



Rapport préliminaire

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 DE PERCEPTION

Juin 2003

Consortium

TABLE DES MATIÈRES

	Page
1. MÉTHODE	1
2. COMMENTAIRES GÉNÉRAUX	3
3. LE PROJET ET SES ENJEUX	5
3.1 La sécurité routière	6
3.2 L'exploitation des terres	9
3.3 Le secteur commercial et d'hébergement	10
3.4 Le tourisme	11
3.5 Le milieu habité	13
3.6 La protection du milieu naturel	14
3.7 Les activités de loisirs	14
3.8 La protection du patrimoine et des sites archéologiques	17
4. LES TRONÇONS À L'ÉTUDE	19
4.1 Tronçon 1 – Nouveau-Brunswick à Dégelis, avec les variantes D1, D2, D3 et D4	19
4.2 Tronçon 2 – Dégelis à Notre-Dame-du-Lac, sans variante	20
4.3 Tronçon 3 – Notre-Dame-du-Lac à Cabano, avec les variantes C1, C2, C3 et C4	21
4.4 Propositions spécifiques du milieu	24
5. QUALITÉ DE L'INFORMATION	27
6. ANALYSE DE PRESSE	29

ANNEXE 1 – Liste des organismes

ANNEXE 2 – Série de thèmes pour discussion

LISTE DES FIGURES ET DES TABLEAUX

	Page
Figure 1. Étude de perception	7

Tableau 1. Synthèse des réactions individuellement exprimées (appréciation qualitative)	23

1. MÉTHODE

Cette étude de perception sur la construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185, tronçon Cabano–Nouveau-Brunswick, a été réalisée auprès des organismes identifiés par le ministère des Transports (MTQ) du Québec. Au total, 40 personnes représentant 22 groupes ont été rencontrées. Les organismes appartenaient à l'un ou l'autre des domaines suivants : socio-économique, environnemental, technique, récréatif et culturel.

Les entrevues ont eu lieu à la suite de l'envoi d'une lettre, datée du 14 mars 2003, aux organismes dont la liste est présentée à l'annexe 1. Cette lettre invitait les personnes à participer à l'étude et contenait une mise en contexte et une série de thèmes pour discussion que l'on peut trouver à l'annexe 2. Par la suite, les rencontres ont été fixées par le biais de contacts téléphoniques. Les personnes ont été vues en entrevue à Dégelis le 31 mars et le 1^{er} avril, à Notre-Dame-du-Lac les 2 et 3 avril et à Cabano les 4 et 5 avril.

Les entrevues étaient faites sur une base confidentielle à partir de questions ouvertes. Trois cartes, représentant chacune un tronçon à l'étude, ont été utilisées en permanence comme base de référence.

Ce rapport dresse un bilan des perceptions, opinions et informations transmises lors de ces rencontres à partir d'une grille d'analyse établie sur la base de l'acceptabilité du projet et des variantes proposées; et d'un ensemble de paramètres reliés aux domaines étudiés (socio-économique, technique, environnemental, récréatif et culturel).

Les paramètres reliés aux domaines sont les suivants :

- socio-économique : industrie, commerce, agriculture, foresterie, développement urbain, immobilier, tourisme, villégiature, transport des marchandises, transport des personnes;
- environnemental : milieux humide, lentique et fluvial, faune, bruit, paysage;
- technique : sécurité routière, sécurité civile;
- récréatif et culturel : piste cyclable, motoneige, quad, chasse et pêche, navigation de plaisance.

2. COMMENTAIRES GÉNÉRAUX

Toutes les personnes interviewées sont en faveur de l'autoroute essentiellement pour des raisons de sécurité routière. Les discussions reflètent bien ce sentiment :

- les camions sont de plus en plus nombreux;
- les intersections représentent des risques;
- les accès directs à la route 185 se sont multipliés ces dernières années;
- la circulation est importante parce que la route 185 est la troisième porte d'entrée au Québec;
- c'est un corridor pour les maritimes vers Montréal et Toronto;
- l'achalandage durant l'été y est particulièrement problématique avec l'arrivée des touristes.

Pour certains intervenants, l'autoroute aura un impact positif pour la région, principalement du fait que le danger de circuler sur la route 185 est maintenant un fait connu bien au-delà de la région immédiate. Une autoroute à 2 chaussées de 2 voies viendrait diminuer le nombre d'accidents de la route (dont des accidents graves dus à des conditions favorisant les collisions frontales). Elle favoriserait également la rapidité du service ambulancier.

Par les années passées, l'arrivée d'une autoroute était vue comme menaçante par les commerçants, alors qu'aujourd'hui, elle devient une priorité pour des raisons de sécurité principalement.

Il faut noter que les représentants du secteur économique ne voient plus l'autoroute comme un facteur de dévitalisation à la suite du consensus qui a assuré un corridor à proximité des municipalités. Ils disent même qu'elle va faciliter davantage la rapidité du transport, bénéficiant ainsi aux camionneurs (qui sont payés au kilométrage ou par livraison). Ils indiquent aussi que les clients qui viennent du Nouveau-Brunswick se sentiront davantage en sécurité et que, de plus, le parc industriel profiterait de l'arrivée de l'autoroute. Par ailleurs, une décision est pressante sur le choix des tronçons puisque la création de nombreux emplois est retardée à cause des délais d'implantation du projet.

Même si bon nombre sont conscients des intérêts divergents en jeu, certains expriment clairement l'opinion que l'arrivée de l'autoroute est une priorité qui doit prédominer sur bien des considérations personnelles.

Par ailleurs, certains commentaires ont également été émis sur les acquis qu'il faut protéger. Ainsi, l'autoroute devrait être la plus étroite possible pour ne pas empiéter sur des terres très productives; le MTQ devrait respecter ce qui est établi et les investissements qui ont été faits. Pour d'autres, il aurait été préférable d'avoir pensé, à l'origine, construire cette autoroute plus à l'ouest, à l'écart des commerces, fermes et résidences¹.

