de leurs préoccupations et pour en venir à bonifier le projet de manière à en optimiser l'acceptabilité sociale, sans jamais compromettre l'un des principaux objectifs poursuivis : l'amélioration de la sécurité routière. Les résultats de ces discussions ont été pris en considération lors des optimisations (cf chapitre 6).

## 5.2 Enjeux du projet

L'ensemble des rencontres, discussions, enquêtes et présentations publiques tenues au cours de la réalisation de la présente étude d'impact ont donné l'opportunité d'identifier les enjeux du projet selon l'angle de perception de la population locale. Outre les possibilités d'accès à l'autoroute et l'amélioration de la sécurité routière, les sujets suivants ont été discutés.

### ***Tronçon Nouveau-Brunswick/Dégelis***

Pour le tronçon Nouveau-Brunswick/Dégelis, la mise en valeur du potentiel récréotouristique et la protection des usages actuels à cet égard représentent sans contredit l'une des principales préoccupations. Ces usages actuels ou potentiels se concentrent d'abord de l'autre côté de la rivière Madawaska.

La mise en place d'une autoroute occasionne aussi une inquiétude pour les résidants qui anticipent les détours qu'ils devront franchir pour accéder à leur propriété fractionnée. Dans un autre ordre d'idées, les commerçants sont très préoccupés par la perte de visibilité et d'accès direct, ces critères ayant d'ailleurs motivé le choix de leur site d'implantation.

L'autoroute aura aussi comme conséquence de faire disparaître certaines terres en exploitation depuis plusieurs décennies, quoique la principale exploitation agricole, située dans le chemin de L'Arc-en-Ciel, ne sera pas touchée.

### ***Tronçon Dégelis/Notre-Dame-du-Lac***

Pour le tronçon Dégelis/Notre-Dame-du-Lac, on reconnaît deux préoccupations qui se confrontent : d'une part, une volonté de minimiser les pertes de terres en exploitation et, d'autre part, une volonté de tenir compte du potentiel élevé qu'offre la présence du lac Témiscouata en matière de villégiature. Dans ce contexte, la protection du milieu bâti ou des zones propices à la construction domiciliaire prend une importance particulière. La restauration et l'utilisation du chemin du Lac comme desserte du côté est de l'autoroute est aussi un sujet de préoccupation important.

### ***Tronçon Notre-Dame-du-Lac/Cabano***

Pour le tronçon Notre-Dame-du-Lac/Cabano, la protection des terres et des activités agricoles constitue l'une des principales préoccupations parce qu'il s'agit ici des meilleures terres agricoles du Témiscouata et qu'il est très probable que ces terres continueront à être exploitées pendant plusieurs générations.

Les commerçants sont aussi fortement préoccupés par la perte d'accessibilité directe, laquelle représente pour certains un avantage commercial significatif. Enfin, dans le contexte où les élus des trois municipalités ont exprimé clairement leur préférence pour une autoroute qui demeurerait dans l'axe de la route 185, l'impact probable sur le milieu bâti pourra être important pour les résidants qui pourront être déplacés et pour la municipalité qui retire des revenus de taxation auprès de ces résidants.



## 6. OPTIMISATION DU CONCEPT D'AUTOROUTE ET ILLUSTRATION DU PROJET RETENU

---

Chaque tracé et concept proposés ont fait l'objet de différentes optimisations sur la base d'une connaissance plus approfondie des caractéristiques du milieu et des commentaires obtenus auprès de la population ou de groupes rencontrés. Ces optimisations sont d'abord résumées avant de terminer avec l'illustration du projet retenu (figures 6.1, 6.2 et 6.3).

### 6.1 Tronçon Nouveau-Brunswick/Dégelis

#### *Accès des commerces et des résidents*

Au départ, le tracé envisagé entre la frontière avec le Nouveau-Brunswick et Dégelis ne comportait aucun accès.

Aussi, deux options ont été envisagées pour faciliter les déplacements des résidents de ce secteur et pour permettre des accès plus directs de part et d'autre de l'autoroute projetée. Finalement, la solution retenue consiste, d'une part, en l'aménagement d'un passage public sous l'autoroute au km 8,8 dans le prolongement de la route de l'Arc-en-Ciel (embranchement nord) pour réduire les détours pour les propriétaires dont les terrains seront fragmentés par l'autoroute, et, d'autre part, en l'aménagement d'un demi-échangeur au km 12,5 pour favoriser le développement commercial dans le secteur du parc industriel de Dégelis.

Bien que l'aménagement d'un passage public sous l'autoroute aux environs des km 9 à 10 ne sous-tend pas une meilleure perspective pour les commerçants situés le long de la route 185 au sud du km 9, il faut noter qu'en améliorant la desserte du périmètre urbain à la hauteur du parc industriel de la ville de Dégelis, l'autoroute aura un effet plus structurant sur le développement commercial en fournissant une opportunité de polariser ce développement à l'intérieur du périmètre urbain de Dégelis. De plus, l'aménagement éventuel du kiosque d'information touristique dans le périmètre urbain de Dégelis pourrait constituer un autre incitatif au développement commercial de la Ville et des opportunités supplémentaires pour la relocalisation de certains commerçants établis aujourd'hui le long de la route 185.

