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

**Étude d'impact sur l'environnement déposée
à la
ministre du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs**

**Réponses aux questions et
compléments d'informations**



Juillet 2007

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION	1
2. RÉPONSES AUX QUESTIONS ET COMMENTAIRES	2
3. COMPLÉMENT D'INFORMATIONS.....	15
3.1 CARACTÉRISATION DES SOLS.....	15
3.2 FAUNE AVIENNE.....	15
3.3 DÉPLACEMENT DE LA BOUCLE DE VIRAGE POUR CAMIONS DE DÉNEIGEMENT	16
3.4 PANNEAU À MESSAGES VARIABLES	16
3.5 EMPIÈTEMENT SUR LES TERRAINS	16

1. INTRODUCTION

Le ministère des Transports a déposé, en mars 2007, une étude d'impact sur l'environnement dans le cadre du projet d'amélioration de la route 173 à Saint-Théophile, à l'approche nord du poste frontalier d'Armstrong.

Dans le cadre de l'analyse de recevabilité de l'étude, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) a adressé une série de questions et commentaires. Le présent document comprend, dans une première partie, les réponses du Ministère à ces questions et commentaires.

En deuxième partie, on y retrouve les compléments d'informations par rapport au document principal.

2. RÉPONSES AUX QUESTIONS ET COMMENTAIRES

2.1 Description de la route actuelle – Sectionnement de la route (p. 3)

QC-1 *Dès le début de cette section, il est mentionné que « le projet touche deux sections de la route 173 ». On y distingue la « section courante », qui « se termine au chaînage 16+718 à l'intersection de la route 269 », de la section « installations douanières ». On croit comprendre que le réaménagement ne touchera qu'un segment entre les chaînages 0+000 et 1+200, mais pourquoi alors identifier la « section courante » par les quelque 16,7 km jusqu'à la route 269?*

L'ensemble du réseau routier, sous la responsabilité du Ministère, est découpé en plusieurs sections à des fins de gestion administrative. Comme indiqué, deux sections d'inventaires du réseau routier sont touchées par le projet, soit une partie de la section 173-01-012 et l'ensemble de la section 173-01-002. Le Ministère a indiqué les limites et la longueur de la section 173-01-012 uniquement à titre indicatif. Dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement, l'analyse porte uniquement sur la partie qui est touchée par le réaménagement, soit celle entre les chaînages 0+000 et 1+200 d'une longueur de 1,2 km.

QC-2 *Au second paragraphe de cette section, l'étude fixe la longueur de la section « installations douanières » comme étant de « 316 m en direction nord et 325 m en direction sud. » Expliquer la raison de deux mesures distinctes; est-ce par rapport au bureau de douane canadienne?*

Cette section routière est constituée de deux chaussées séparées. Le tracé longitudinal des deux chaussées est différent. Celui en direction nord est généralement rectiligne, tandis que la chaussée en direction sud est légèrement incurvée puisqu'elle contourne le poste frontalier canadien comme indiqué à la section 2.5 et illustré à la figure 2 du document principal de l'étude d'impact.

2.4.3 Description de la route actuelle – Caractéristiques géométriques de la route (section courante – 173-01-012) – Profil en long (p. 4)

QC-3 *Définir ce qu'est une courbe verticale, et décrire la différence avec la « pente ».*

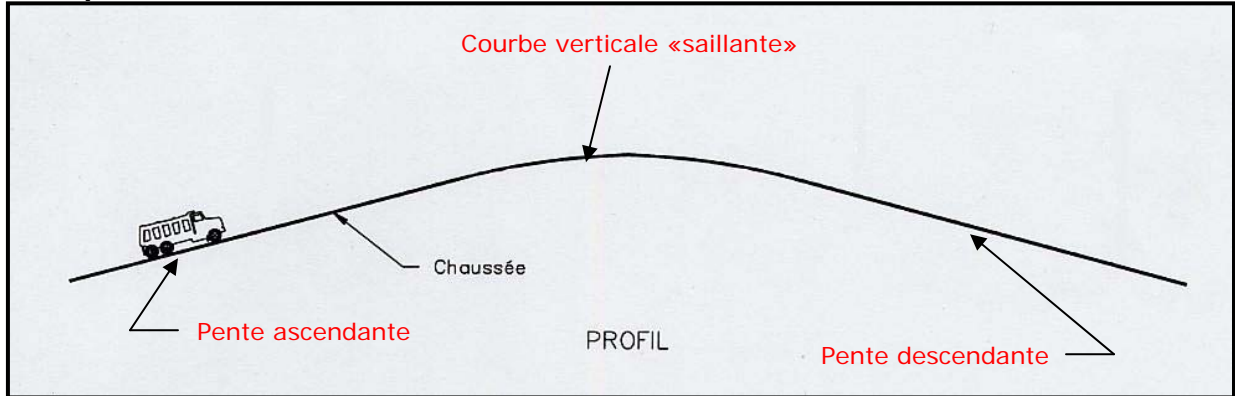
Le profil longitudinal d'une route, tout comme le tracé en plan, est une suite de droites raccordées entre elles par des courbes.

