

---

---

# MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

## AVIS DE PROJET

### AMÉLIORATION DE LA ROUTE 173 À SAINT-THÉOPHILE À L'APPROCHE NORD DU POSTE FRONTALIER D'ARMSTRONG #20 3471-0517



AVRIL 2006

---

---

|   |  |
|---|--|
| <b>À l'usage du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs</b> | <b>Date de réception</b><br><br><b>Numéro de dossier</b> |
|---|--|

### 1. Initiateur du projet

|                                |  |
|--------------------------------|--|
| <b>Nom :</b>                   | Ministère des Transports   |
| <b>Adresse :</b>               | 1156, boulevard de la Rive-Sud<br>-----<br>Saint-Romuald, (Québec)<br>-----<br>G6W 5M6 |
| <b>Téléphone :</b>             | (418) 839-5581   |
| <b>Télécopieur :</b>           | (418) 834-7338   |
| <b>Courriel :</b>              | dtca@mtq.gouv.qc.ca  |
| <b>Responsable du projet :</b> | André Caron, Directeur   |

### 2. Consultant mandaté par l'initiateur du projet (s'il y a lieu)

|                                |                |
|--------------------------------|----------------|
| <b>Nom :</b>                   |                |
| <b>Adresse :</b>               | -----<br>----- |
| <b>Téléphone :</b>             | ( )            |
| <b>Télécopieur :</b>           | ( )            |
| <b>Courriel :</b>              |                |
| <b>Responsable du projet :</b> |                |

### **3. Titre du projet**

*Amélioration de la route 173 à Saint-Théophile à l'approche nord du poste frontalier d'Armstrong.*

### **4. Objectifs et justification du projet**

Mentionner les principaux objectifs poursuivis et faire ressortir les raisons motivant la réalisation du projet.

*L'objectif principal de ce projet est de sécuriser l'approche nord du poste frontalier lorsque se crée une file d'attente à la douane américaine et d'arrimer ces travaux à ceux prévus par les autorités américaines.*

### **5. Localisation du projet**

Mentionner l'emplacement ou les emplacements où le projet est susceptible de se réaliser et inscrire, si connus, les numéros cadastraux (en termes de lot, rang, canton et municipalités). Préciser la Municipalité Régionale de Comté. Ajouter en annexe une carte topographique ou cadastrale de localisation du projet.

*Ce projet est localisé sur le territoire de la municipalité de Saint-Théophile, dans la MRC de Beauce-Sartigan. Plus précisément, il vise un tronçon d'environ 1,5 kilomètre de la route 173 à partir de la frontière américaine en direction nord. Une carte de localisation à la fin du présent avis permet de visualiser les limites du projet.*

### **6. Propriété des terrains**

Indiquer, s'il y a lieu, le statut de propriété des terrains où la réalisation du projet est prévue. Fournir ces renseignements sur une carte si possible.

*La plupart des superficies requises pour le projet sont des propriétés privées. Selon le concept préliminaire du projet une douzaine de propriétés seront directement touchées par le projet. Parmi elles, nous comptons une propriété du gouvernement canadien et une autre du gouvernement québécois.*

## **7. Description du projet et de ses variantes**

Pour chacune des phases (aménagement, construction et exploitation), décrire les principales caractéristiques associées à chacune des variantes du projet, incluant les activités, aménagements et travaux prévus (déboisement, expropriation, dynamitage, remblayage, etc.). Décrire sommairement les modalités d'exécution, les technologies utilisées, les équipements requis, les matières premières et matériaux utilisés, etc. Ajouter en annexe tous les documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (plan, croquis, vue en coupe, etc.).

*Présentement, l'emprise moyenne prévue est d'un peu plus de 35 mètres. Il s'agit, en fait, de construire une voie additionnelle en direction sud (vers les États-Unis) pour les camions et ce, de manière à séparer la circulation des camions de celle des voitures en période de refoulement à la frontière.*

*Il est de plus en plus fréquent de voir les conducteurs de poids lourds effectuer des manœuvres dangereuses pour éviter les longues files d'attente de voitures qui se forment principalement lors de la période estivale. Certains camionneurs empruntent la voie opposée, en sens contraire de la circulation, pendant que les conducteurs et les passagers des véhicules automobiles qui se trouvent immobilisés, en raison des délais d'attente à la douane, sortent et marchent entre les véhicules. La voie en direction sud de la route 173 devient un grand stationnement. Cette situation est d'autant plus préoccupante qu'à cet endroit le pourcentage de camions est de plus de 40 %, ce qui représente en moyenne entre 350 et 430 véhicules lourds par jour, le débit le plus élevé étant observé en été.*