#### *Échangeur à la frontière avec le Nouveau-Brunswick*

Quatre concepts d'échangeur ont été élaborés à la frontière du Nouveau-Brunswick, en concertation avec cette province. Le concept final qui a été retenu l'a été car il permet de conserver le kiosque d'information du Nouveau-Brunswick et il offre la

possibilité de construire la desserte ouest au pied de la montagne, du côté du Nouveau-Brunswick, dans un secteur moins accidenté.

### ***Maintien des sentiers récréatifs***

Afin de maintenir la fonctionnalité des sentiers récréatifs (piste cyclable « Le Petit Témis », sentiers de motoneige, sentiers de VTT) qui traversent à plusieurs endroits de la route 185, il a été convenu avec les représentants des différents clubs :

- d'aménager certaines rues ou ponts d'étagement au moyen de surlargeurs afin de permettre aux véhicules récréatifs de traverser l'autoroute;
- de partager un sentier de VTT avec les motoneigistes à Dégelis pour leur donner accès à une aire de service;
- et au sein de périmètre urbain de Dégelis (en concertation avec la Ville), de maintenir la piste cyclable selon son emplacement actuel, de l'élargir de 3 m et de la partager avec les adeptes du VTT et de la motoneige en installant une séparation (clôture et/ou une haie).

## **6.2 Tronçon Dégelis/Notre-Dame-du-Lac**

### ***Secteur agricole au nord de Dégelis***

À Dégelis, entre les km 17 et 20, le tracé proposé se situe dans un secteur à vocation agricole. Pour minimiser le fractionnement des exploitations, une option de tracé, qui se serait située à la limite de la plupart des propriétés, a été considérée. Cependant, les contraintes topographiques ont conduit à laisser l'autoroute dans l'axe de la route 185 actuelle. Un pont d'étagement placé à la hauteur du km 20 permettra toutefois aux exploitants agricoles d'accéder à leurs terres de part et d'autre de l'autoroute, moyennant des détours.

Les exploitants agricoles de ce secteur ont toutefois proposé une optimisation qui consisterait à éliminer environ 2 km de voies de desserte en aménageant plutôt un passage agricole sous l'autoroute aux environs du km 18. Cette option a été retenue parce qu'elle réduira par la même occasion les impacts environnementaux qui découleront de la construction des voies supplémentaires de desserte, ainsi que leurs coûts d'entretien récurrents à long terme qui incomberont à la municipalité de Dégelis.

Le passage agricole sera finalement aménagé au km 17,5 en raison des conditions topographiques locales et de la proximité de la rivière aux Sapins qui ne permettraient pas de l'établir au km 18. Le passage sera aussi utilisé par les adeptes de VTT en période estivale.

### ***Traversée de la rivière Creuse***

Deux résidences sont construites à l'intersection de la route 185 et de la route Saint-Benoît. Les propriétaires préférant ne pas être déplacés, le MTQ a procédé à des analyses complémentaires pour voir s'il était techniquement et économiquement raisonnable de déplacer l'autoroute vers l'ouest, dans un nouveau corridor qui se serait situé dans la vallée secondaire du lac Martin.

Quatre options de traversées de la rivière Creuse ont été étudiées dans ce contexte. Il a finalement été décidé de maintenir l'autoroute dans l'axe actuel de la route 185. En effet, compte tenu de la topographie accidentée de ce secteur, les coûts de construction seraient jusqu'à cinq fois plus élevés par rapport à un concept dans l'axe du tracé. Par ailleurs, les profils de plusieurs des options ne respecteraient pas les normes de conception pour une autoroute. Pour ces raisons, ces options n'ont pas fait l'objet d'analyses plus approfondies.

### ***Raccordement de l'autoroute avec la route Saint-Benoît (Packington)***

Pour répondre aux demandes des municipalités de Packington et de Notre-Dame-du-Lac, deux options ont été envisagées. Finalement, la solution retenue consiste en l'aménagement de deux bretelles en direction sud : l'une est une bretelle de sortie pour relier la route Saint-Benoît à la hauteur du km 25 (un pont d'étagement y est aussi prévu), et l'autre est une bretelle d'entrée à partir de la route Saint-Benoît. La première bretelle permettra de faciliter les déplacements vers Packington, notamment lors de la période touristique où plusieurs usagers ne sont pas familiers avec le réseau routier régional, tandis que la seconde permettra aux utilisateurs de se rendre à Dégelis par l'autoroute.

### ***Secteur de villégiature au sud du périmètre urbain de Notre-Dame-du-Lac***

La villégiature prédomine dans ce secteur bordé par le lac Témiscouata, qui constitue de loin l'élément central du développement récréotouristique de la région. On y retrouve également des exploitations agricoles et des résidants qui habitent le secteur sur une base permanente. Quelques tracés ont été proposés entre les km 25 et 28 : l'un s'éloignait de la route 185 vers l'ouest afin de protéger la villégiature située en bordure du lac. Cependant, ce tracé amputait l'extrémité des terres agricoles. Aussi, sur la base de commentaires des exploitants agricoles et des propriétaires concernés, le tracé a été ramené plus près de la route 185. Par la suite, des résidants installés dans le secteur de villégiature ont émis des commentaires afin que le tracé s'éloigne davantage de leurs résidences. Aussi, le tracé finalement retenu à cet endroit résulte d'un compromis entre la volonté de protéger la villégiature et les commentaires exprimés par les propriétaires

directement touchés. La route 185 actuelle sera conservée comme desserte entre le périmètre urbain de Notre-Dame-du-Lac et l'intersection avec le chemin du Lac et la route Saint-Benoît.