Dans le profil longitudinal, la pente est associée à une droite reliant deux points d'élévation différents. Suivant une direction donnée, les pentes peuvent être ascendantes ou descendantes.

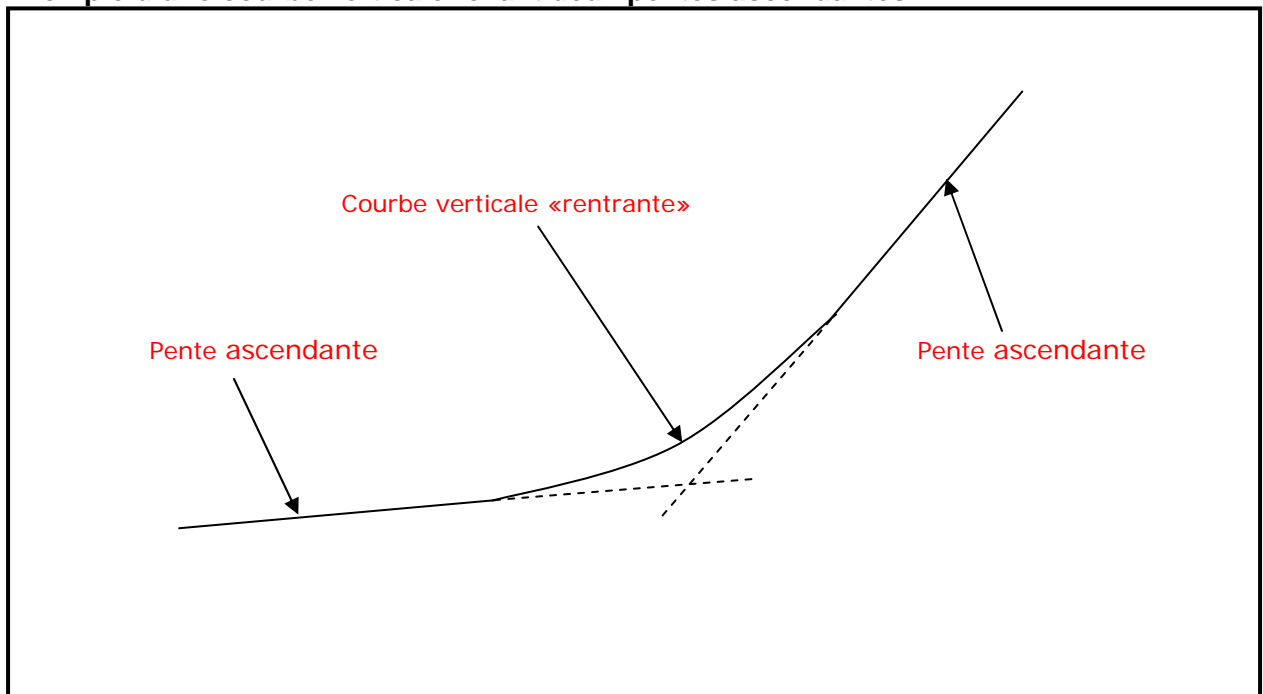
La courbe verticale sert à relier les pentes entre elles de façon à arrondir et atténuer l'angle formé par deux pentes. Il existe deux types de courbes verticales : les courbes convexes dites « saillantes » et les courbes concaves dites « rentrantes ». Une courbe

verticale peut relier deux pentes ascendantes, deux pentes descendantes ou une combinaison de ces deux types de pentes. Il est important de différencier les pentes des courbes puisque ce sont ces dernières qui limitent la distance de visibilité disponible pour les usagers de la route.

Exemple d'une courbe verticale saillante



Exemple d'une courbe verticale reliant deux pentes ascendantes



2.6 Description de la route actuelle – Conditions de circulation actuelles et futures (p. 7)

QC-4 *L'étude d'impact cite le Plan de transport Chaudière-Appalaches du MTQ. En quelle année a-t-il été publié? Il ne se retrouve pas dans la bibliographie. Ce plan estime le débit journalier moyen annuel de la route 173 au droit du poste frontalier à 1020 véhicules en 2015, et pourtant les débits de 2001 à 2005 ne montrent aucune tendance, ni à la baisse ni à la hausse. Veuillez expliquer.*

Le Plan de transport de la Chaudière-Appalaches a été rendu public en novembre 2002. Les prévisions de circulation ont été établies sur la base d'une augmentation annuelle de 1,8 % pour l'ensemble de la route 173 entre Saint-Georges et la frontière américaine. Cette augmentation annuelle a été calculée à partir d'un historique de 15 ans. Il est possible qu'en raison de facteurs externes, comme la variation du prix de l'essence ou du dollar canadien, les observations soient différentes des prévisions établies. C'est le cas de la route 173 à Saint-Théophile où l'achalandage est directement influencé par l'importance des échanges transfrontaliers. De plus, le débit de la route n'étant pas très élevé, il est plus difficile d'établir une augmentation relative juste. Cependant, la prévision de croissance nous semble réaliste à plus long terme.