1. Ce concept impliquerait alors que l'autoroute ne serait pas construite dans le périmètre d'urbanisation de Cabano et de Saint-Louis-du-Ha! Ha!; le concept d'autoroute dans ce périmètre d'urbanisation fait présentement l'objet d'une étude d'impact qui sera déposée au ministère de l'Environnement du Québec à la fin de l'année 2003.

3. LE PROJET ET SES ENJEUX

Les personnes interrogées ont accueilli très cordialement les enquêteurs et ont répondu aux questions de façon ouverte et spontanée. Cette attitude a permis d'avoir un portrait fidèle de la région en ce qui a trait particulièrement aux dimensions suivantes : intérêts de la population et activités pratiquées, visions de développement, préoccupations particulières vis-à-vis les tracés possibles, impacts généraux du projet, impacts respectifs de chaque tronçon et solutions à envisager.

Les tronçons à l'étude, illustrés à la figure 1, sont les suivants :

- tronçon 1 : Nouveau-Brunswick à Dégelis, avec les variantes D1, D2, D3 et D4, du km 0 à 14,5;
- tronçon 2 : Dégelis à Notre-Dame-du-Lac, sans variante, du km 16,25 à 28,1;
- tronçon 3 : Notre-Dame-du-Lac à Cabano avec les variantes C1 et C2, du km 30,75 à 37,25.

De plus, lors des entrevues, des variantes ont également été suggérées par les intervenants et sont décrites ci-dessous:

- le milieu agricole a proposé de changer la variante C2 en la déplaçant vers l'est jusqu'à la limite des terres agricoles (cette variante, qui a été nommée C3 pour les fins de l'étude, serait en quelque sorte une optimisation de la variante C2 – voir figure 1). Dans les deux cas, la route 185 jouerait le rôle de voie de desserte à l'ouest;
- deux intervenants ont proposé, pour le tronçon 3, une variante C4 qui aurait un tracé parallèle à la ligne d'Hydro-Québec à l'ouest de Cabano (à la limite des terres) de façon à ne pas perturber les activités en place et à éloigner le trafic lourd. Cette variante impliquerait la construction de l'autoroute en dehors du périmètre d'urbanisation de Cabano et de Saint-Louis-du-Ha! Ha!;
- pour le tronçon 1, un représentant a suggéré de déplacer le tracé vers l'ouest parallèlement à l'axe actuel de la route 185, à compter du km 5 jusqu'à Dégelis. La personne a fait valoir que cette variante (nommée D5) réduirait de beaucoup l'impact de l'autoroute en termes de coûts et protégerait la piste cyclable, les milieux humides et le ravage de chevreuils. La variante D5 est en quelque sorte une optimisation de la variante D1.

Les variantes C4 et D5, proposées respectivement à mi-chemin et en fin d'étude, n'ont pas fait l'objet de vérifications systématiques auprès des intervenants.

La section qui suit traite des impacts positifs du projet et des problématiques envisagées.

3.1 La sécurité routière

Les risques d'accident que la construction de l'autoroute viendrait réduire sont de trois ordres. Le premier concerne la circulation des poids lourds. Il est reconnu que la route, faisant partie du corridor Frédéricton-Montréal-Toronto, est utilisée par un grand nombre de camions de transit. À cela, s'ajoute la circulation de camions lourds qui desservent les usines et commerces du Témiscouata et de la Gaspésie (et dont une bonne partie vient du Nouveau-Brunswick). À titre d'exemple, trois usines à Dégelis et une à Saint-Eusèbe génèrent quotidiennement une circulation de 7 600 camions (3 800 entrées-sorties). De celles-ci, un bon nombre doivent croiser la route 185 pour se rendre à leur destination. De plus, ils doivent prévoir s'arrêter derrière les autobus scolaires et ralentir aux intersections.

Le deuxième danger identifié est la brume en automne. Elle constitue un risque important d'accident lorsqu'il faut traverser une voie pour un virage à gauche ou, aux intersections, lorsque la route entière doit être traversée.

La troisième problématique a été évoquée par le milieu agricole. Tous les représentants rencontrés exploitent des terres de part et d'autre de la route 185 en tant que propriétaires et aussi, pour certains, en tant que locataires. Ils sont obligés, durant l'été en particulier, d'attendre 5 à 10 minutes pour traverser la route 185, au bout desquelles, ils se risquent avec leur machinerie agricole sur une route grandement fréquentée par des poids lourds.

3.2 L'exploitation des terres

L'agriculture

Pour le milieu agricole, l'arrivée de l'autoroute dans le même tronçon que la route 185 entraînerait des inconvénients majeurs. Tous les représentants rencontrés exploitent des terres de part et d'autre de l'autoroute. Avoir à croiser l'autoroute sous un pont d'étagement à quelques kilomètres de leur(s) terre(s) est considéré, par certains, comme une situation intolérable.

La construction de l'autoroute entraînerait aussi un morcellement et une perte de terres de grande qualité (accentuée par la largeur de l'emprise). À noter que, dans le cas de l'adoption de la C1 par exemple, cela entraînerait une perte de terres pour laquelle chaque agriculteur se verrait contraint de demander une surface équivalente ailleurs de façon à respecter son bilan de masse (bilan phosphore) relié à l'épandage du fumier. Une solution pourrait toutefois être envisagée dans ce cas précis de la C1 où des ententes pourraient mener à l'acquisition de certaines portions de terres.

Plusieurs agriculteurs seraient touchés directement puisque leur(s) terre(s) ou bâtiment(s) se situeraient dans l'emprise des variantes proposées. Dans ce cas, le délai d'avis de 6 mois pour une expropriation apparaît, pour certains, insuffisant pour une entreprise agricole.

L'acériculture

Il faudrait prévoir des accès pour les trois érablières exploitées dans la zone d'étude. Elles sont situées:

- au km 6,5;
- au km 13, sur la rive est de la rivière Madawaska (en face du restaurant-bar Le 1212) et une cabane à sucre au rang Gravel;
- sur le bord du lac, au km 34.