### ***Choix de la voie de desserte : la route 185 actuelle ou le chemin du Lac***

À partir de la route Saint-Benoît (km 25) vers le sud jusqu'au km 21, le chemin du Lac, construit en 1860, deviendra la desserte de l'autoroute, ce qui donnera l'occasion de l'asphalter et de l'améliorer tel que souhaité par les riverains. Enfin, la route 185 actuelle serait démantelée entre les km 20,8 et 22,5. Les terrains ainsi récupérés pourraient faire l'objet d'un remembrement si des propriétaires concernés en exprimaient l'intérêt lors de l'étape de l'acquisition de l'emprise.

### ***Concept d'aménagement du demi-échangeur, route Saint-Benoît***

Afin d'aménager le demi-échangeur proposé à la hauteur de la route Saint-Benoît, il a été jugé préférable de faire passer la route Saint-Benoît au-dessus de l'autoroute, plutôt que l'inverse, car cette première option s'intégrera mieux au paysage et est jugée plus performante du point de vue sécuritaire.

### ***Raccordement du tronçon à l'étude avec le tronçon existant de l'autoroute à Notre-Dame-du-Lac***

Quatre scénarios ont été étudiés pour raccorder le périmètre urbain de Notre-Dame-du-Lac à partir de la chaussée est de la future autoroute. Le scénario retenu permettrait de maintenir la circulation le long de l'autoroute sur une voie de desserte jusqu'au périmètre urbain de Notre-Dame-du-Lac, à la différence des trois autres qui raccordaient l'autoroute sur la rue de l'Hôtel-de-Ville, qui est une rue en pente.

### ***Maintien des sentiers récréatifs***

Lors de la rencontre de février avec le Ministère, il a été convenu avec les représentants des clubs de motoneiges et de VTT que, d'une part, le pont d'étagement à la route Saint-Benoît sera conçu de façon à ce que les motoneigistes puissent traverser l'autoroute à ce niveau et que, d'autre part, le passage agricole proposé au km 17,5 serait utilisé par les usagers de VTT pour leur permettre de rejoindre l'ancienne route 2, puis le lac Témiscouata, tel qu'actuellement.

## **6.3 Tronçon Notre-Dame-du-Lac/Cabano**

Rappelons que ce tronçon est caractérisé par la présence de terres agricoles, considérées comme étant les meilleures du Témiscouata. Au départ, plusieurs

variantes étaient envisagées pour les différents secteurs entre Notre-Dame-du-Lac et Cabano. Les principales optimisations apportées à ces variantes ont en commun qu'elles ont cherché à réduire les pertes et/ou le fractionnement anticipés des terres agricoles.

### ***Réduction des pertes anticipées de terres agricoles- Tronçon des km 31 à 33***

Ainsi, entre les km 31 et 33, par rapport à la variante initiale, le tracé d'autoroute a été rapproché de l'actuelle route 185 afin de réduire la perte et le fractionnement de terres agricoles, de maintenir les infrastructures et permet de conserver deux résidences.

En outre, aucune facilité de passage n'existait dans la variante de tracé initiale. Les optimisations ont mené à l'élaboration de deux passages agricoles sous l'autoroute aux km 31,5 et 36, en plus d'un pont d'étagement à la hauteur de la route Lizotte, ce qui viendra compenser les pertes de terres agricoles pour les exploitants en améliorant de façon notable les conditions de circulation de la machinerie. Ces passages faciliteront l'exploitation à long terme de ces terres agricoles, considérées comme les meilleures du Témiscouata, en minimisant les détours par les voies de desserte.

Mentionnons que la variante initiale permettait de conserver une dizaine de résidences. Ces optimisations pour favoriser les usages agricoles au détriment du milieu bâti n'auraient pas été considérées avant qu'une majorité des résidents du secteur se soit manifestée en faveur d'être acquis par le Ministère plutôt que de demeurer entre l'autoroute et la voie de desserte est. Plus généralement, en termes d'aménagement du territoire, il y a effectivement un avantage à favoriser la relocalisation des résidences à l'intérieur du périmètre urbain de Notre-Dame-du-Lac où les services publics sont plus appropriés et l'ambiance de meilleure qualité que celle qui découle de la proximité d'une autoroute (bruit, poussière, souillure des maisons) ou du milieu agricole (épandage de fumiers, utilisation de pesticides, etc.).

Mentionnons aussi qu'en 2002, la municipalité de Notre-Dame-du-Lac a convenu avec la CPTAQ d'un dézonage dans son périmètre urbain destiné à recevoir les résidents qui seraient touchés éventuellement par la construction de l'autoroute si elle s'effectuait dans l'axe de la route 185.

### ***Réduction des pertes anticipées de terres agricoles- Tronçon des km 35 à 37***

Le tracé de l'autoroute touche le bâtiment principal de la ferme Translieu qui devra être relocalisé ou acquis. Le cas échéant, cette relocalisation devra se faire du côté ouest parce que les terres exploitées par son propriétaire s'y trouvent. Comme les terres de ce côté sont en pente, la position du tracé a été optimisée pour dégager une superficie maximale et pour relocaliser la ferme entre la voie de desserte ouest de l'autoroute et le ruisseau Leclerc.

