

239

P NP

DM13

Projet de 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

Cabano-Nouveau-Brunswick 6211-06-117

Mémoire sur le projet d'autoroute dans l'axe de la route 185
(tronçon Cabano / Nouveau-Brunswick)

Introduction :

Ce mémoire sur le projet d'autoroute entre la frontière du Nouveau-Brunswick et la municipalité de Cabano est réalisé par Yves Perron citoyen de Notre-Dame-du-Lac et co-propriétaire d'un Gîte du passant situé au kilomètre 22,5.

Dans le projet fourni par le promoteur, ma propriété est expropriée comme plusieurs autres résidences à Notre-Dame-du-Lac. La réalisation de l'autoroute tel que prévu par le promoteur a un impact direct sur mon environnement et sur mon commerce.

Le projet tel que présenté est tout simplement inacceptable. Je suis d'avis que le ministère n'a pas choisi le meilleur tracé pour réduire les impacts sur environnement, le niveau sonore, les acquisitions d'immeubles, l'économie de la région et le récréo-tourisme. Plusieurs choix du ministère sont questionnables sur l'ensemble du tracé. Cette réalité est plus frappante entre les kilomètres 20 et 25. Dans ce secteur, le promoteur a choisi d'utiliser le Chemin du Lac comme route de desserte, il prévoit construire un demi-viaduc à la route St-Benoît, utiliser une partie de la 185 comme tracé de l'autoroute et enlever 2,5 kilomètres de goudron (trois voies) déjà existant. Ce choix semble appuyé d'une concertation avec la municipalité de NDDL suite à des pressions faites par un groupe de résidents du Chemin du Lac. Ces citoyens demandent depuis plusieurs années d'avoir une route asphaltée, pour eux, la desserte de l'autoroute est une occasion. L'état actuel de la route du Chemin du Lac est le résultat des choix et des décisions administratives passées au conseil municipal de NDDL. Les contribuables de l'ensemble du Québec doivent-ils payer pour les choix de la municipalité dans le passé?

Le tracé prévu ajoute 12 résidences à la liste des expropriations de la municipalité de Notre-Dame-du-Lac et ne fait rien pour réduire l'impact sonore pour les résidences situées près du lac. Ces 12 propriétés représentent 27% de l'ensemble des expropriations prévues. Si on analyse la perte en revenu de taxes pour la municipalité selon les données de 2006, la somme s'élèverait à environ 20 000\$.

Le choix du promoteur provoque aussi la **destruction d'une halte routière** qui constitue un belvédère naturel fréquenté par de nombreux voyageurs depuis **plus de 125 ans**. Cette halte routière a un achalandage de plus de 25 000 visiteurs par année. C'est plus que l'ensemble des habitants de la région du Témiscouata. Elle offre un panorama magnifique sur notre région. Elle donne accès à la place la plus photographiée dans toute la région (une photo du lac avec les montagnes derrière et la petite île ronde) et dans quelques années probablement, une vue imprenable sur le parc national. Les élus régionaux travaillent présentement sur un projet de parc national, la grande baie, située devant la halte routière, est incluse dans le projet. Cette halte est certainement l'une des plus belles du Québec et elle constitue un excellent endroit pour vendre notre région aux touristes. Actuellement, son utilisation est saisonnière(mi-mai à mi-octobre) et elle est accessible dans les deux sens de la circulation. Le promoteur du projet de l'autoroute 85 n'a **jamais rencontré les différents intervenants touristiques** de Notre-Dame-du-Lac ou de la région pour son tracé alors que l'un de ses choix a un impact majeur sur une infrastructure touristique et sur le potentiel de développement touristique à court et à long-terme.