La foresterie

Les représentants de ce secteur considèrent qu'il faudrait tenir compte de l'exploitation forestière locale à partir de laquelle certaines compagnies locales s'approvisionnent. Il y a également 450 propriétaires sous aménagement dans la région.

Les terres situées à l'est de la rivière, du km 7 au km 12, sont privées. Il faudrait éviter un morcellement de ces terres et voir au maintien de voies d'accès.

3.3 Le secteur commercial et d'hébergement

Des répondants rencontrés se disent inquiets pour certains commerces établis le long de la route 185 si l'autoroute était construite dans cet axe. C'est le cas, entre autres, des établissements suivants :

- garage Laforge (aussi dépanneur 24 heures et fréquenté par une clientèle du Nouveau-Brunswick) au km 6,5, Dégelis;
- Place du Travailleur au km 8, Dégelis;
- Meubles Dégelis au km 11,5 aussi fréquenté par une clientèle du Nouveau-Brunswick, Dégelis;
- ébénisterie artisanale au km 11,7, Dégelis;
- ConceptTech au km 11,9, Dégelis;
- motel-restaurant-bar Le 1212 au km 12,7, Dégelis (cet endroit, réputé dans la région, verrait son accès grandement perturbé et pourrait perdre une grande partie de son stationnement);
- meunerie au km 31, Notre-Dame-du-Lac;
- Témis Pontiac Buick au km 32,2, Notre-Dame-du-Lac (a fait des investissements récemment);
- Miel Leclerc au km 34, Notre-Dame-du-Lac;
- Fromagerie Au Détour au km 34,1, Notre-Dame-du-Lac (vente de produits locaux);
- Sanilang au km 35, Notre-Dame-du-Lac (disposition de boues de fosses septiques).

Pour certains, il faudrait tenter de minimiser autant que possible les impacts auprès des commerçants en privilégiant, selon les circonstances, un côté ou l'autre de la route. Par ailleurs, il

faut noter que l'expropriation est souhaitée par certains des commerçants qui désirent ainsi recevoir un montant d'argent ou s'installer ailleurs dans un environnement nouveau. D'autres attendent le tracé final avant d'investir.

Selon un des représentants d'organismes d'aide au développement économique, l'impact de l'autoroute sera majeur dans la région et son intégration nécessitera une adaptation qui pourrait durer près de 10 ans; l'impact sera positif parce que l'autoroute continue de passer dans les municipalités.

Certains représentants ont apporté des recommandations spécifiques, dont les suivantes :

- le tracé devrait tenir compte d'un développement commercial envisagé au voisinage du parc industriel de Dégelis (à l'ouest de la route 185);
- il serait souhaitable que la station d'essence Irving (près de la frontière du Nouveau-Brunswick) se retrouve sur un îlot au centre des deux chaussées, du côté québécois;
- ne pas oublier que les clients sont surtout des personnes âgées qui préfèrent être près des commerces.

3.4 Le tourisme

Le tourisme au Témiscouata serait principalement alimenté par des visiteurs de passage et ne serait pas anglophone. En effet, un grand nombre seraient des Brayons du Nouveau-Brunswick (originaires du Madawaska) et des Acadiens qui sont attirés par Québec et Montréal. Quant aux villégiateurs, ils proviennent surtout de la région environnante. Par ailleurs, la piste cyclable (Petit Témis) attire beaucoup de touristes de différentes régions (les touristes compteraient pour 50 % des utilisateurs de la piste durant l'été). L'autoroute n'incitera pas la population locale à se rendre à Edmundston. Par contre, elle facilitera l'accès aux gens du Nouveau-Brunswick qu'il faudra savoir attirer pour qu'ils restent dans la région lors de leur passage.

Le milieu touristique est en faveur de l'arrivée de l'autoroute. Certains représentants rencontrés considèrent que le milieu devra toutefois s'adapter. La stratégie à développer nécessitera davantage de promotion et de signalisation en vue de favoriser le tourisme de séjour plutôt que le tourisme de passage. À cet égard, des intervenants estiment qu'une tendance se confirme et que les touristes hésitent moins à quitter l'autoroute et à utiliser les routes secondaires pour

visiter et trouver les biens et services qu'ils désirent. Le tracé peut donc plus facilement se situer à l'extérieur du tracé original et laisser ainsi le transport lourd poursuivre sa route plus à l'écart des zones habitées – d'autant plus que le tracé vient rejoindre nécessairement les municipalités.

Cette vision est partagée par un intervenant du milieu économique, représentant d'un bon nombre de commerçants. Le projet envisagé conférerait à la route 185, dans le tronçon 3, une vocation commerciale et semi-industrielle. Le potentiel de clientèle régionale serait suffisant et à cela viendrait s'ajouter une clientèle de voyageurs (moyennant une bonne stratégie de visibilité). La route 185, transformée en boulevard commercial, avec tout l'espace disponible, pourrait soutenir le développement des commerces. L'autoroute passerait alors plus à l'est (variante C3) où le panorama offrirait constituerait une vitrine pour la région. On pourrait aussi soutenir le développement d'une villégiature haut de gamme sur les rives du lac. Par contre, d'autres intervenants du milieu économique privilégieraient la proximité avec un tracé près des zones commerciales pour « retenir » les voyageurs.

Si la variante D1 était retenue, il faudrait tenir compte du bureau d'information touristique (BIT) situé au km 2. Un représentant du milieu économique suggère de le relocaliser dans une éventuelle halte multiservice à la frontière, ou à tout le moins, de l'établir tout près de Dégelis. Cette suggestion est faite à la lumière de la vision élaborée actuellement par le Ministère visant à structurer les BIT pour favoriser une intégration régionale plutôt que locale (où chaque ville possède son bureau).

Les travaux de construction de l'autoroute auraient un impact sur l'industrie touristique (services, attraits, hébergement) si le tracé retenu se situait dans l'axe de la route 185. Durant cette période, il faudrait alors prévoir une nouvelle signalisation et des mesures pour préserver l'accessibilité des commerces. L'impact serait moins important si la construction se déroulait par phase sur une période de plusieurs années.