Par la même occasion, le déplacement du tracé vers l'est contribue à réduire le fractionnement des terres en culture qui se retrouverait entre l'autoroute et la route actuelle qui deviendra la desserte du côté est.

### ***Accès au poste de contrôle routier***

Sur ce tronçon, le concept du projet comporte un poste de contrôle routier. Ce poste, qui serait accessible directement sur la chaussée est de l'autoroute, contrairement au poste de contrôle actuel à Cabano, est situé avant la jonction avec la route 232 pour être quasi incontournable par les véhicules lourds en provenance du Nouveau-Brunswick.

Pour contrôler les véhicules lourds circulant dans l'autre sens (direction sud), il faut prévoir la possibilité de les rabattre à l'intérieur d'une zone dont le rayon maximal est de 15 km, donc de leur permettre, notamment, des demi-tours sur l'autoroute par le biais d'échangeurs. Il est proposé d'aménager un échangeur complet de type losange à la hauteur de la route Lizotte. Comme il était déjà question d'implanter un pont d'étagement pour faciliter les déplacements de la machinerie agricole, il s'agira donc d'y ajouter des bretelles d'entrée et de sortie. Ces infrastructures complémentaires ne nécessiteront pas d'empiéter sur d'autres terres en culture, car c'est l'emplacement des voies de desserte qui conditionnera la perte de terres à la hauteur du pont d'étagement de la route Lizotte.

L'aménagement d'un échangeur complet à la hauteur de la route Lizotte réduira à environ 4 km les détours pour les véhicules lourds à contrôler. Indirectement, il facilitera aussi l'accès aux commerces implantés actuellement le long de la route 185 qui deviendra la desserte de l'autoroute et surtout l'accessibilité de l'autoroute aux policiers.

## **6.4 Illustration du projet**

Dans le contexte de la présente étude environnementale pour l'aménagement d'une autoroute à quatre voies divisées dans le corridor de la route 185 entre la ville de

Cabano et la frontière du Québec avec le Nouveau-Brunswick, le projet porte sur la réalisation de trois tronçons (figures 6.1, 6.2 et 6.3).

- tronçon Nouveau-Brunswick/Dégelis – km 0 à 14,4 (figure 6.1);
- tronçon Dégelis/Notre-Dame-du-Lac – km 15,3 à 28,4 (figure 6.2);
- tronçon Notre-Dame-du-Lac/Cabano – km 30,3 à 37 (figure 6.3).

La longueur totale de la route qui sera convertie en autoroute totalisera 34,2 km et représentera un investissement de 338 M\$.



Figure 6.1 Tracé optimisé d'autoroute du Nouveau-Brunswick à Dégelis.  
11 x GRAND

Figure 6.1 Tracé optimisé d'autoroute du Nouveau-Brunswick à Dégelis.  
ENDOS 11 x GRAND

Figure 6.2 Tracé optimisé d'autoroute de Dégelis à Notre-Dame-du-Lac.  
11 x GRAND

Figure 6.2 Tracé optimisé d'autoroute de Dégelis à Notre-Dame-du-Lac.  
ENDOS 11 x GRAND

Figure 6.3      Tracé optimisé d'autoroute de Notre-Dame-du-Lac à Cabano.  
11 x 17

Figure 6.3 Tracé optimisé d'autoroute de Notre-Dame-du-Lac à Cabano.  
ENDOS 11 x 17

## 7. IDENTIFICATION ET ÉVALUATION DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT DES AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS

---

Ce chapitre résume les principaux impacts appréhendés du projet de construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185, entre Cabano et la frontière du Nouveau-Brunswick.

Le premier paragraphe résume les impacts résiduels, tant sur le milieu naturel qu'humain, dont l'importance sera mineure ou négligeable. Par la suite, les principaux impacts résiduels du projet sont exposés par tronçon afin que le lecteur puisse se faire une idée juste des changements induits par la réalisation du projet.

### 7.1 Impacts résiduels dont l'importance sera mineure ou négligeable

Les impacts résiduels du projet seront en bonne partie d'importance mineure ou négligeable. Il en est question sommairement dans les sections qui suivent. Les impacts résiduels plus significatifs sont ensuite décrits pour chaque tronçon d'autoroute proposé.

#### 7.1.1 Milieu naturel

Concernant le milieu naturel, deux impacts sur les sols seront susceptibles de se produire : l'un en phase construction, à savoir des phénomènes d'érosion des sols et de mise en transport des sédiments, et l'autre en phase d'exploitation, à savoir l'augmentation du ruissellement vers les systèmes de drainage puis vers les cours d'eau du fait de la plus grande superficie occupée par la chaussée. Par ailleurs, deux impacts seront également susceptibles de concerner la qualité des eaux de surface : il s'agit de la dégradation temporaire de la qualité de l'eau pendant les travaux et de l'augmentation des concentrations en chlorure dans les cours d'eau environnants lorsque l'autoroute sera en opération. Des mesures seront appliquées pour limiter l'apport de sédiments fins dans les cours d'eau.

#### 7.1.2 Milieu biologique

Les impacts sur le milieu biologique concerneront cinq composantes. En premier lieu, la végétation subira les impacts suivants : son enlèvement à l'intérieur de l'emprise, la perte de peuplements d'intérêt, la perte de végétation riveraine et la modification des communautés végétales en bordure des routes.