Un autre élément discutable lié au choix d'utiliser le Chemin du Lac comme desserte est la construction d'un demi-viaduc à la route St-Benoît. Le viaduc est construit près du lac Témiscouata et à l'embouchure de la rivière Creuse. Les impacts d'une telle construction au niveau visuels et sonores pour les utilisateurs du Lac Témiscouata ne sont pas négligeables. Le choix du ministère est de plus discutable alors qu'il a avoué que le trafic actuel et futur ne justifie pas un viaduc ou un demi-viaduc à cet endroit. Le promoteur nous a aussi informés, lors des audiences, que la limite de vitesse maximum permise sur la voie de desserte du Chemin du Lac serait fixée à 50km et qu'il est impossible qu'elle soit supérieure. Il nous a aussi expliqué que normalement une route de desserte d'une autoroute avait une limite de 70 km et plus. Aussi, le trafic sur le Chemin du Lac risque d'augmenter. Considérant que l'une des raisons majeures de faire l'autoroute 85 est la réduction d'accidents, n'est-il pas dangereux d'utiliser comme voie de desserte une route en plein quartier résidentiel avec une limite de vitesse de 50km qui risque fortement de ne

pas être respectée par les usagers et cela en plus de l'augmentation du trafic sur cette route.

En résumé, je suis contre le tracé proposé par le promoteur pour l'ensemble des points suivants :

- Destruction d'une halte routière au point de vue exceptionnel (belvédère naturel) présent dans les guides touristiques depuis plus de 125 ans.
- Aucune réduction au niveau sonore dû au choix de route
- Construction d'un viaduc près d'un lac et à l'embouchure d'une rivière (route St-Benoît)
- Augmentation inutile du nombre d'expropriations (12) soit 27 % de l'ensemble des expropriations prévues (44) dans la municipalité de NDDL.
- Impact sur les revenus de taxes de la municipalité des 12 expropriations soit 20 000 \$ selon le rôle de taxes de 2006.
- Volume de trafic peu élevé ne justifie pas un viaduc ou un demi-viaduc sur la route St-Benoît
- Enlèvement d'une section de route panoramique exceptionnelle (km 20 à km 22,5).

Les solutions :

Premièrement, pour conserver la halte routière (belvédère) avec la bonne volonté du promoteur, ce dernier pourrait faire plusieurs choses. La première, en conservant le tracé actuel, est de tasser sa route vers l'ouest quelques mètres avant d'arriver à la halte. Une bretelle pourrait être ajoutée pour les voitures en provenance des provinces maritimes. Ainsi, la halte serait utilisée pour les gens qui roulent en direction de NDDL. Une autre solution serait de conserver la 185 comme une des voies de l'autoroute et la halte serait utilisée par les deux voies étant située en plein centre de l'autoroute. Ces propositions ne règlent pas les autres problèmes occasionnés par le choix du promoteur, mais permet de conserver un site exceptionnel intact.

Il y a un autre scénario qui solutionne une grande partie des problèmes soulevés. Ainsi, ma proposition entre les kilomètres 20 et 25 serait d'utiliser la route 185 comme voie de desserte de l'autoroute. Cette dernière autoroute devra être construite plus à l'ouest et passer derrière la halte routière actuelle au kilomètre 22,5. À l'intersection de la route St-Benoît, aucun échangeur ou demi-échangeur, seulement des ponts pour faire passer les deux voies de l'autoroute ou la route St-Benoît. Au kilomètre 28, la voie de desserte se continue en ligne droite pour venir se collecter sur l'actuelle sortie. Au kilomètre 20, il y avait un viaduc sans échangeur de prévu, à cet endroit, on ajoute des échangeurs complets dans les deux directions. Bref, la construction d'un viaduc complet au kilomètre 20 comme prévu dans les premiers plans du ministère.

