

Québec, le 14 décembre 2006

Madame Renée Poliquin
Coordonnatrice du secrétariat de la Commission
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

**Objet : 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**

Madame,

Nous vous transmettons ci-joint les réponses manquantes aux questions complémentaires 3^e série du 4 décembre 2006 relatives au projet ci-dessus mentionné.

Veillez agréer, Madame, l'expression de nos salutations distinguées.

Victor Bérubé

/pc

p. j.

- 3** La Fédération de l'UPA du Bas-Saint-Laurent propose de rapprocher de la route Lizotte le pont d'étagement et l'échangeur situé à la hauteur du km 33 (document déposé DM8, p. 4). Quels seraient les effets d'une telle modification ?

Réponse :

Pour ne pas affecter les fermes Prépierre et Miclerc, la construction d'un échangeur complet dans l'axe de la route Lizotte nécessiterait qu'on décale l'axe de l'autoroute vers l'ouest, et ce, de part et d'autre du pont d'étagement. Cette relocalisation du corridor autoroutier nécessiterait un empiètement plus important sur les terres agricoles, la relocalisation d'un cours d'eau et l'expropriation certaine de la résidence #179 et d'une partie des bâtiments de la ferme Cloutier, situées du côté ouest de la route 185, au sud de la route Lizotte.

Il est important de rappeler que la localisation de l'échangeur proposé par le Ministère a été optimisée afin de limiter au minimum les empiètements sur les terres agricoles, tout en évitant de toucher aux bâtiments des fermes Cloutier, Prépierre et Miclerc. C'est dans cet esprit que l'axe de l'échangeur proposé se superpose à l'axe de la route 185 existante au km 33 précisément. Vous trouverez sur la Figure 1 les marges de recul prévues à partir du concept proposé dans l'étude d'impact pour les bâtiments des fermes Prépierre et Cloutier ainsi que pour la résidence #179 et le cours d'eau. Nous demeurons convaincus que le concept actuel proposé dans l'étude d'impact, bien que comportant des impacts sur les milieux agricole et bâti, est celui qui, globalement, minimise les inconvénients à cet égard.