3.5 Le milieu habité

La villégiature

Pour certains intervenants, le lac est la principale force de la région et il faut le mettre en valeur. Dans ce sens, la variante C3 est considérée comme un outil indéniable pour le développement de la villégiature haut de gamme dans ce secteur.

Sur la rive du lac, il y a déjà des résidences (à partir de Cabano jusqu'au km 36,5) ainsi que des chalets d'été (au niveau des km 32 à 34), dont bon nombre sont habités par des agriculteurs. Ces derniers n'apprécient pas l'arrivée de l'autoroute qui, ou bien morcellerait leur(s) terre(s), ou bien se retrouverait dans « l'arrière-cour » de leur résidence (qu'ils entrevoient habiter lorsqu'ils seront à la retraite). La variante C3 venant alors gravement perturber leurs projets, ils préfèrent la variante C1. De plus, les variantes C2 et C3 nécessiteraient une voie de desserte qui viendrait perturber la quiétude de l'endroit (et déranger l'environnement de la piste de ski de fond).

La variante D4 nécessite la construction d'un pont pour traverser la rivière Madawaska, et l'île Tapley serait alors utilisée. L'autoroute deviendrait alors une nuisance importante pour ce lieu où se trouvent une dizaine de chalets utilisés l'été par des personnes venant du Maine et du Nouveau-Brunswick. Ces résidents sont connus comme étant très attachés à leur île, la seule sur la rivière, pour laquelle ils font même des efforts pour en prévenir l'érosion.

Il y a des activités de villégiature le long de la rivière (canot, pédalo et pêche). De plus, un projet vise à rendre la rivière accessible à la navigation de plaisance, qui pourrait alors se pratiquer jusqu'à Grand-Sault. Ce projet progresse et du financement est en vue. Si l'autoroute traversait la rivière, il ne faudrait pas que cela ajoute des contraintes à la navigation.

L'immobilier

La construction de la route 185 a nécessité des expropriations qui ont laissé de mauvais souvenirs. Bien que l'arrivée d'une autoroute soit acceptée par tous, certains restent angoissés à l'idée d'être expropriés ou de voir une autoroute construite tout près de leur résidence, alors qu'ils considéraient leur quartier comme résidentiel et paisible. C'est le cas des quartiers au

sud-est de Dégelis (entre les km 12 et 13). Également il a été mentionné que les résidents au nord-est de Dégelis verraient mal le chemin du Bord-du-Lac utilisé comme voie de desserte. Cet endroit possède de très belles résidences, habitées par des personnes venant principalement du Nouveau-Brunswick.

3.6 La protection du milieu naturel

Les milieux humide, lentique et fluvial

La tourbière située dans le tronçon 1 (du km 1,25 au km 3,75) est un milieu que certains voudraient voir protégé et qu'une compagnie locale veut exploiter. La variante D1 a été proposée pour contourner ce milieu humide.

Le lac Témiscouata et la rivière Madawaska sont des endroits de villégiature à caractère sauvage que plusieurs apprécient. Il existe d'ailleurs un organisme environnemental qui s'intéresse principalement à la protection du bassin Madawaska/Témiscouata. Cet organisme est délégué des groupes environnementaux au conseil d'administration du Conseil régional de l'environnement du Bas-Saint-Laurent.

La faune

La présence de ravages de chevreuils a été mentionnée :

- à l'est de la rivière aux km 7 et 8;
- au sud-ouest du poste d'Hydro-Québec;
- à l'est de la rivière (km 8 à 11).

Il y a de la sauvagine aux km 9 et 10 (à l'ouest du ravage de chevreuils). Des orignaux sont également présents du côté ouest, au km 3.

3.7 Les activités de loisirs

Il est ressorti des rencontres que bon nombre de résidents aiment habiter cette région à cause de son caractère paisible, de la présence de la nature et des activités de plein air qu'elle

permet. L'arrivée de l'autoroute est bienvenue, mais elle doit respecter ces aspects de leur qualité de vie.

La piste cyclable

Plusieurs reconnaissent la piste cyclable comme étant un atout pour la région. Dans le tronçon 3, toute variante se rapprochant du lac serait alors néfaste pour cette attraction touristique majeure de la région qui peut attirer l'été jusqu'à 1 500 cyclistes par jour.

Dans le tronçon 1, elle coupe présentement la route 185 à deux endroits. Pour certains, il n'y aurait pas d'objection à ce que la piste cyclable soit déplacée vers l'ouest. Pour d'autres, le trajet situé entre les km 1 et 6 serait problématique : d'une part, la variante D2 placerait alors la piste cyclable dans une tourbière et, d'autre part, au km 8 (à l'échangeur), la piste se dirigerait légèrement vers l'ouest et quitterait ainsi le terrain plat. Un répondant craignait alors que la pente de la piste soit trop forte. Conçue pour des activités familiales, la pente de la piste ne doit pas dépasser 4 degrés, sinon cela constitue une contrainte qui a pour conséquence d'inciter certains cyclistes à rebrousser chemin. Cette contrainte serait d'autant plus forte que cette portion de la piste est la moins prisée. Il faudrait alors pouvoir passer sous l'échangeur ou prévoir un petit tunnel. L'asphaltage de la piste est d'ailleurs prévu pour favoriser l'achalandage de la portion Dégelis/Saint-Jacques.

La motoneige

Le club du Témiscouata comprend 500 membres et regroupe 7 municipalités : Saint-Honoré, Saint-Louis-du-Ha! Ha!, Cabano, Notre-Dame-du-Lac, Dégelis, Saint-Eusèbe, Packington et Lac Gerry. Le sentier de motoneige suit la piste cyclable jusqu'à la frontière. Durant la fin de semaine, jusqu'à 900 véhicules peuvent le fréquenter.

Il existe également à Dégelis un groupe non affilié qui entretient, avec l'autorisation des responsables de la ZEC Owen, un sentier créé en 1990-91 qui constitue le seul accès à l'observation des chevreuils. Le passage est gratuit durant l'hiver et, durant la saison d'exploitation, la ZEC exige des frais aux utilisateurs qui y font diverses activités : motoneige, quad, ski, raquette,

marche et équitation. Il peut y avoir de 10 à 100 quads et motoneiges par jour, surtout la fin de semaine.