Emplacement :

Cette proposition a plusieurs avantages, le premier est au niveau de l'emplacement. Le viaduc sera situé loin du lac Témiscouata et aucune rivière ne s'y trouve. C'est très différent du choix de la route St-Benoît où le viaduc serait près du lac et à la sortie de la rivière Creuse. Pour les utilisateurs du lac, l'impact visuel et sonore est plus favorable lorsque le viaduc est loin. Le choix du kilomètre 20 a aussi comme avantage d'être situé à l'entrée officielle des deux municipalités de Dégelis et Notre-Dame-du-Lac. Si

l'utilisation du Chemin Neuf est retenue comme voie de desserte pour Dégelis, la collection sera facile. En situant, le viaduc au kilomètre 20, il y aurait 6 km et 9 km de distance entre les viaducs de Dégelis et Notre-Dame-du-Lac. Cela respecterait la norme québécoise fournie par le promoteur pour les distances entre chaque viaduc.

Trafic pour Packington (route St-Benoît) et Chemin du Lac:

L'utilisation de la 185 comme voie de desserte et le maintien du prolongement de la voie de desserte en direction nord entre la route St-Benoît et Notre-Dame-du-Lac ne crée pas de problèmes aux utilisateurs de la route pour Packington. Ainsi, en provenance du Nouveau-Brunswick, pour aller à Packington, une voiture peut utiliser la sortie située à Dégelis ou celle située au kilomètre 20. Lorsqu'elle sort à cet endroit, elle utilise la 185, comme aujourd'hui, sur 5 km et elle tourne sur la route St-Benoît. Il n'y a aucun ajout de distance par rapport à ce qui est fait présentement. La 185, qui supporte actuellement un volume considérable de camions peut bien supporter les quelques camions qui vont à Packington. Dans l'autre direction, lorsqu'on arrive de Rivière-du-Loup, le viaduc qui est à Notre-Dame-du-Lac sera utilisé ainsi que la voie de desserte(185). Encore ici, il n'y a aucun ajout de kilomètres par rapport à ce qui est fait présentement. Cet exemple est aussi valable pour les résidents du Chemin du Lac. Ces derniers pourront aussi prendre directement la route du Chemin du Lac au kilomètre 20 lorsqu'ils arrivent de Dégelis.

Sécurité et déneigement:

Le choix d'utiliser la 185 permet un respect des normes de limites de vitesse pour une voie de desserte. Car cette route est utilisée comme route principale actuellement. Sa construction est faite pour une limite de 90 km. Elle peut donc facilement être utilisée comme voie de desserte avec une limite de 70 ou 90 km, ce qui n'est pas possible sur le Chemin du Lac. Selon les informations données par le promoteur dans les audiences publiques, une limite maximum de 50 km est possible sur le Chemin du Lac. De plus, en

utilisant la 185, l'avantage est que le trafic actuel et futur de la desserte ne se fera pas dans un milieu résidentiel.

Au niveau du déneigement, l'entretien de la route St-Benoît est actuellement payé par le ministère. Avec le tracé que je propose pour se rendre à la route de Packington, le ministère devra utiliser une partie de la desserte soit en provenant de Notre-Dame-du-Lac ou en provenant du viaduc au kilomètre 20. C'est la même distance à parcourir que celle utilisée présentement. Cependant, comme le ministère du transport passe sur une partie de la route de desserte pour faire le déneigement de la route St-Benoît, il pourrait accepter le déneigement d'une partie de la desserte et ainsi réduire les frais de la municipalité de Notre-Dame-du-Lac. Nous parlons ici d'une distance de plus ou moins 5 kilomètres.

Niveau sonore :

Lors des audiences publiques, une question fut adressée au promoteur sur les impacts sonores. Quelques citoyens du Chemin du Lac ont manifesté leur inquiétude par rapport au bruit de la route. À ce chapitre, le promoteur n'avait pas d'étude d'effectuée, mais il affirmait clairement que si l'autoroute était construite plus à l'ouest, route 185 comme desserte, **l'impact sonore serait moindre pour les résidents du Chemin du Lac.**

Expropriation :

Cette proposition a l'avantage de réduire considérablement le nombre d'expropriations à Notre-Dame-du-Lac. En effet, si la route 185 était utilisée comme voie de desserte de l'autoroute, il y aurait 12 expropriations de moins. Lors des audiences publiques, le promoteur a confirmé ce nombre. C'est 12 maisons représentent **une réduction de 27% de l'ensemble des expropriations prévues**, ce qui n'est pas minime comme impact. Au niveau des taxes municipales, la ville de Notre-Dame-du-Lac éviterait un manque à gagner de 20 000 \$.