Les impacts sur la faune aquatique concerneront la mise en suspension de particules fines lors des travaux de construction, la perte d'habitats pour la faune aquatique et

l'effet sur la vie aquatique associé à la dégradation de la qualité de l'eau par les chlorures. Outre les mesures générales de mitigation appliquées pour minimiser les impacts sur la qualité de l'eau, les portions des cours d'eau affectées par les travaux seront réaménagées convenablement afin de retrouver les caractéristiques fonctionnelles de l'habitat du poisson et les rives perturbées seront renaturalisées à l'aide de plantes indigènes.

Concernant les reptiles et amphibiens, les impacts concerneront la perte d'habitats pour les espèces associées au milieu riverain des cours d'eau qui seront traversés par l'autoroute. Précisons qu'aucune mesure d'atténuation ne s'applique à cet impact.

Les impacts sur la faune terrestre seront de plusieurs ordres : les risques de collision avec la grande faune, les pertes d'habitats terrestres pour la faune en général, les pertes d'habitats terrestres pour les espèces à statut précaire et la limitation des déplacements de la petite faune.

Les impacts sur la faune avienne prendront également plusieurs aspects : le dérangement des couples nicheurs en bordure de l'emprise, les pertes d'habitats pour plusieurs espèces d'oiseaux et la protection des habitats des espèces à statut précaire. Les travaux de déboisement seront réalisés en dehors de la période de nidification des oiseaux pour prévenir la destruction accidentelle de nids.

### 7.1.3 Milieu humain

Outre l'acquisition de bâtiments et de parties de terrain, dont l'importance sera variable et qui sont donc abordés à la section 7.2, les impacts sur le milieu humain seront la perte de superficie pour le développement résidentiel et la diminution de la marge de recul de certains bâtiments.

Concernant les impacts sur les infrastructures publiques, ils concerneront les risques de les endommager accidentellement durant les travaux. Le souillage des voies locales de circulation sera aussi un inconvénient pour la population pendant cette période.

Trois impacts sont susceptibles de se produire sur la qualité de l'eau potable : les risques de contamination aux hydrocarbures, l'incorporation de chlorure dans les eaux souterraines et la réduction des apports d'eau potable associée au rabattement de la nappe phréatique. Ces impacts seront atténués par un suivi des puits d'eau jugés à risque et par l'application de mesures correctives pour assurer aux propriétaires concernés un approvisionnement d'eau en qualité acceptable et en quantité suffisante.

Sur sept impacts appréhendés sur l'agriculture, l'importance résiduelle de trois d'entre eux est jugée mineure : il s'agit de l'acquisition d'une ferme, de la réduction du potentiel de production acéricole et de la réduction du potentiel de production forestière. Les autres impacts sur cette composante sont la perte de superficies cultivées, la réduction du territoire agricole protégé (incluant les superficies non cultivées) et la création d'enclaves agricoles, dont l'importance résiduelle sera moyenne. Le dernier impact, soit la modification des parcours pour la machinerie agricole, sera en fait positif. En effet, la présence de traverses agricoles et de ponts d'étagement permettra aux agriculteurs de traverser l'autoroute d'une manière sécuritaire.

Les impacts appréhendés sur les activités et les équipements récréotouristiques seront limités à la période de construction et concerneront les nuisances pour les usagers du parc linéaire interprovincial Petit Témis, ainsi que pour les adeptes de la motoneige et du VTT, aux points de traversée sur l'autoroute. Tous les sentiers récréatifs seront toutefois maintenus après les travaux et, comme les passages seront étagés, ils seront plus sécuritaires qu'actuellement.

Les activités industrielles de la zone d'étude sont réparties le long de la route 185 et à l'intérieur du parc industriel de Dégelis. Les impacts sur les activités industrielles seront plutôt positifs en raison de l'amélioration des conditions de transport de marchandises. Toutefois, l'expropriation d'une entreprise et l'empiétement sur une gravière seront les principaux impacts négatifs du projet sur cette composante.

L'importance des impacts résiduels sur les activités commerciales sera d'importance mineure. Il s'agira de l'expropriation de cinq commerces. Un autre impact est positif (la stimulation de l'économie régionale lors des travaux de construction) et les deux autres impacts résiduels sont d'importance moyenne (réduction de la visibilité et des accès aux commerces et perte potentielle de revenus fiscaux pour la municipalité de Notre-Dame-du-Lac associée aux acquisitions requises pour construire l'autoroute).

En matière d'archéologie et de patrimoine, les impacts susceptibles de se produire seront la mise à jour accidentelle de vestiges archéologiques durant les travaux. Pour minimiser ce risque, les emprises requises pour le projet feront l'objet d'un inventaire archéologique avant les travaux afin de vérifier la présence ou l'absence de vestiges archéologiques.

La qualité de l'air sera également une composante susceptible d'être affectée par le projet, l'impact concernera plus précisément la dégradation temporaire de la qualité de l'air pendant les travaux de construction.

Concernant le paysage, les principaux impacts résiduels concernent la modification du paysage et du champ visuel des résidants et des usagers du fait de la présence des chantiers de construction, la modification du paysage et du champ visuel des résidants et des usagers du fait des travaux de déboisement, la modification du paysage et du champ visuel des résidants et des usagers du fait des travaux de terrassement, la modification du paysage et du champ visuel des observateurs associée à la présence des infrastructures, l'atteinte à des éléments d'attrait du paysage bâti, la perception d'éléments de dégradation visuelle pour les usagers en phase d'exploitation, et le maintien des vues attrayantes en phase d'exploitation.