Ce sentier comprend deux boucles. La plus longue boucle (45 km) part à l'est de Dégelis, sur la rive est de la rivière, et se dirige vers la ZEC. Le sentier suit la rivière à partir des environs du km 9 jusqu'au km 2. Il se dirige ensuite vers l'est puis revient jusqu'à la Coulée à Lizotte (ruisseau Languedoc) et ensuite jusqu'à la carrière (en dehors des limites de la figure 1). Il revient ensuite au niveau du km 10. Une petite boucle se situe à l'intérieur du périmètre tracé par la grande boucle. Dans les deux cas, le sentier traverse deux fois la variante D4.

La variante D4 viendrait perturber complètement les deux boucles de ce sentier très fréquenté par la population locale et régionale qui observe le ravage de chevreuils.

Le quad

Les clubs quad du Témiscouata regroupent au total 530 membres. Le territoire s'étend de Saint-Honoré à la frontière et de Squatec à Pohénégamook et Rivière-Bleue. L'activité du quad est en pleine progression et les représentants estiment atteindre bientôt 700 membres.

Le sentier Trans-Québec (10) est situé à l'ouest de la route 185 sans jamais la traverser, sauf pour se rendre à Dégelis, utilisant alors le pont d'étagement au km 13,5. Son trajet est parallèle à la route 185 et la longe du km 15 au km 13,5. Il retourne par la suite vers l'ouest au niveau du km 13. Au tronçon 3, il n'y a pas d'impact puisque ces clubs ont un droit de passage au niveau de Norampac pour aller vers l'ouest et rejoindre la 232.

Un sentier local traverse la route 185. Il part du sentier Trans-Québec, traverse sous le pont d'étagement et entre dans Dégelis. Il poursuit sa trajectoire vers l'est en traversant la rivière et rejoint d'autres municipalités.

Le ski de fond

Un club à Notre-Dame-du-Lac regroupe une centaine de personnes. Le sentier est d'environ 7 km, soit la distance entre la marina de Notre-Dame-du-Lac et le terrain de Norampac à Cabano; il suit la piste cyclable à l'ouest à une distance se situant généralement entre 15 et

30 m. Il faudrait tenir compte de la présence du sentier dans la planification de la variante C3 ou la voie de desserte proposée pour la C2.

3.8 La protection du patrimoine et des sites archéologiques

Le Témiscouata est une région qui a toujours servi de passage. Le sentier du Grand Portage a fait le lien entre les rives du Saint-Laurent et l'Acadie ainsi qu'Halifax. Un organisme de la région vise à protéger cette spécificité de la région, mais l'impact pour le sentier se situerait entre Saint-Antonin et Cabano où le portage s'arrêtait à Fort Ingall; la voie d'eau était utilisée par la suite. Pendant les périodes de gel et dégel, le Vieux Chemin et le chemin Neuf étaient utilisés. Ce sentier se situe donc hors de la présente zone d'étude.

Par contre, dans la zone d'étude, des éléments d'intérêts patrimoniaux seraient à protéger tel un chemin de halage le long de la rivière (du côté est du Vieux Chemin), de Dégelis à Saint-Jacques au Nouveau-Brunswick et le chemin bordé d'arbres de la grande ferme (au km 8).

De plus, la variante D4 pourrait traverser des sites amérindiens de la rivière aux Bouleaux. Un inventaire des sites archéologiques du lac et le long de la rivière a été fait lors de la réfection du barrage d'Hydro-Québec. Il serait à consulter si les variantes D3 ou D4 étaient retenues.

4. LES TRONÇONS À L'ÉTUDE

Cette section revoit les réactions spécifiques des intervenants face aux variantes proposées et leurs suggestions en termes d'échangeurs, de ponts d'étagement et de voies de desserte.

Le texte qui suit résume les opinions et commentaires exprimés en faveur ou en défaveur des variantes proposées.

4.1 Tronçon 1 - Nouveau-Brunswick à Dégelis, avec les variantes D1, D2, D3 et D4

Pour le tronçon 1, la variante D4 sort nettement défavorisée même si certains la privilégient. Le choix se porte beaucoup plus vers la variante D1.

En faveur

- D1 :
 - l'industrie du transport par camion favorise un terrain plat;
 - contourne la tourbière;
 - n'amènerait pas d'entrave au développement le long de la rivière;
 - serait plus compatible avec la piste cyclable;
- D2 :
 - favorise l'activité commerciale;
 - s'éloigne de la rivière;
 - la piste cyclable reste sécuritaire;
 - moins de cours d'eau du côté ouest de la route 185;
- D3 :
 - éviterait un ravage de chevreuils par rapport à la D4;
 - moins d'impacts pour les résidents que la D4;
- D4 :
 - dégage toutes les terres agricoles (sauf une pointe);
 - éloigne la circulation et le bruit des zones habitées;
 - évite un impact sur les riverains de la route 185;
 - ne nuit pas à la piste cyclable;
 - ne nuit pas aux commerces.

En défaveur

- D1 :
 - entraîne beaucoup d'expropriations dans une zone en développement;
 - pénalise certains commerces;
- D2 :
 - propose de déplacer la piste cyclable dans un milieu humide;
- D3 :
 - coupe sérieusement des terres agricoles;
- D4 :
 - traverse une belle région;
 - traverse une zone résidentielle qui s'y opposerait vigoureusement;
 - vient perturber complètement les deux boucles de sentier très fréquentées par la population locale et régionale désireuse d'observer le ravage de chevreuils;
 - prive les commerçants d'un potentiel d'achalandage;
 - traverse un ravage de chevreuils;
 - présence de sauvagine;
 - traverse une rivière sur laquelle on pratique la pêche, le canot et le pédalo;
 - traverse une rivière sur laquelle un projet de navigation de plaisance, de Grand-Sault (Nouveau-Brunswick) à Cabano est prévu;
 - présence d'une cascade (km 10) et de sites amérindiens sur la rivière aux Bouleaux;
 - présence du ruisseau Lizotte au km 3,5.