La halte routière et route panoramique:

La proposition à l'avantage de conserver la halte routière et la section de route entre les kilomètres 20 et 22,5 intacts. Aucune modification aux installations présentes de la halte n'est demandée. De plus, sur l'autoroute, il n'y a pas sortie directe à ajouter pour la halte routière. Cependant, en utilisant le viaduc du kilomètre 20, les touristes ont accès directement à la halte et à son belvédère naturel. Le promoteur, lors d'une réponse à une question de la commission, a déjà mentionné que cela était possible. Ainsi, la section de route entre les kilomètres 20 et 22,5 demeure intacte et devient une route panoramique (**route panoramique du Lac Témiscouata**) qui, dans l'avenir, comme aujourd'hui sera très appréciée des voyageurs. Comme la 185 est la voie de desserte, une fois arrivé à la halte, il y a de fortes chances que les voyageurs poursuivent leur chemin sur la 185 jusqu'à la municipalité de Notre-Dame-du-Lac, ce qui, au niveau touristique, sera très bénéfique pour les différents commerces de la communauté.

Plusieurs raisons justifient le choix de conserver la halte intacte. Premièrement, le site offre un panorama exceptionnel, **il est un site naturel de classe international**. Pour la région du Témiscouata, c'est l'endroit le plus photographié et un excellent emplacement pour vendre la région au niveau touristique. Nous n'avons qu'à penser à l'ajout d'un parc national devant la halte, de l'autre côté du lac. Le site est aussi le premier arrêt possible sur le territoire du Québec pour les voyageurs en provenance de l'est du pays. Il est extrêmement stratégique, car il constitue **la porte d'entrée du Québec pour l'est du Canada**. Ainsi, la première image de la région et du Québec pour les voyageurs de l'est serait une photo prise d'une halte offrant une vue panoramique sur un lac demeuré naturel. **Ce site serait situé sur la route panoramique entre le kilomètre 20 et 22,5 demeurerait un trésor pour les générations futures.**

Au niveau de la sécurité, la halte a aussi son utilité. Peu importe le tracé de route choisi, le panorama en direction du nord ne va pas changer. Les touristes vont vouloir le photographier, s'il n'y a pas de halte, c'est sur le bord de la route qu'ils vont se stationner

pour prendre les photos. Cela peut être vraiment dangereux sur des axes de circulation rapides. Donc, la halte offre un site sécuritaire pour prendre des photos.

Coût

Selon l'information financière fournie par le promoteur, la proposition n'augmente pas le coût du projet. Selon une réponse de ce dernier, le coût pour l'ajout de bretelles au kilomètre 20 est de 2,6 millions. Une dépense de 4,8 millions fut mise dans le budget du ministère pour les bretelles au kilomètre 25 et 28. En ramenant le tout au kilomètre 20, nous avons une économie de 2.2 millions, ce qui n'est pas négligeable.

Avec la 185 comme desserte, il y aurait aussi une économie liée au non-expropriations de 12 résidences. Selon ses propres chiffres, le ministère estime à 150 000\$ par résidence le coût de ces expropriations. L'économie serait de 1 800 000\$. Je suis d'avis que le montant économisé en expropriation serait supérieur, car l'ensemble des propriétés visées ont accès au lac ou une vue sur ce dernier. Les transactions immobilières de la dernière année démontrent un prix de vente moyen de 45 000\$ pour les terrains près du lac. Pour les propriétés, les transactions se font à plus de 150% de la valeur municipale. Durant les trois derniers mois, le ministère a payé plus de 150 000\$ pour le rachat de propriété sur la 185 à Cabano. Ainsi, selon le marché et les derniers achats faits par le ministère à Cabano, le coût moyen des résidences à exproprier risque d'être plus près de 250 000\$. Avec ce moyen, l'économie serait de 2,6 millions soit le même coût que les bretelles au kilomètre 20.