6.5 Description du milieu biologique – Faune avienne (p. 42-48)

QC-5 *Présenter les résultats des tableaux 15 et 16 en termes d'individus observés pour chaque espèce.*

Tableau 15 Espèces et nombre d'individus répertoriés selon la méthode DRL aux stations d'écoute localisées dans les peuplements feuillus au poste frontalier d'Armstrong, juin 2006 (n = 2)

Espèce	Nombre d'individus observés
Viréo aux yeux rouges	14
Bruant à gorge blanche	6
Merle d'Amérique	5
Grive des bois	4
Paruline bleue	4
Paruline couronnée	4
Grive solitaire	2
Junco ardoisé	2
Moucherolle tchébec	2
Paruline à gorge orangée	2
Paruline flamboyante	2
Paruline noir et blanc	2

Tableau 16 Espèces et nombre d'individus répertoriés selon la méthode DRL aux stations d'écoute localisées dans les peuplements mélangés au poste frontalier d'Armstrong, juin 2006 (n = 3)

Espèce	Nombre d'individus observés
Viréo aux yeux rouges	12
Paruline à gorge noire	8
Troglodyte mignon	8
Bruant à gorge blanche	6
Paruline à gorge orangée	6
Grive des bois	6
Cardinal à poitrine rose	4
Mésange à tête noire	4
Grive à dos olive	4
Paruline à flancs marron	4
Paruline à joues grises	4
Paruline bleue	4
Paruline du Canada	4
Paruline noir et blanc	2
Pic mineur	2
Roitelet à couronne dorée	2
Pic maculé	2
Merle d'Amérique	1

7.4.1 Description du milieu humain – Éléments récréotouristiques – Corridor international Chaudière-Kennebec (p. 60)

QC-6 À la fin du deuxième et dernier paragraphe, une parenthèse cite le site Internet de ce projet, mais sans en donner l'adresse.

L'adresse du site Internet est inscrite à la bibliographie. Il s'agit de <http://www.chaudiere-kennebec.com>.

10.1 Description du projet – Section courante (p. 75-77)

QC-7 Au tout début de cette section, l'étude rapporte que « le projet débute à 1,5 km au nord de la frontière [...] ». Faire le lien avec les distances mentionnées à la section 2.1.

La limite nord du projet est située au chaînage 1+200 de la section 173-01-012 (section courante). Il y a une longueur de 1,2 km sur cette section et un peu plus de 300 m sur la

section 173-01-002 (installations douanières), ce qui fait une longueur totale de 1,5 km entre la frontière américaine et la limite nord du projet.

10.3 Description du projet – Aménagement connexe et bonifications du projet (p. 77-80)

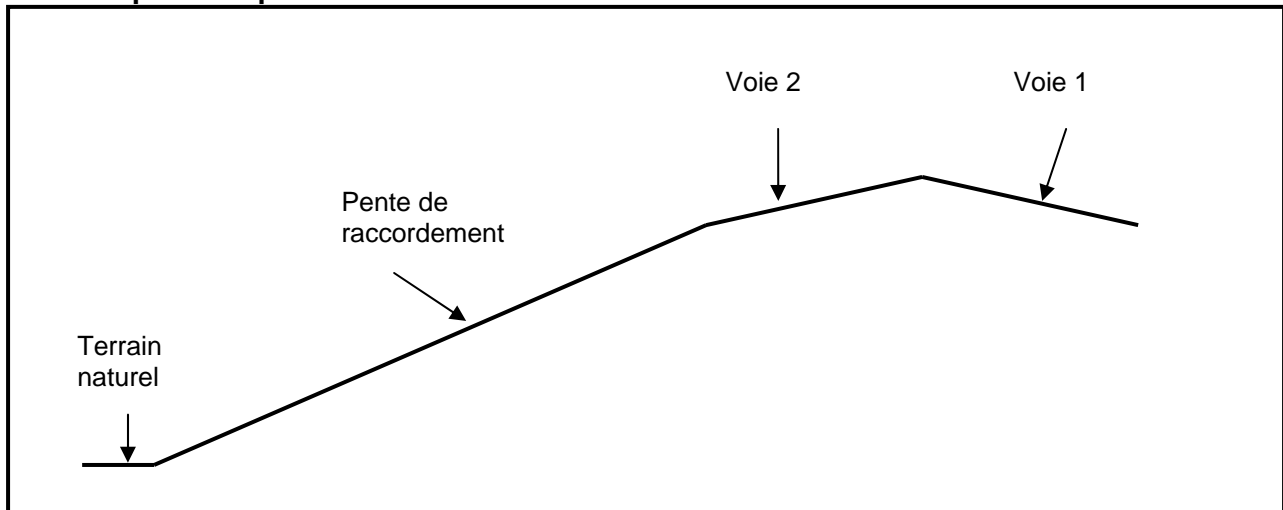
QC-8 *Traitant des accès à la route 173, la dernière phrase de la page 77 énonce que « sans urbanisation, ces pentes seraient plus abruptes, ce qui, dans certains cas, causerait une problématique importante ». Veuillez expliquer davantage.*