Enfin, des impacts sont appréhendés sur la circulation routière : il s'agira de la sécurité des déplacements durant les travaux et des habitudes de déplacements des résidants qui seront modifiées pendant la période de construction.

#### 7.1.4 Importance de l'impact résiduel des composantes précédemment énumérées

Du fait de l'application des mesures d'atténuation spécifiques à chacune de ces composantes (sauf exception) et d'une ou plusieurs des raisons énumérées ci-après, l'importance de l'impact résiduel sur chacune de ces composantes a été jugée mineure, voire négligeable dans quelques cas. Les raisons évoquées sont : le peu de sensibilité de la composante dans le milieu récepteur, le caractère limité des pertes (qu'il s'agisse de superficies (par exemple la perte de peuplements d'intérêt sera limitée) ou de bâtiments (par exemple une ferme seulement doit être déplacée ou acquise, le nombre d'industries et de commerces qui seront déplacés est également limité)), le fait qu'il ne s'agisse que d'un risque somme toute peu probable, le caractère ponctuel de l'impact, le fait que l'impact soit limité dans le temps (par exemple, il ne se produira que lors des travaux), mais aussi la compensation de pertes d'habitats dans le cas de la faune aquatique, la présence d'habitats de remplacement à proximité pour la faune terrestre, etc.

## 7.2 **Principaux impacts résiduels par tronçon**

### 7.2.1 Tronçon Nouveau-Brunswick/Dégelis

Les principaux impacts résiduels sur ce tronçon concerneront certains commerçants qui perdront un accès direct et une visibilité qui représentaient, particulièrement pour ceux qui sont sensibles à une variation de la circulation de transit (motel, restaurant, station-service et dépanneur), deux atouts importants dans leur contexte d'affaires respectif. Le Ministère espère que la mise en place d'un demi-échangeur en direction sud, à la hauteur de la rue Industrielle leur créera dans les prochaines années des opportunités de relocalisation à l'intérieur du périmètre urbain de Dégelis où ils

pourront aussi bénéficier des services municipaux en place. L'aménagement d'un échangeur à la frontière avec le Nouveau-Brunswick minimisera aussi cet impact pour deux commerces en particulier.

Dans un autre ordre d'idées, les résidants établis en bordure de la route 185 devront dorénavant effectuer des détours plus ou moins longs pour accéder à leur propriété fractionnée par l'autoroute, malgré la mise en place d'un passage public à la hauteur du km 8,8. Enfin, la perte de terres en culture au sud-ouest du périmètre urbain de Dégelis affectera les exploitations agricoles qui devront se rabattre sur d'autres terres pour maintenir leur niveau d'activités. Notons qu'aucune résidence ne devra être acquise ou relocalisée sur ce tronçon. Deux bâtiments industriels seront acquis ou déplacés dans le parc industriel de Dégelis et aucun commerce ne sera touché par le projet.

### 7.2.2 Tronçon Dégelis/Notre-Dame-du-Lac

Si la restauration du chemin du Lac représente un impact positif pour la majorité des résidants le long de cet axe, il en sera autrement pour 16 résidants et un commerçant qui devront envisager la vente de leur propriété et pour certains le déplacement de leur résidence vers d'autres sites disponibles, dans le périmètre urbain de Notre-Dame-du-Lac ou ailleurs. Notons que pour l'ensemble du projet, un total de 45 résidences pourraient être acquises ou relocalisées avant le début des travaux de construction de l'autoroute projetée. L'aménagement du demi-échangeur à la hauteur de la route Saint-Benoît nécessitera l'acquisition de plusieurs résidants en bordure du lac en raison des remblais qu'il faudra mettre en place pour l'aménagement du pont d'étagement. La réutilisation de l'emprise de la route 185 actuelle pour l'autoroute aura aussi comme conséquence d'accroître le nombre d'acquisitions, faute de pouvoir aménager des accès dont la pente vers le chemin du Lac serait convenable. Au nord de Dégelis, on notera que là aussi des terres en culture disparaîtront au profit de la mise en place du corridor autoroutier. Un passage agricole au km 17,5 améliorera par contre les conditions générales de circulation au plan de la sécurité.

Enfin, une fois l'autoroute construite, l'éloignement vers l'ouest de la circulation devrait se traduire par une réduction des nuisances comme le bruit dans les zones près du lac vouées à la villégiature ou au développement résidentiel. Par contre, comme partout ailleurs, l'ambiance sonore sera affectée en période de travaux et cela pourrait être plus préoccupant aux environs des périmètres urbains de Dégelis et Notre-Dame-du-Lac vu la densité plus grande de résidences dans ces secteurs. La construction du tronçon situé entre les km 23 à 28 sera également préoccupante au niveau du bruit en raison de la proximité du lac Témiscouata et de la zone de villégiature qui le borde. Notons d'ailleurs, et ceci est valable pour les trois tronçons, que bien que le projet

aura pour avantage d'améliorer de façon notable le climat sonore dans la plupart des secteurs habités, il reste que, par endroits, le bruit constituera une nuisance plus importante qu'actuellement. Les modélisations sonores démontrent que le projet aura un impact positif pour 185 résidants (67 %) sur 277 situés à moins de 300 m de l'emprise de l'autoroute proposée et nul pour 16 autres (6 %). Aussi, le projet donnera l'occasion à 40 résidants (14 %) établis dans cette bande de 300 m de se relocaliser dans des secteurs urbains. Finalement, 36 résidants (13 %) connaîtront une augmentation du niveau de bruit en raison du rapprochement de la circulation par rapport à la situation actuelle. L'intensité de l'impact varie de faible (32 résidants) à moyenne (4 résidants) selon le cas. Aucune mesure particulière n'est envisagée pour atténuer l'impact du bruit pour ces résidants.