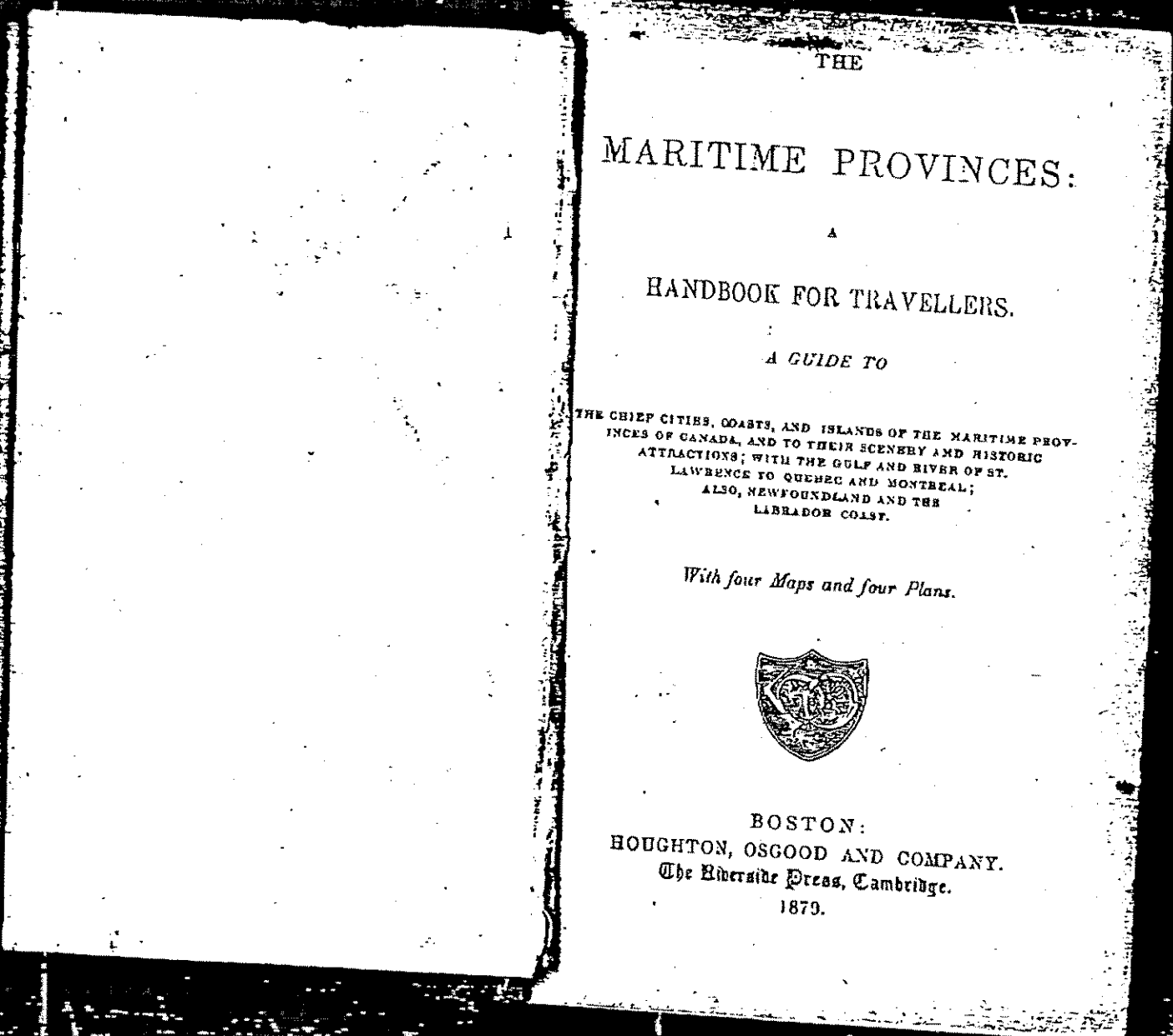
En économies réalisées, il y aurait aussi une baisse du coût du ponceau sur la rivière creuse, des coûts de la voie de dessert et des frais de maintien de la circulation dû à l'utilisation de la 185 qui est déjà fonctionnelle. Bref, globalement, il semble que le projet proposé par le promoteur soit plus dispendieux que la solution de prendre la 185 comme desserte.