Rappelons qu'une pente est le rapport entre une différence d'élévation (hauteur) sur une distance.

Pour une même entrée, imaginons les deux cas suivants :

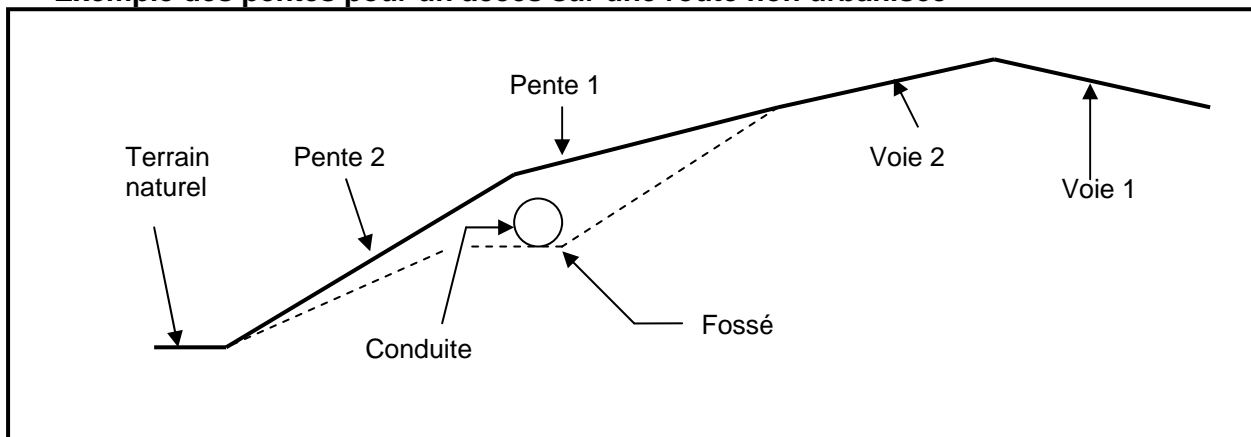
- 1) Au niveau des accès, la route est urbanisée. Notons que l'urbanisation d'une route ou d'une section de route permet de réduire l'emprise requise puisque les fossés ne sont plus nécessaires, l'eau est captée et canalisée à l'aide d'un réseau d'égout pluvial généralement localisé au niveau des accotements. Ainsi, pour une hauteur donnée, nous obtenons une droite caractérisant la pente de raccordement, laquelle relie les points de raccordement de la route et du terrain naturel.

Exemple de la pente d'un accès d'une route urbanisée



- 2) La section de route n'a pas été urbanisée, un fossé est donc nécessaire et il doit être canalisé localement à l'aide d'une conduite afin de permettre le passage des véhicules pour accéder aux propriétés. Un recouvrement minimal au-dessus de celle-ci est requis pour protéger la conduite et assurer sa pérennité. Le fait d'installer une conduite et de la recouvrir nous oblige, dans le raccordement de la route au terrain naturel (accès), à utiliser une combinaison de pentes. La première pente, qui part de la route et rejoint le fossé, doit respecter la hauteur de la conduite et de son recouvrement. La seconde pente relie le fossé et le terrain naturel. La différence de hauteur étant la même que dans le cas précédent et la distance entre les points de raccordements de la route et du terrain naturel étant similaires, la seconde pente devra être plus abrupte que dans le cas précédent afin d'intercepter le terrain naturel.

Exemple des pentes pour un accès sur une route non urbanisée



QC-9 À la fin de la section 10.3.2, il est mentionné que les motoneigistes « pourront se diriger vers les guérites du poste douanier américain en utilisant la voie prévue pour les automobiles ». Nous estimons qu'il s'agit ici d'une distance de près de 200 m. Les motoneiges peuvent-elles vraiment faire cette distance sur l'asphalte?