*À la hauteur du poste frontalier, la voie pour camions contournera la boutique hors taxe en empruntant une bretelle qui sera spécialement conçue à cet effet. Cette bretelle s'intégrera aux aménagements prévus par les autorités américaines à leur poste frontalier.*

*Outre l'amélioration de la route 173, le projet inclut un volet signalisation comprenant notamment l'ajout de panneaux de signalisation, des panneaux à messages variables et également un système de caméras.*

## **8. Composantes du milieu et principales contraintes à la réalisation du projet**

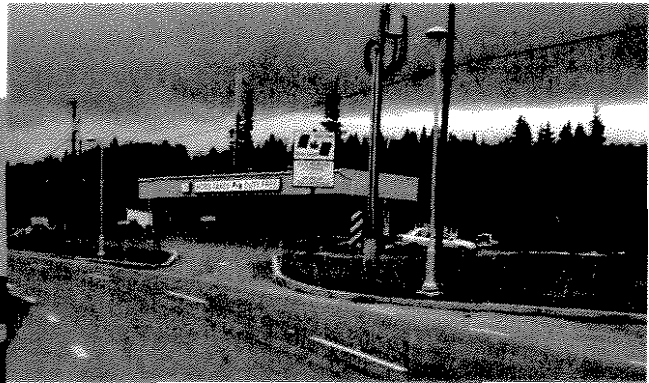
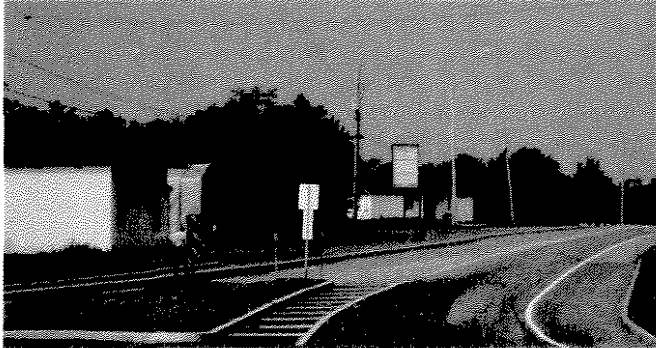
Pour l'emplacement envisagé, décrire brièvement les milieux naturel et humain tels qu'ils se présentent avant la réalisation du projet, ainsi que les principales contraintes prévisibles (zonage, espace disponible, milieux sensibles, compatibilité avec les usages actuels, disponibilité des services, topographie, présence de bâtiments, préoccupations majeures de la population, etc.).

*À l'exception de l'approche immédiate du poste frontalier, l'ensemble du projet est essentiellement en secteur forestier. Les propriétés touchées ne sont pas en zone agricole protégée, ni en terres publiques. Une seule érablière se trouve dans la zone d'étude, à l'arrière de la boutique hors taxe, et un léger empiètement est possible sur celle-ci.*

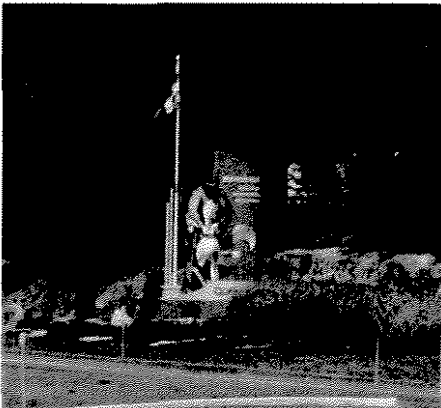


*Une grande partie des superficies qui devront être acquises appartient à Domtar. En effet, nous évaluons présentement que sur la longueur de 1,5 km du projet, environ un kilomètre longe les propriétés de Domtar.*

*Outre les installations du gouvernement du Canada, les bâtiments principaux qui sont érigés sur des terrains adjacents à la route, sont la Boutique hors taxe et deux bâtiments de services (courrier et courtier en dédouanement).*