Résumé

En résumé, l'utilisation de la 185 comme desserte avec un viaduc au kilomètre 20 a pour effets :

- **Réduction importante (27%) du nombre expropriations prévues à Notre-Dame-du-Lac;**
- **Conservation d'une halte routière (belvédère naturel) sans coût supplémentaire;**
- **Réduction des impacts sonores pour les gens du Chemin du Lac;**
- **Meilleure sécurité que sur le tracé proposé ;**
- **Meilleure situation géographique du viaduc**
- **Aucun impact négatif sur la distance à parcourir pour rejoindre la municipalité de Packington par rapport à la situation actuelle;**
- **Aucune majoration des dépenses pour le promoteur, globalement, il y a même une réduction importante des dépenses.**

Pour l'ensemble des points positifs mentionnés ci-dessus, je suis d'avis que l'utilisation de la 185 comme desserte avec un viaduc complet au kilomètre 20 a moins d'impacts négatifs que le projet du promoteur.



16 M. S. W. of Madawaska is *Fort Kent*, an old border-post of the U. S. Army. It has two inns and about 1,000 inhabitants (including the adjacent farming settlements), and is the terminus of the mail-route from Van Buren. From this point stages run W. 20 M. to the Acadian village of *St. Fumarit*, near the mouth of the *St. Francis River*. The latter stream, flowing from the N. W., is the boundary of the United States for the next 40 M., descending through the long lakes called *Watastockwagamic*, *Pochtawokwagamic*, and *Pobenegamook*. Above the mouth of the *St. John River* is included in the *State of Maine*, and flows through that immense and trackless forest which covers "an extent seven times that of the famous Black Forest of Germany at its largest expanse in modern times. The States of Rhode Island, Connecticut, and Delaware could be lost together in our northern forests, and still leave about each a margin of wilderness sufficiently wide to make the exploration without compass a work of desperate adventure." Its chief tributary in the woods is the *Allagash*, which descends from the great Lakes *Pemegochewabun* and *Chamberlain*, near the *Chesuncook* and *Househead* Lakes and the head-waters of the *Penebecot*.

The U. S. mail-stages also run S. from *Fort Kent* to *Fuller*, about 100 M. S., near *Mount Katahdin*; whence another stage-line runs out to *Attawapiskiac*, on the E. & N. A. Railway (see page 83), in 38 M. S. - 30 M. S. of *Fort Kent*, by this road, is *Lake Umbagog* (16 M. long by 1-3 M. wide), the westernmost of the great *Engle Lakes*, famous for their white-fish and burbot.

At *Edmundston* the Royal mail-route leaves the *St. John River*, and ascends the W. shore of the *Madawaska*. But few settlements are passed, and at 12 M. from *Edmundston* the Province of *Quebec* is entered. About 25 M. from *Edmundston* the road reaches the foot of the picturesque *Temiscouata Lake*, where there is a small village. The road is parallel with the water, but at a considerable distance from it, until near the upper part, and pretty views are afforded from various points where it overlooks the lake.