Par ailleurs, le déplacement de l'axe routier vers l'ouest aura comme conséquence de fractionner les propriétés le long de la route 185. Le rehaussement du corridor routier plus haut sur la pente du lac fera également en sorte que les infrastructures seront plus perceptibles à partir du lac Témiscouata, sauf à la hauteur du carrefour avec la route Saint-Benoît où le Ministère a opté pour un encaissement de l'autoroute pour minimiser les impacts visuel et sonore.

En contrepartie, le nouveau positionnement en hauteur de l'axe routier fournira des opportunités aux usagers de mieux percevoir le lac Témiscouata par endroits, de loin le principal attrait récréotouristique de la région du Témiscouata.

### 7.2.3 Tronçon Notre-Dame-du-Lac/Cabano

L'impact résiduel le plus significatif dans le tronçon Notre-Dame-du-Lac/Cabano est sans contredit la perte de terres en culture. Les exploitants devront trouver d'autres terres pour maintenir leur niveau de production ou leur permettre d'épandre leurs fumiers en respectant les normes établies. Ils y gagneront toutefois sur le plan de la circulation. La mise en place de deux passages agricoles, d'un pont d'étagement et de desserte de part et d'autre de l'autoroute leur permettra de sécuriser leurs déplacements tout en leur évitant les temps d'attente que la traversée ou l'utilisation de la route 185 pouvaient occasionner, particulièrement durant la période récréotouristique.

On trouve aussi le long de ce tronçon quelques commerçants qui ne bénéficieront plus d'un accès direct comme par le passé. Mais comme l'autoroute sera réaménagée dans l'axe de la route 185, ces commerçants ne subiront pas de perte de visibilité, au contraire. La mise en place d'un échangeur à la hauteur de la route Lizotte, requis d'abord pour faciliter les demi-tours des camions vers le poste de contrôle routier, aura comme avantage secondaire de réduire l'impact associé à la perte d'accès directs.

Notons que 29 résidences et quatre commerces devront être acquis ou relocalisés sur ce tronçon. Aussi, la majorité des 45 résidences touchées par le projet sont principalement concentrées dans la municipalité de Notre-Dame-du-Lac, ce qui pourra représenter une perte significative de valeur mobilière et de revenus fonciers dans la mesure où peu de propriétaires choisissent de s'établir de nouveau dans la municipalité. À cet effet, mentionnons les efforts récents des élus de la municipalité de Notre-Dame-du-Lac pour convenir d'une entente avec la CPTAQ pour l'établissement d'un nouveau quartier résidentiel. Établi en 2002, en zone agricole protégée, le développement Leclerc donne aux résidents touchés par le projet une opportunité de se relocaliser dans le périmètre urbain, dans un secteur qui surplombe l'autoroute et qui offre une vue panoramique sur le lac Témiscouata.



## **8. PROGRAMME DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI**

---

### **8.1 Surveillance**

Le programme de surveillance environnementale du projet consistera à déterminer les modalités pour s'assurer que les mesures d'atténuation proposées dans cette étude d'impact soient appliquées rigoureusement. Le programme de surveillance sera mis en œuvre et effectué en deux phases, soit 1) lors de la préparation des plans et devis, où seront alors intégrées les mesures d'atténuation contenues dans l'étude d'impact et 2) au cours des travaux de construction, afin de s'assurer de la bonne qualité d'exécution des ouvrages et du respect des clauses environnementales. Les mesures que l'entrepreneur devra appliquer pour protéger l'environnement seront incluses dans son cahier des charges. Au besoin, des modalités de pénalités devraient être appliquées pour le non-respect des clauses environnementales inscrites au cahier des charges.

### **8.2 Suivi environnemental**

#### **8.2.1 Qualité de l'eau potable**

Les puits à risque feront l'objet d'un programme de suivi de même que d'autres puits choisis parmi les puits jugés sécuritaires. Après la fin du projet, des analyses seront effectuées sur ces puits chaque printemps, et ce, pour une période minimale de deux ans. Les résultats obtenus seront comparés à ceux des échantillonnages effectués avant la réalisation des travaux de construction.

Dans le cas où la qualité de l'eau n'aurait pas varié, le suivi prendra fin après ces deux ans. Dans le cas où la qualité de l'eau diminuerait en deçà des critères acceptables et que la cause de cette détérioration serait liée à la réalisation du projet, le suivi environnemental sera prolongé d'au moins un an.

Dans le cas où la qualité de l'eau se détériorerait au point où les critères acceptables recommandés en matière d'eau de consommation domestique seraient désuets et que cette détérioration serait directement liée à la réalisation du projet, des mesures seront prises pour assurer l'approvisionnement en eau potable (en quantité suffisante et de qualité acceptable) aux propriétaires visés.