4.2 Tronçon 2 - Dégelis à Notre-Dame-du-Lac, sans variante

Pour la majorité des participants à l'étude, le tronçon 2 ne pose pas vraiment de problèmes. Par contre, il touche un développement domiciliaire haut de gamme autour des km 20 à 23. Ce développement sur le chemin du Lac est presque à maturité. Toutefois, transformer le chemin du Lac en voie de desserte risque de déplaire.

Également à signaler, au sud de ce tronçon, le vieil hôtel de la Roche blanche (peu actif) pourrait être affecté.

À Notre-Dame-du-Lac, la plupart des terres agricoles sont à louer et certaines sont laissées à l'abandon. L'échangeur proposé est d'ailleurs situé sur des terres qui ne sont plus exploitées.

4.3 Tronçon 3 - Notre-Dame-du-Lac à Cabano, avec les variantes C1, C2, C3 et C4

Sur le plan agricole, ce tronçon franchirait des terres d'excellente qualité. Pour le milieu agricole, la C2 ou la C3 est donc un choix préférable à la C1. Pour plusieurs autres intervenants, incluant des agriculteurs qui ont une propriété le long du lac, il faut protéger l'aspect sauvage du lac et la quiétude de ce secteur; ils préfèrent donc la C1.

Pour le milieu économique, la C1 entraînerait une perte importante du tissu commercial et, pour d'autres, elle le favoriserait. De plus, si on adopte la C2 ou la C3, il faudrait s'assurer de l'accessibilité aux commerces qui sont sur la voie de desserte de la 185. Les différentes opinions exprimées se résument comme suit :

En faveur

- C1 :
 - favorable au domaine commercial;
 - apparaît plus « écologique »;
 - évite de toucher à la zone de villégiature;
- C2 :
 - favorable pour l'agriculture parce qu'au fronteau des terres;
 - donne une vue panoramique sur le lac;
 - élimine le problème d'accès des deux côtés de la route 185;
 - moins pénalisante pour les commerces;
- C3 :
 - favorable pour l'agriculture parce qu'au fronteau des terres, près de la zone blanche;
 - évite le déplacement d'agriculteurs (maisons et bâtiments de ferme);
 - évite, pour les agriculteurs, les déplacements de part et d'autre de la route 185;
 - permet le développement d'une villégiature haut de gamme le long du lac;
 - permet de transformer la route 185 en boulevard commercial;
 - touche principalement un agriculteur bientôt à la retraite;
 - offre le panorama du lac.

En défaveur

- C1 :
 - déplace beaucoup de gens;
 - entraîne une perte de terres de grande qualité;
 - négatif pour le bilan phosphore relié à l'épandage du fumier;
 - entraîne de nombreuses acquisitions;
 - entraîne pour certains agriculteurs des déplacements fréquents de part et d'autre de l'autoroute;
 - perte de 1 commerce sur 3;
 - vient perturber une zone d'activités;
 - n'offre pas de panorama sur le lac;
- C2 :
 - touche des terres agricoles;
 - présence de chalets sur la rive du lac, surtout au début et à la fin de la C2;
 - créerait des embruns pour la forêt à cause des vents dominants;
 - serait néfaste particulièrement pour la piste cyclable, une attraction touristique majeure;
 - se situe « en pleine nature »;
 - les commerces sont trop en retrait;
- C3 :
 - activités de villégiature seraient gravement perturbées;
 - serait néfaste particulièrement pour la piste cyclable qui est une attraction touristique majeure;
 - serait néfaste pour la motoneige qui emprunte le sentier Petit Témis;
 - aurait un impact sur le sentier de ski de fond;
 - trop grand détour pour les clients des commerces de la route 185;
 - passe au milieu de deux terres;
 - présence d'une érablière au niveau du km 33,5;
 - desserte située en zone blanche;
 - entraînerait davantage de procédures avec les organismes de gestion du territoire.

De nombreux intervenants ont exprimé clairement leurs préférences pour une variante ou pour une autre; certains ont justifié leur position. Le tableau 1 présente une synthèse de ces réactions (le tronçon 2, peu problématique, n'est pas représenté).

TABLEAU 1
Synthèse des réactions individuellement exprimées (appréciation qualitative)⁽¹⁾

Paramètres	Positives									Négatives								
	Tronçon 1					Tronçon 3				Tronçon 1					Tronçon 3			
	D1	D2	D3	D4	D5	C1	C2	C3	C4	D1	D2	D3	D4	D5	C1	C2	C3	C4
Sécurité																		
Sécurité routière							1								1			
Sécurité civile							1								1			
Socio-économique																		
Milieu habité			1	3				1		1			3		2			
Commerce/hébergement	3	1	1	2		2		1					2		3	1	1	
Agriculture/acériculture			1	3		1	2	2				1	1		5	1	2	
Foresterie																1		
Tourisme	1						1	1										
Transport des marchandises	1																	
Villégiature						1		1				1	4			1	2	
Environnemental																		
Milieu naturel	4	1				1					1		2			1		
Faune			1										5					
Ambiance sonore				1														
Paysage							1	1					1		1	1		
Récréatif/culturel																		
Piste cyclable	2			2												2	2	
Motoneige													1					
Quad													1					
Ski de fond													1					
Patrimoine et archéologie													2					
Autres	4	2		1		1	1						1				1	
TOTAL	15	4	4	12	0	6	7	7	0	1	1	2	24	0	13	8	8	0

(1) Ces données sont basées sur des réactions exprimées par certains représentants d'organismes rencontrés et ne doivent pas être interprétées en termes statistiques.