Le projet du Ministère a été soumis au gestionnaire du Club motoneigiste Linière-Marlow qui n'a pas fait part de problématiques à ce sujet. De plus, il faut noter que la géométrie de la voie de circulation qui contourne le poste douanier canadien en direction sud n'est pas modifiée. Les motoneigistes auront les mêmes conditions de circulation qu'actuellement pour ce secteur.

QC-10 Fournir le calendrier de réalisation selon les différentes phases ainsi que la durée des travaux.

Les plans et devis ainsi que le plan d'acquisition sont présentement en préparation. L'acquisition des terrains pourra se faire lorsque le décret de réalisation sera émis. En parallèle au processus d'évaluation environnementale, le Ministère continuera la préparation des plans et devis finaux.

L'échéancier de réalisation ainsi que les phases de travaux seront déterminés lorsque le Ministère aura toutes les autorisations requises, le tout en fonction des disponibilités budgétaires et des autres priorités du Ministère.

Dans le cadre du projet, les autorités américaines nous ont informés qu'elles prévoyaient amorcer les travaux de réaménagement de leur poste frontalier en 2008. Il serait souhaitable que le projet du Ministère soit coordonné avec les interventions américaines.

11.1 Évaluation des impacts – Méthode d'évaluation des impacts (p. 83-90)

QC-11 *La méthode d'évaluation des impacts utilisée est classique, cependant elle n'inclut pas l'élément de la valeur environnementale de chaque composante. Expliquer pourquoi.*

Considérant le caractère subjectif de l'élément « valeur » associé aux composantes environnementales, cet élément n'a pas été inclus dans l'évaluation des impacts. Pour une composante donnée, la détermination d'une valeur élevée, moyenne ou faible, peut en effet dépendre du jugement de l'évaluateur et/ou du contexte particulier dans lequel s'insère le projet. Par ailleurs, les valeurs attribuées aux composantes sont difficilement comparables puisqu'elles dépendent bien souvent du contexte dans lequel se déroule l'évaluation. En effet, une valeur considérée élevée pour une composante donnée n'est pas nécessairement comparable ou équivalente à une valeur élevée attribuée à une autre composante.

Nous estimons donc que l'élément « valeur » nécessite une interprétation souple plutôt qu'une évaluation plus objective ou rigide dont font l'objet les éléments empiriques comme par exemple la durée d'un impact.

QC-12 *Lorsque est décrite l'opération « terrassement, nivellement et creusement des fossés, à la phase construction », il est mentionné que « les déblais produits au moment du terrassement seront utilisés pour les remblais de la route, sinon ils seront jetés dans des sites appropriés ». Nous aimerions obtenir la localisation spatiale des lieux potentiels de dépôt de ces déblais excédentaires ainsi que les circuits les plus vraisemblables qui pourraient être utilisés par les camions.*

La localisation des lieux potentiels de dépôt des déblais excédentaires n'est pas connue à ce stade-ci de la préparation du projet. C'est l'entrepreneur choisi pour la réalisation du contrat de construction qui devient normalement propriétaire de ces matériaux. Il doit en disposer en respect des lois et règlements protégeant les milieux hydriques, les zones inondables, les milieux humides, etc. Il informe le surveillant de chantier de la destination des matériaux et fournit, le cas échéant, une copie de l'autorisation du propriétaire du terrain concerné.

QC-13 *Aucune information n'est fournie concernant les déchets qui seront générés lors de la construction (volume, lieux et modes de valorisation et d'élimination, etc.).*

Différents surplus ou matériaux excavés de nature particulière sont susceptibles de devoir être gérés de façon particulière, tel que le prévoit notamment l'article 11.4.7 du CCDG.

Les *rebut*s de démolition incluent le revêtement en enrobé, le béton de ciment, l'acier, le bois, etc. Dans la mesure du possible, l'entrepreneur, qui devient responsable de ces matériaux, prévoit leur valorisation comme matériaux de remblayage soit dans les ouvrages routiers, soit sur des terrains privés ou publics (municipaux, par exemple) en respect des principes généraux émis par le MDDEP pour le réemploi de ces matériaux.

Si cela s'avère impossible à proximité du projet, l'entrepreneur en dispose dans un lieu d'enfouissement sanitaire.

Les *matières dangereuses* peuvent inclure des contenants ou des quantités résiduelles de produits chimiques, d'hydrocarbures, de peintures, etc. Leur mise au rebut doit être exécutée conformément au Règlement sur les matières dangereuses.

Enfin, les *sols contaminés* qui seraient excavés à l'occasion du chantier sont gérés selon la grille de gestion intérimaire incluse à la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés. Des quantités sont généralement prévues à cet effet, en fonction de différents niveaux de contamination possibles, au bordereau de terrassement du contrat.