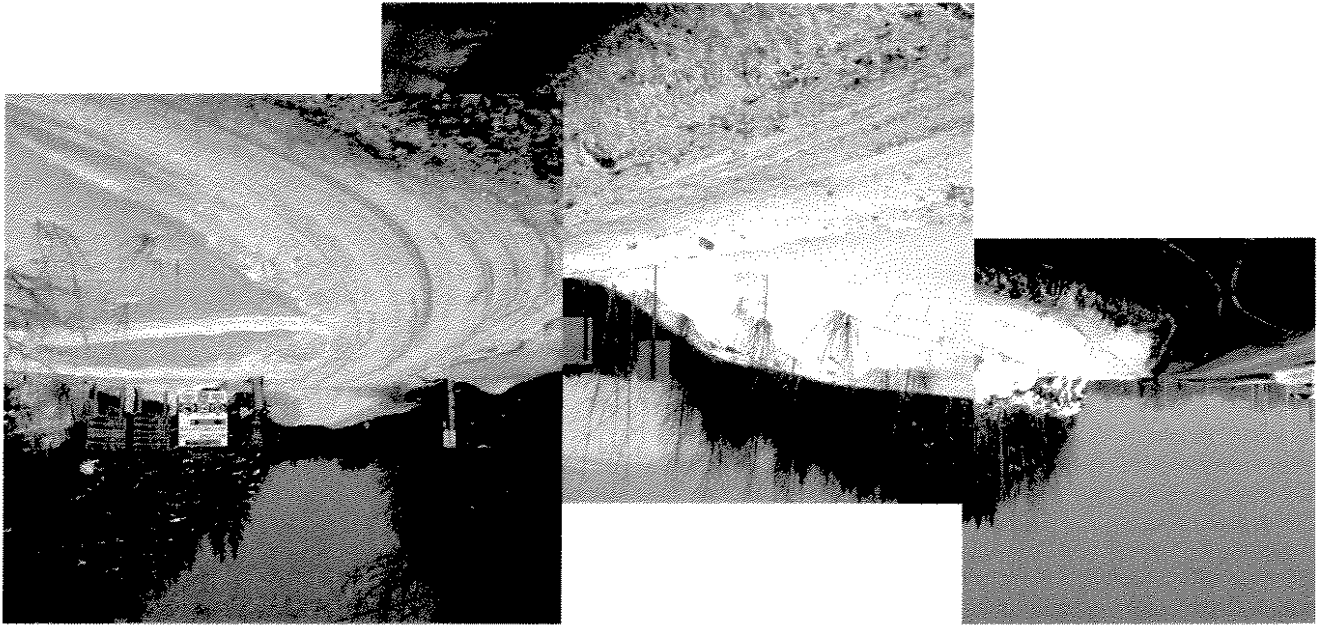
*Aucune résidence permanente n'est touchée. Selon les informations dont nous disposons actuellement, un seul chalet est situé sur un terrain adjacent à la route 173. Ce dernier n'est pas desservi en électricité. Le propriétaire fréquente à l'occasion sa propriété mais il est possible qu'il n'y passe pas la nuit, car le bâtiment, qui est une ancienne résidence, est placardé. Ce dernier est situé à près de 100 mètres de la route 173. Il pourrait être inclus dans la zone d'étude mais il est situé en dehors des limites du projet.*



*La borne d'accueil au Québec récemment aménagée est située dans la zone d'étude du projet. Quoique pour l'instant aucune modification de celle-ci ne soit envisagée, un souci particulier sera porté à l'aménagement paysager pour bien mettre en valeur la borne d'entrée au Québec et améliorer l'aspect général de l'approche du poste frontalier.*



*Quelques cours d'eau traversent la route 173 et devront faire l'objet d'un inventaire et d'une évaluation des impacts. Ces cours d'eau, qui font partie du bassin versant de la rivière Chaudière, sont des tributaires de la rivière du Monument qui est elle-même tributaire de la rivière du Loup.*



*Un sentier de motoneige provincial longe sur quelques centaines de mètres, une partie de la route 173 à l'approche du poste frontalier du côté est. Cette piste donne accès notamment au territoire américain. Au sud de Saint-Georges, la route 173 fait également partie du réseau de la Route verte.*

## 9. Principaux impacts appréhendés

Pour les phases d'aménagement, de construction et d'exploitation du projet, décrire sommairement les principaux impacts (milieux biophysique et humain) susceptibles d'être causés par la réalisation du projet.