Ce tableau n'est pas une analyse comparative des variantes, car elle sera faite plus tard et sera présentée dans l'étude d'impact. Ce tableau ne doit également pas être interprété comme une analyse statistique; c'est plutôt une appréciation qualitative de certaines positions du milieu face à ce qui est proposé. Il a le bénéfice de dégager certaines tendances :

- la variante D4 du tronçon 1 est refusée par un grand nombre d'intervenants, même si certains la préfèrent;
- la variante D1 est favorisée;
- il n'y a pas vraiment de choix au tronçon 3 qui rallie tout le monde;
- la variante C1 du tronçon 3 est défavorisée;
- les opinions sont partagées entre le choix de la C2 ou de la C3.

Un constat doit être fait : le tronçon 3 va demander beaucoup plus de concertation du milieu où se retrouvent activités et groupes distincts : l'agriculture, le milieu économique et les activités récréatives et de villégiature. Les agriculteurs préfèrent en général la C3 à la C1 et la C2, mais ils seront confrontés aux personnes qui veulent protéger l'aspect sauvage du lac. Pour certains, la C3 représente une occasion de développer une villégiature haut de gamme au bord de l'eau et, pour d'autres, l'autoroute deviendrait alors une nuisance pour les activités de loisirs (ski de fond, piste cyclable, motoneige). Pour les agriculteurs, la C1 entraînerait une perte de terres de grande qualité. Pour le milieu économique, certains considèrent que la C1 serait la cause d'une perte du tissu commercial (1 commerce 3) et, pour d'autres, la C2 ou la C3 serait trop éloignée des clients actuels et futurs de la région.

4.4 Propositions spécifiques du milieu

Pour répondre à leurs problématiques particulières, plusieurs intervenants ont proposé des mesures d'atténuation. Certaines se rapportent au tracé en général, alors que d'autres s'adressent à un tronçon en particulier.

Propositions générales

- Que des passages sur le terre-plein pour véhicules d'urgence soient prévus en plus des échangeurs : entre Notre-Dame-du-Lac et Cabano, pouvoir compter au total sur deux passages (échangeur ou passage sur terre-plein).

- Aux endroits où le MTQ pose des clôtures, prévoir des accès d'urgence pour les sentiers de quad.
- Pour faciliter l'entretien des sentiers de quad, les passages (tels les tunnels) devraient avoir une dimension minimale de 3,7 m x 3,7 m pour la circulation des dameuses.
- Prévoir la possibilité d'utilisation du sol excavé comme matériel de remplissage pour améliorer les sentiers de quad.

Propositions particulières

a) Tronçon 1

- Aux km 7 et 8, un échangeur est nécessaire, mais plus au sud que proposé.
- La portion de l'autoroute entre le km 8 et Dégelis devrait être construite en arrière des maisons et ne devrait pas entraver l'accès à la rivière.
- Si la D4 est choisie, prévoir une voie de desserte dans les régions habitées et un pont d'étagement au rang Gravel.

b) Tronçon 2

- À la hauteur du km 17,5, il y a un sentier local venant de l'ouest qui traverse actuellement la route 185 et rejoint un chemin du côté est de la route 185 indiqué comme devenant une voie de desserte jusqu'à Dégelis. Les représentants du club de quads aimeraient pouvoir traverser l'autoroute en utilisant un ponceau à construire sous l'autoroute – les dimensions du ponceau ne seraient pas nécessairement importantes; il devrait être d'une largeur suffisante pour ne pas les obliger à passer dans l'eau. Sans une possibilité de traverser la route 185, tous les adeptes de quads au nord de Dégelis vont devoir passer dans la municipalité.
- Au km 18, un passage est nécessaire pour faciliter le va-et-vient des agriculteurs de chaque côté de l'autoroute.
- Entre les km 18 et 20, du côté ouest, il n'y a pas de voie de service prévue pour les lots forestiers et agricoles ainsi que pour les chalets situés de ce côté de l'autoroute; il faut s'assurer d'un accès pour eux.
- Prévoir une voie de desserte dédiée aux résidences permanentes de très grande valeur et aux chalets dans le secteur du chemin du Lac.
- De nombreux intervenants ont demandé que l'échangeur proposé au km 20,2 soit construit plutôt au km 24,75 ou, à tout le moins, qu'il y ait un lien à cet endroit :

- pour la population en général, il serait préférable qu'il y ait plutôt un échangeur pour la route de Saint-Benoît (rivière Creuse) au lieu de celui proposé au km 20,2 qui dessert seulement une route pour agriculteurs; un passage serait suffisant pour ces derniers;
- il faut prévoir un échangeur pour l'accès rapide à la route 295 pour les services ambulanciers, le service étant appelé à intervenir à l'ouest de la route 185 jusqu'à Packington et Saint-Jean-de-la-Lande et à l'est jusqu'à Lejeune. L'échangeur au km 20,2 n'est pas utile pour accéder à la route de Saint-Benoît, à l'ouest (il le serait pour le chemin du Lac à l'est);
- la chute de Packington est un endroit touristique à ne pas négliger; il faudrait donc maintenir un lien;
- un passage au km 24,75 serait suffisant pour les quads qui veulent accéder facilement au traversier ou au pont de glace pour se rendre sur la rive est du lac vers Saint-Juste.

c) Tronçon 3

- Prévoir un accès pour les commerces installés aux environs du km 31.
- De nombreuses demandes sont venues du milieu de l'agriculture pour protéger les terres, assurer un accès efficace des deux côtés de l'autoroute et apporter des mesures de mitigation acceptables afin de privilégier une variante qui protégerait également la villégiature :
 - un passage au km 31-32 est nécessaire;
 - si la variante C1 est retenue, il faudrait que l'échangeur prévu au km 34 soit déplacé de 500 m plus au sud au km 33,5;
 - il faudrait également un pont d'étagement au km 36.

Ces demandes ont été formulées au cours d'un premier effort de concertation entre eux lors des rencontres.

- Pour les services ambulanciers, un passage devrait être prévu tout près de Cabano pour donner accès à la route 232 et pouvoir se rendre ainsi jusqu'à Rivière-Bleue.
- Si la C2 est retenue, il faudrait se rapprocher de la pente pour que les arbres ne fassent pas écran.
- Si la C3 est retenue, une voie de desserte à l'est doit être prévue pour permettre l'accès à des propriétés, qui autrement, seraient enclavées.