11.2.2 Évaluation des impacts – Évaluation des impacts sur le milieu naturel – Qualité des eaux (p. 94-98)

QC-14 *En conséquence de l'adoption de la Loi sur les compétences municipales, le 1er janvier 2006, et du nouveau deuxième paragraphe de l'article 8 du Règlement relatif à l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement, l'initiateur devra, au moment de déposer sa demande visant l'obtention d'un certificat d'autorisation, fournir à la ministre un certificat du secrétaire-trésorier de la municipalité régionale de comté concernée sur la conformité de la réalisation du projet avec la réglementation municipale régionale applicable.*

Le Ministère prend bonne note de ce commentaire.

11.2.3 Évaluation des impacts – Évaluation des impacts sur le milieu naturel – Végétation terrestre (p. 98)

QC-15 *L'initiateur prévoit que « des aires d'entreposage de matériaux ou de machinerie pourront faire l'objet d'un déboisement très localisé ». Il serait préférable d'utiliser des espaces déjà déboisés pour les aires d'entreposage. À défaut, les aires déboisées devront être reboisées à la fin des travaux.*

Le choix des aires d'entreposage sera effectué par l'entrepreneur sélectionné pour la réalisation des travaux. Le Ministère favorisera l'utilisation d'espaces déboisés ou le reboisement des aires utilisées et le devis pourra être préparé en conséquence. Toutefois, il est possible que le propriétaire d'un terrain privé s'oppose au reboisement de l'espace utilisé.

11.2.7 Évaluation des impacts – Évaluation des impacts sur le milieu naturel – Faune terrestre (p. 107-113)

QC-16 *Expliquer le sens de la dernière phrase de la page 107, qui dit : « Compte tenu du grand nombre d'espèces d'oiseaux recensées dans la zone d'étude, des oiseaux pourraient trouver, à l'intérieur des superficies perdues, des habitats propices à leur reproduction, particulièrement des passereaux qui sont intimement liés aux habitats forestiers ».*

Compte tenu de la densité d'oiseaux recensés dans l'aire d'étude (entre 9,2 et 10 couples/ha), il est très probable que les superficies forestières perdues par déboisement dans le cadre du projet représentent des habitats de nidification pour certains oiseaux, particulièrement les passereaux.

QC-17 *Au deuxième paragraphe de la page 109, on ne doit pas considérer comme un avantage la création de superficies pour des espèces d'oiseaux favorisant les milieux ouverts. Ces espèces sont généralement communes, alors que les espèces forestières sont constamment menacées par les projets de construction.*

Bien qu'elle puisse favoriser certaines espèces d'oiseaux typiques des habitats de bordure et des milieux ouverts, la déforestation a, de façon générale, un impact plus marqué sur les espèces aviaires qui dépendent des habitats forestiers. Dans le cas présent, la perte d'habitats forestiers engendrée par l'élargissement de l'emprise de la route pourrait, sur la base des données d'inventaires, toucher 24 couples d'oiseaux. Parmi ce nombre, seulement quelques espèces fréquentent préférentiellement les habitats ouverts ou de bordure (ex. bruant à gorge blanche, merle d'Amérique), les autres étant principalement associées aux habitats forestiers.

11.3.1 Évaluation des impacts – Évaluation des impacts sur le milieu humain – Utilisation du sol (p. 114-118)

QC-18 *L'étude présente les superficies perdues pour toutes les propriétés touchées, sauf la boutique hors taxes. À combien d'hectares (ou de m²) s'élèvent-elles?*

La superficie requise sur le terrain de la boutique hors taxes est de 2 560 m² et 405 m² seront aussi acquis sur le terrain sous bail avec le gouvernement fédéral. La superficie totale touchée dans l'aire d'exploitation de la boutique est donc de 2 965 m².

Le terrain résiduel à l'ouest de la bretelle réservée aux camions pourrait aussi faire l'objet de discussions avec le propriétaire. Par exemple, il pourrait être possible que le Ministère acquière également ce terrain résiduel tout en laissant certains droits d'utilisation à l'exploitant de la boutique. Cette parcelle a une superficie de 3 835 m².

12.3 Programme de surveillance et de suivi – Suivi environnemental (p. 133-134)

QC-19 *Pour le suivi de la qualité de l'eau potable, l'étude indique que « les puits à risque feront l'objet d'un programme de suivi ». Quels sont ces puits?*

Le Ministère a procédé à l'évaluation de trois puits dans la zone d'étude, soit celui de l'Agence des services frontaliers du Canada, celui de la boutique hors taxes, et celui de l'ancien bureau de change. Il s'agit des seuls puits utilisés. Malgré le fait qu'ils ne soient pas tous à risques, les trois puits feront l'objet d'un suivi. En ce qui concerne le cas spécifique du puits de la boutique hors taxes qui devra être remplacé, c'est le nouveau puits qui fera l'objet du suivi.