*Les impacts appréhendés sont relativement restreints et toucheront principalement le milieu naturel. L'aménagement de la voie additionnelle pour les camions en direction sud nécessitera l'acquisition d'une bande boisée plus ou moins profonde de part et d'autres de l'emprise actuelle de la route 173 et l'allongement de ponceaux permettant la traversée de quelques cours d'eau. Le projet nécessitera du déboisement sur une bande de 8 à 10 mètres.*

*L'aménagement de la bretelle pour camions à la hauteur du poste frontalier pourrait nécessiter un léger empiètement en bordure de l'érablière située à cet endroit. Par contre l'empiètement devrait se faire sur une partie du terrain où il n'y a pas d'érable.*

*De plus, en ce qui concerne le milieu humain, certaines activités commerciales ou de services pourront être momentanément perturbées en raison de la relocalisation possible de certains bâtiments. Les accès et les stationnements de ces commerces ou services devront probablement être réaménagés. Des vérifications sont à faire quant à la présence de puits d'approvisionnement en eau potable et aux incidences du projet sur ceux-ci.*

*Parmi les impacts positifs du projet, outre l'amélioration de la sécurité et de la fluidité de la route, le projet aura pour effet d'améliorer l'accessibilité à la boutique hors taxes. En effet, lors des périodes de refoulement à la frontière, les automobilistes peuvent difficilement accéder à la boutique puisqu'ils doivent franchir la voie pour camions pour accéder ou sortir du stationnement.*

## 10. Calendrier de réalisation du projet

Indiquer le calendrier selon les différentes phases de réalisation du projet et en tenant compte du temps requis pour la préparation de l'étude d'impact et le déroulement de la procédure.

*Le Ministère entend débiter les travaux de construction au printemps 2008 et ce, de manière à s'arrimer aux travaux de construction qui seront entrepris du côté américain. Bien entendu, le respect de cette cible est conditionnel aux disponibilités budgétaires et au déroulement du dossier avec nos différents partenaires, notamment les autorités fédérales et américaines. Dans ce contexte, le Ministère vise au plus tard la fin de l'année 2006 pour le dépôt de l'étude d'impact au MDDEP.*

## 11. Phases ultérieures et projets connexes

Mentionner, s'il y a lieu, les phases ultérieures du projet et tout autre projet susceptible d'influencer la conception du projet proposé.

*Récemment le gouvernement canadien a reconstruit ses installations douanières de Saint-Théophile. Le gouvernement américain entend, quant à lui, emboîter le pas et investir plusieurs millions pour réaménager son poste frontière.*

Dans ce contexte l'approche routière nord de la frontière doit tenir compte des bonifications que les autorités américaines désirent apporter à leurs propres installations frontalières et par conséquent être intégrée à l'ensemble des travaux qui seront effectués à la frontière canado américaine à Saint-Théophile.

Le Ministère entend donc intégrer ce projet à l'ensemble des interventions déjà réalisées et celles à venir, tout en corrigeant une problématique de sécurité qui ne pourra que s'aggraver avec l'augmentation de la fréquentation de ce poste frontalier.

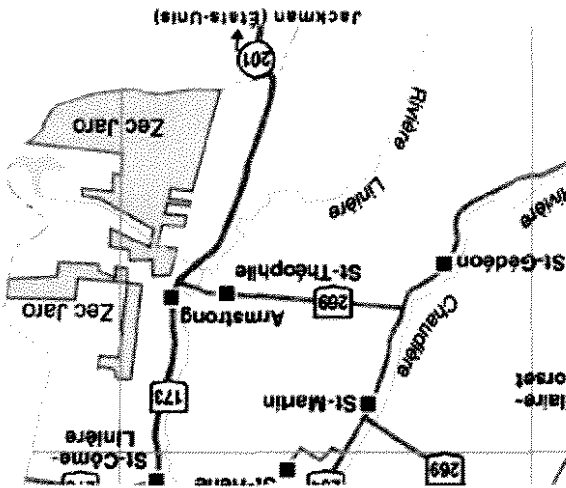
## 12. Modalités de consultation du public

Mentionner, s'il y a lieu, les diverses formes de consultation publique prévues au cours de l'élaboration de l'étude d'impact.

Compte tenu de l'ampleur restreinte du projet et du nombre peu élevé de propriétaires touchés, le Ministère envisage rencontrer ceux-ci ainsi que les représentants locaux et régionaux individuellement et en groupe.

Aussi, les représentants de la Zec Jaro, et les responsables du sentier provincial de laire-orsst seront également informés et consultés aux étapes clés du projet.

D'autres organismes représentant les usagers de la route à cet endroit, notamment les associations de camionneurs, pourront également être consultés.



## 13. Remarques

Inscrire tout autre renseignement jugé nécessaire à une meilleure compréhension du projet et au besoin, annexer des pages supplémentaires.

Je certifie que tous les renseignements mentionnés dans le présent avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.

Original signé le 18 avril 2006

par André Caron, directeur



### Carte de localisation