Temiscouata is an Indian word meaning "Winding Water," and the lake is 30 M. long by 2-3 M. wide. The scenery is very pretty, and the clear deep waters contain many fish, the best of which are the tuladi, or great gray trout, which sometimes weighs over 12 pounds. There are also white-fish and burbot. Visitors to the lake usually stop at *Fournier's* old inn, where canoes may be obtained. From the W., *Temiscouata* receives the *Cabineau River*, the outlet of *Long Lake* (15 by 2 M.); and on the E. is the *Tuladi River*, which rises in the highlands of *Blmowski* and flows down through a chain of secluded and rarely visited lakelets. The chief settlement on *Temiscouata Lake* is the French Catholic hamlet of *Notre Dame du Lac*, which was founded since 1861 and has 180 inhabitants. The military works of *Fort Ingalls* formerly commanded the lake, and had a garrison of 200 men as late as 1850.

"*Temiscouata Lake* is a fine large sheet of water, 20 M. long; it is deep, contains plenty of fish, and there are hills about it, down the valleys and ravines of which rush winds which occasion sudden and dangerous agitation in the dark waters."

The road from *Temiscouata Lake* to *Rivière du Loup* is 40-60 M. long, and descends through a wild region into which a few settlers have advanced within fifteen years.

14. *St. John to Shediac.*

Distances. - *St. John* to *Moncton*, 89 M.; *Painsec Junction*, 87; *Dorchester Road*, 102; *Shediac*, 108; *Point du Chêne*, 108.

St. John to *Painsec Junction*, see *Route 16*.

Passengers for *Shediac* and *Point du Chêne* change cars at *Painsec Junction*, and pass to the N. E. over a level and unproductive country.

Shediac (*Kirk Hotel*) is a marine village of 600 inhabitants, with 3 churches, - Baptist, the Catholic *St. Joseph de Shediac*, and *St. Andrew's*, the head of a rural deanery of the Anglican church. The town is well situated on a broad harbor, which is sheltered by *Shediac Island*, but its commerce is inconsiderable, being limited to a few cargoes of lumber and deals sent annually to *Great Britain*. The small oysters (*Ostrea canadensis*) of the adjacent waters are also exported to the provincial cities. *Shediac* was occupied by a French garrison in 1760, to protect the borders of *Acadia*, and in 1757 there were 2,000 French and Acadian troops and settlers here. The French element is still predominant in this vicinity, and its interests are represented by a weekly paper called "*Le Moniteur Acadien*."

Point du Chêne (*Schurman's Point du Chêne House*) is 2 M. N. E. of *Shediac*, and is the E. terminus of the railway and the *St. Lawrence* port nearest to *St. John*. It has a village of about 200 inhabitants, with long piers reaching out to the deep-water channels. From this point passengers embark on the steamers for *Prince Edward Island*, the N. shore of *New Brunswick* (see *Route 18*), and *Quebec* and the *Gulf Ports*. Daily steamers run from *Shediac* to *Summerside*, *P. E. I.*, where they make connections with the trains of the *P. E. I. Railway* (see *Route 43*). The *Gulf Ports* steamers ply between *Point du Chêne* and *Pictou*, the time of transit being about 12 hours, and the route being down the *Northumberland Strait*, with the red shores of *Prince Edward Island* on the S. In the time-tables and circulars of the steamships and railways, the term *Shediac* is generally used for *Point du Chêne*.

The Westmorland Coast. Infrequent mail-stages run E. from *Shediac* by *Point du Chêne* to *Barnabot*, 8 M.; *Tedish*, 17; *Great Shemogue* (*Arard's Hotel*), 23; and *Little Shemogue*, 24. These settlements contain about 1,500 inhabitants, most of whom are Acadians. *Capes Jourdain* (fixed white light, visible 14 M.) and *Tormentine* are respectively 16 M. and 20 M. E. of *Little Shemogue*.

10-12 M. N. of *Shediac* (mail-stages daily) are the large and prosperous Acadian settlements of the *Cocagne* (three inns), having about 3,500 inhabitants, seven eighths of whom are of French descent. These people are nearly all farmers, engaged in tilling the level plains of *Dundas*, although a good harbor opens between the villages. 21 M. from *Shediac* is *Buctouche* (two inns), a prosperous Acadian village of 400 inhabitants, engaged in shipbuilding and in the exportation of lumber and oysters.