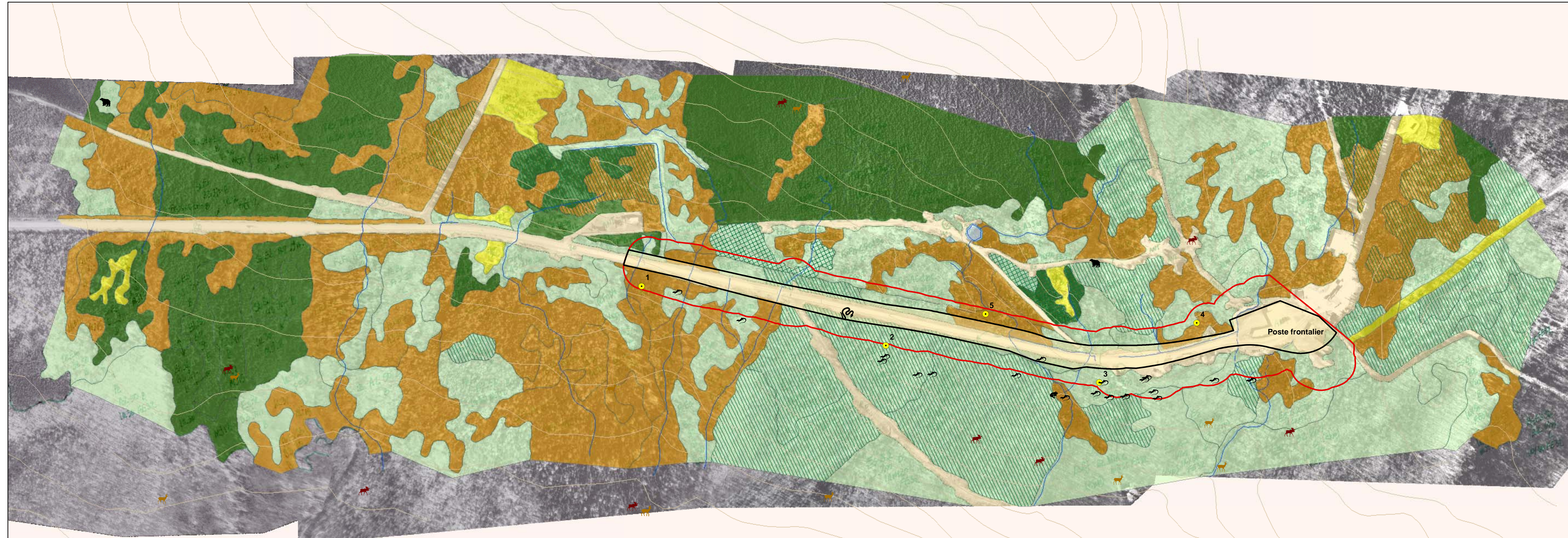
Annexe 2 – Feuilles de terrain

QC-20 *Fournir sur une carte la localisation des stations d'inventaire, numérotées.*

Une mise à jour de la figure 9, description du milieu naturel, incluant la numérotation des stations d'inventaires est présentée à la page suivante.

Figure 9

Description du milieu naturel



- Station d'écoute d'oiseaux forestiers (1 à 5)
- Zone d'étude restreinte (~ 25 ha)
- Emprise projetée approximative

Habitats

- Forestier feuillu
- Forestier mélangé
- Forestier résineux
- Coupe (totale et avec protection de la régénération)
- Forestier traité par coupe partielle
- Forestier traité par éclaircie pré-commerciale
- Infrastructure anthropique (routes, bâtiments, etc.)

Données fauniques

Récolte (données du SIGF 1995 - 2004)

- 🦌 Cerf de Virginie
- 🦌 Orignal
- 🐻 Ours noir

Observation herpétofaune (inventaire terrain)

- 🐸 Grenouille des bois
- 🐸 Salamandre cendrée, à points bleus et à deux lignes
- 🐍 Couleuvre rayée

Source: Photographie aérienne : MTQ 1:5 000 16 novembre 2002



1:5 000



3. COMPLÉMENT D'INFORMATIONS

3.1 Caractérisation des sols

L'étude de phase 1 sur la caractérisation des sols contaminés est complétée. À partir des recherches bibliographiques, de la photo-interprétation, de même qu'à la lumière des renseignements obtenus lors des enquêtes et recherches, il est possible d'affirmer qu'en général, les lots limitrophes au tronçon à l'étude ne présentent pas de risque environnemental susceptible d'affecter la valeur de la propriété en titre, à l'exception d'un lot.