#### **8.2.2 Collisions avec la grande faune**

Les spécialistes de la grande faune du MTQ, en collaboration avec des partenaires des secteurs publics et privés, réalisent des interventions pour réduire les collisions avec la grande faune. Le MTQ continuera à suivre de près cet aspect en compilant les collisions, et ce, sans limite temporelle afin d'apporter les mesures qui s'imposent au

moment opportun. Comme les populations de la grande faune sont extrêmement variables en fonction des conditions climatiques et de l'évolution des milieux naturels (qualité de l'habitat), les mesures à préconiser peuvent être de différentes natures et doivent être adaptées au contexte évolutif de la situation.

### 8.2.3 Aménagements paysagers

En matière de paysage, il est prévu de mettre en place des plantations dans l'emprise dans le but d'harmoniser les talus de la nouvelle infrastructure routière avec la composition du relief naturel et du paysage environnant. Afin d'assurer la pérennité de ces plantations (par exemple, le long du parc linéaire Petit Témis ou sur le talus bordant le poste de contrôle), l'entrepreneur sera responsable de l'entretien des aménagements paysagers et du remplacement des plantes mortes pour une période de deux ans suivant les travaux. Pendant cette période, un spécialiste du MTQ s'assurera que le contrat est respecté, effectuera les inspections et rédigera les avis qui s'imposent relativement au contrôle de la qualité des aménagements.

### 8.2.4 Intégrité de l'infrastructure routière

À la fin de chacun des contrats de construction, le tronçon de route mis en service se retrouvera à la phase d'exploitation. Le MTQ procédera alors à des inspections régulières des nouveaux ouvrages afin d'intervenir immédiatement si des problèmes surgissent. Ce suivi n'a pas de limite dans le temps et assure la compatibilité d'usage entre le réseau routier et son environnement.

## 9. PLAN DES MESURES D'URGENCE

---

La construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185, entre Cabano et le Nouveau-Brunswick, 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 (MTQ, 2000) dont les grandes lignes sont décrites dans le rapport principal d'étude d'impact. Ce plan est suivi et mis à jour périodiquement par la Direction territoriale. Une copie a été remise à la MRC du Témiscouata et aux autorités de la Sûreté du Québec.

Le plan d'urgence du MTQ comprend notamment :

- la nomination de répondants locale et régionale;
- le tenue à jour d'un répertoire téléphonique d'urgence;
- la définition du rôle des intervenants;
- la définition des règles générales des fermetures des routes;
- la définition des niveaux d'alerte;
- le programme de formation;
- la signature d'ententes régionales avec le ministère de la Sécurité publique;
- la stratégie de communication en situation d'urgence;
- l'harmonisation avec les plans d'urgence municipaux;
- l'élaboration d'une liste des équipements disponibles.

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 œuvre 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.



## 10. CONCLUSION

---

La construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185, entre Cabano et le Nouveau-Brunswick, répondra aux objectifs de fonctionnalité et de sécurité que poursuit le Ministère pour son réseau routier. Ce projet s'inscrit d'abord à l'intérieur d'un autre plus global qui consiste à terminer la construction de l'autoroute transcanadienne, d'un océan à l'autre.

Localement, la construction d'une autoroute à quatre voies est la solution préconisée par tous pour mettre un terme aux nombreux accidents mortels des dernières années. Plus d'une centaine de personnes y ont laissé la vie depuis 1990, sans compter de nombreux blessés graves. Dans la région du Témiscouata, il n'y a pas une famille qui n'a pas perdu un fils, un parent ou un ami.

Dans le contexte de ce projet, le Ministère a effectué des efforts considérables pour consulter la population et les principaux organismes la représentant. Plusieurs optimisations apportées au projet ont directement découlé de ces échanges. En ce sens, le projet devrait être accueilli plutôt favorablement dans la communauté, d'autant plus qu'il répond localement à une urgence de sécuriser une route reconnue dangereuse.

Ce projet aura des impacts sur le milieu, mais de nombreuses mesures d'atténuation seront appliquées pour les maintenir à un niveau acceptable pour la population et pour l'environnement en général. Dans l'ensemble, les impacts résiduels du projet ne seront pas importants.

C'est en période de construction que les impacts résiduels seront les plus significatifs sur le milieu naturel. La plupart des travaux qui seront réalisés auront comme conséquence de perturber, d'une manière ou d'une autre, les sols, la végétation, la qualité des eaux, les conditions actuelles de drainage et, par effet d'entraînement, la faune.

Pour le milieu humain, les impacts résiduels négatifs en période de construction concerneront surtout la qualité de vie des résidants qui subiront quelques nuisances pendant la réalisation du projet. Ils pourront être dérangés par le bruit, par la poussière, par les chaussées souillées, par les véhicules transportant divers matériaux comme des déblais ou par les conditions de circulation plus difficiles qu'en situation normale.

Par contre, une fois la construction complétée, il y a tout lieu de croire que les nuisances associées à la circulation routière seront atténuées en plusieurs endroits en raison de l'éloignement relatif des infrastructures projetées par rapport au milieu bâti.

Enfin, au-delà des retombées économiques positives dans les localités concernées durant la construction, c'est surtout son effet structurant sur le développement économique futur de la région que l'on doit retenir. Une fois l'autoroute complétée, c'est le dynamisme des entreprises et des chefs de file locaux qui déterminera dans quelle mesure la région tirera avantage d'un axe routier sécuritaire et plus performant en matière de transport.