5. QUALITÉ DE L'INFORMATION

Un bon nombre de personnes rencontrées se disent bien informées du projet, certains par l'entremise d'autres organismes dont ils sont membres ou représentants. D'autres ont mentionné que c'était la première fois qu'elles étaient véritablement informées des tracés et que l'axe de l'autoroute a été décidé sans consultation de la population.

Les intervenants semblaient satisfaits du processus actuel de consultation – certains l'ont bien exprimé; par ailleurs, certains s'interrogent sur le processus retenu pour le tronçon Cabano-Saint-Antonin. Sachant que tous les agriculteurs seraient rencontrés, quelques-uns ont demandé que les commerçants touchés le soient également.

Par ailleurs, certains représentants des organismes ont fait les demandes spécifiques suivantes :

- obtenir les cartes du tracé optimisé;
- aviser les responsables des clubs de motoneige et de quad des autres villes touchées par le projet;
- être informés du tracé retenu le plus rapidement possible afin de pouvoir prendre des décisions éclairées d'investissement (agrandissement de commerces, localisation du bureau touristique et des haltes d'accueil, etc.);
- développer un programme de communication qui comprendrait un programme de surveillance des travaux et un comité d'information (ce dernier serait tenu informé de la planification et du déroulement des travaux, et pourrait amorcer une réflexion sur la mise en valeur touristique de la région);
- prévoir une signalisation spéciale afin d'éviter de pénaliser les commerces durant les travaux de construction.

6. ANALYSE DE PRESSE

Dans le cadre de cette étude, une analyse de presse a été préparée couvrant la période du 2 novembre 2002 au 5 mai 2003.

Voici les personnes et organismes à l'origine des informations et opinions recueillies.

Élus et candidats aux élections provinciales

- Au gouvernement fédéral :
 - M. David Collenette, ministre des Transports;
 - M. Allan Rock, ministre de l'Industrie;
 - M. Martin Cauchon, ministre de la Justice
 - M. Paul Crête, député du Bloc Québécois de Kamouraska-Rivière-du-Loup-Témiscouata-Les Basques.
 - Au gouvernement provincial :
 - M. Yvon Marcoux, ministre des Transports;
 - M. Claude Béchar, ministre de l'Emploi, de la Solidarité sociale et de la Famille (député de Kamouraska-Témiscouata);
 - M. Mario Dumont, ADQ, circonscription de Rivière-du-Loup.
- Sous le gouvernement du Parti Québécois :
- Mme Pauline Marois, ministre des Finances;
 - M. Serge Ménard, ministre des Transports;
 - M. Jacques Baril, ministre délégué aux Transports
 - M. Jean-Paul Beaulieu, sous-ministre des Transports.
- Les élus locaux :
 - M. Serge Fortin, préfet de la MRC de Témiscouata;
 - M. Jacques Michaud, préfet de la MRC de Rivière-du-Loup;
 - M. Émilien Nadeau, maire de Dégelis;
 - M. Jacques Asselin, maire de Cabano;
 - M. Jacques Martin, maire d'Edmunston;
 - Conseil de Ville de Cabano.
- Les candidats :
 - M. Carol Gilbert, Parti Québécois;
 - M. Harold Lebel, Parti Québécois
 - M. Pierre Lévesque, ADQ.

Organismes, associations et individus qui interviennent

- La Coalition de la route 185 et son président M. Pierre Lévesque.
- Le Comité de la route 185 ou transcanadienne.
- La Corporation de développement économique de la région.
- La Chambre de commerce de la MRC de Rivière-du-Loup.
- L'Association des constructeurs de routes et de grands travaux du Québec (ACRGTQ).
- L'Association des étudiantes et étudiants du campus d'Edmunston.
- Le coroner Yvan Turmel;
- MM. Lionel et Gaston Marquis, propriétaires de la Ferme Portage.

La sécurité de la route abordée dans l'étude de perception se retrouve aussi dans la revue de presse, mais des informations nouvelles s'ajoutent. Voici un aperçu des points saillants du résumé de presse :

Sécurité

- Taux de mortalité de la route 185 (110 morts en 10 ans) : 200 accidents par année dont 50 % sont graves.
- Enquête et rapport du coroner sur un accident qui a fait 8 victimes : en raison des nombreux accidents survenus en 12 ans (112) sur la route 185, il est recommandé de réaménager cette route « extrêmement meurtrière » en autoroute à quatre voies et à chaussées séparées.
- La Coalition de la route 185, avec la Chambre de Commerce de la MRC de Rivière-du-Loup, organise une manifestation pour faire avancer le dossier.
- Autres manifestations : l'Association étudiante de l'Université d'Edmunston, le cégep de Trois-Rivières, les polyvalentes et la population du Témiscouata ont signifié l'urgence du dossier.

Financement

- Financement de l'autoroute aux niveaux fédéral et provincial : lenteur du dossier – Québec et Ottawa n'arrivent pas à s'entendre : 108,6 M \$ de fonds fédéraux disponibles pour le Québec à l'intérieur du programme d'infrastructures routières, somme qui pourrait être affectée à la première phase du projet de la route 185.

- Comité de la route 185 (transcanadienne) : après le dernier budget fédéral qui ne donnait aucun engagement de financement, rencontre avec le Comité permanent des transports à Ottawa afin de convaincre le gouvernement d'agir.

Dossiers politiques

- Priorités politiques : dossier épineux puisque la route 185 est déclarée le dossier numéro un, alors que dans les faits, les projets de l'autoroute 30 et de la route 175 ont déjà été signés par Québec.
- Promesses électorales : promesse de fonds pour les travaux entre Rivière-du-Loup et Saint-Antonin et déclaration du ministre et du sous-ministre aux Transports que la route 185 faisait partie des priorités du gouvernement du Parti Québécois.
- Coalition de la route 185 : dénonce l'inertie du gouvernement.

Développement économique

- Développement de la région : importance d'un lien routier sécuritaire dans le développement économique de la région.
- La route 185 est le principal accès pour se rendre dans les provinces de l'Atlantique.