En effet, une station-service a été en opération sur le terrain de l'ancien bureau de change dans les années 1960. De plus, rien n'indique que les installations pétrolières ont été retirées du sol. Il apparaît donc qu'un risque existe en regard des possibilités d'exposition ou de migration d'une pollution en produits pétroliers provenant de cette station-service. Plus précisément, les contaminants probables sont les hydrocarbures pétroliers C10 à C50, les BTEX, les HAP et les métaux.

Une caractérisation de phase II est présentement en cours de réalisation dans l'emprise de la route 173 ainsi que sur la superficie de terrain que le Ministère prévoit acquérir. Cette caractérisation inclut l'implantation de forages et de piézomètres afin de bien caractériser les sols et l'eau souterraine. Le sens d'écoulement sera aussi précisé.

3.2 Faune avienne

Une erreur s'est glissée à la section 6.5, description de la faune avienne, dans le document principal, plus précisément au tableau 14. Pour les données de Richesse spécifique et de Densité de couples d'oiseaux, il faut inverser les valeurs entre les habitats mélangé et feuillu. Le seul impact relié à cette inversion concerne le tableau 28 à la section 11.2.7, impacts sur la faune terrestre. En effet, compte tenu du fait que la densité moyenne de couple doit être inversée entre les deux catégories d'habitat, il faut corriger le nombre total de couples affectés par les pertes de superficies forestières. Ainsi, cette valeur devient 7 pour la catégorie d'habitat mélangé, et 17 pour la catégorie feuillu.

Tableau 14 Richesse et densité d'espèces d'oiseaux dans les différents types d'habitats recensés au poste frontalier d'Armstrong en juin 2006

Habitat	n	Richesse spécifique (nb d'espèces)	Densité des couples d'oiseaux (nombre/ha \pm écart type)
Mélangé	3	18	10,0 \pm 5,1
Feuillu	2	12	9,2 \pm 5,0

Tableau 28 Perte d'habitats pour la faune avienne et estimation du nombre de couples susceptibles d'être touchés

Habitat	Superficie forestière perdue (ha)	Densité moyenne de couples d'oiseaux/ha	Nombre total estimé de couples d'oiseaux affectés
Feuillus	1,85	9,2	17
Mélangé	0,68	10	7
Total	2,5	-	24

3.3 Déplacement de la boucle de virage pour camions de déneigement

Dans le projet initial, une boucle de virage pour les camions de déneigement était prévue près de la limite nord du projet. Elle sera déplacée à 600 m au nord de la zone d'étude, à l'intersection d'un ancien tronçon de la route 173. L'objectif de cette nouvelle localisation est de permettre aux camions d'atteindre une vitesse suffisante avant d'arriver au début de la chaussée enneigée, puisqu'une vitesse d'approche trop faible ne permettrait pas de pousser la neige de façon efficace.

3.4 Panneau à messages variables

L'implantation du panneau à messages variables prévu à l'intersection de la route 269 est mis en suspens. Après la réalisation des travaux, le Ministère va évaluer la pertinence d'un tel panneau en tenant compte de la fréquence des périodes de congestion et des problèmes occasionnés par celle-ci. Si le panneau est jugé requis, le Ministère pourrait décider de l'implanter en amont sur la route 173 à la sortie de Saint-Georges afin de prévenir les usagers le plus rapidement possible.

3.5 Empiètement sur les terrains

Comme indiqué à la section 11.3.1 de l'étude d'impact, les superficies calculées pour les empiètements sur les propriétés riveraines sont approximatives et seront ajustées au cours de l'évolution du projet. Les limites de l'emprise projetée ont été précisées depuis la publication du rapport principal. Les données à jour des superficies requises par propriétaire terrien sont présentées ci-dessous. Des ajustements seront encore possibles selon l'évolution du projet.

Superficie à acquérir par le Ministère

Propriété	Superficie à acquérir (m ²)
Boutique hors taxes	2 965
Érablière	610
Domtar	10 785
Maison mobile	1 115
UPS	25
Terrain vacant entre la maison mobile et Domtar	3 905
Terrain vacant entre la maison mobile et douanes	365
Entrepreneur déneigement	15
Municipalité	1 115
Total	20 495

Des servitudes seront aussi acquises par le Ministère sur deux terrains. À l'intersection de l'ancienne route 173, le Ministère prévoit acquérir une servitude de non-obstruction à la vue auprès de Domtar. Cette servitude aura pour objectif d'assurer la visibilité à l'intersection.

La deuxième est située sur le terrain de la boutique hors taxes, plus précisément entre la boutique et la voie réservée aux camions. Il s'agit d'une servitude de ne pas bâtir. L'objectif est de conserver la fonctionnalité de l'aménagement prévue, notamment pour les manœuvres des camions de livraison à la boutique hors taxes.