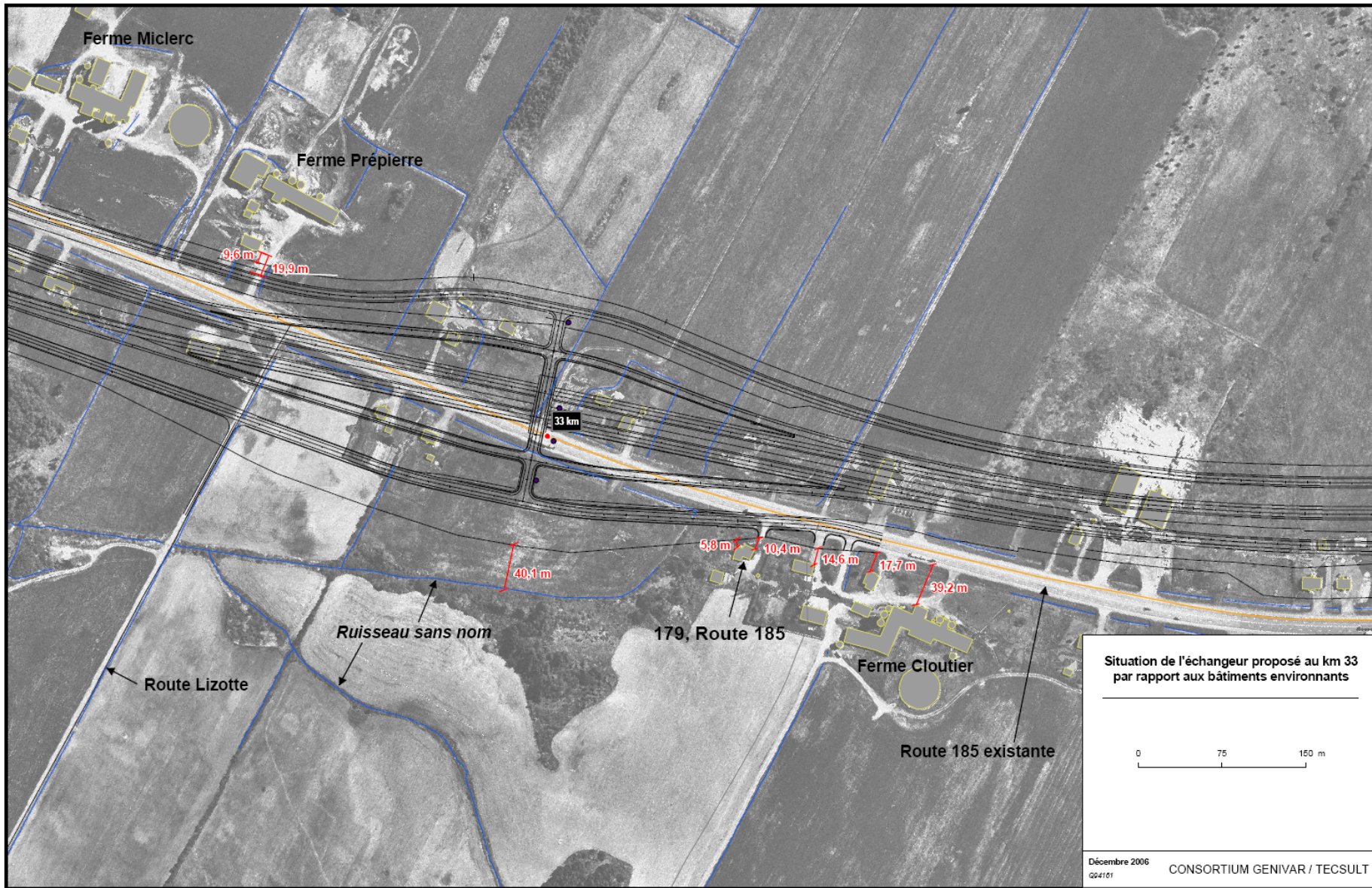


Figure 1 - Échangeur proposé dans l'étude d'impact au km 33

- 4 **La Fédération de l'UPA du Bas-Saint-Laurent propose deux autres options pour localiser le poste de contrôle routier (document déposé DM8, p. 5). Quels seraient les effets de chacune de ces propositions, soit :**
- **sur le lot 2-616-187 partie, à l'ouest du chemin Bélanger et au nord du point de jonction de la route 232 projetée avec la route 232 actuelle, tel qu'illustré sur le plan 20-3372-9808 de votre direction régionale, daté de 2006-08-03;**
 - **à l'entrée ouest de Cabano, toujours au nord de la 185 et à proximité de la jonction avec la route 232.**

Réponse :

Nous tenons ici à rappeler que, par convention, nous avons établi dans l'étude d'impact que l'autoroute 85 serait établie dans un axe nord-sud. La direction nord conduit donc à Rivière-du-Loup, alors que la direction sud permet d'accéder au Nouveau-Brunswick. L'est et l'ouest découlent de cette orientation.

L'emplacement proposé par le Ministère pour le poste de contrôle est stratégique, car il permettra d'intercepter, lorsqu'il sera en opération, tous les camions en provenance du Nouveau-Brunswick avant qu'ils atteignent l'usine de la Norampac ou les routes 232 est et ouest qui sont très importantes pour le transport du bois au niveau régional.

De plus, le poste de contrôle est proposé sur un résidu de terrain qui autrement pourrait être abandonné. On peut voir sur la figure 6.15 de l'étude d'impact que ce résidu représente une superficie de l'ordre de 3 à 4 ha (1 050 m de longueur et jusqu'à 75 m de largeur). Pour éliminer ce résidu, il faudrait rapprocher l'axe de l'autoroute plus près de la route 185, ce qui aurait des conséquences importantes sur les bâtiments de la ferme Tony Leclerc située près du km 36.

Poste sur le lot 2-616-187

Pour que ce poste soit aussi fonctionnel que celui proposé, il faudrait qu'il soit également accessible directement à partir de la chaussée est de l'autoroute. On peut voir, sur le plan joint intitulé « Localisation du lot 2 616 187 » (fichier : Lot 2 616 187), que l'aménagement d'un poste sur le lot 2 616 187 serait situé trop près de l'échangeur proposé à Cabano (km 38). En fait, la bretelle d'entrée sur l'autoroute à partir du poste de contrôle se superposerait à la bretelle de sortie

en direction nord de l'échangeur proposé à Cabano (km 38).

Il est à noter que la distance minimale qu'on doit prévoir entre ces deux bretelles doit être de 450 m et préférablement d'au moins 600 m (voir le tome I de la Norme, chapitre 9 page 17). Pour sa part, la bretelle d'entrée à partir du poste proposé actuellement au km 35,6 se trouvera à environ 1 100 m de la bretelle de sortie à l'échangeur de Cabano (km 38), ce qui respecte la norme de construction pour un poste de contrôle.

En faisant abstraction de l'échangeur proposé à Cabano (km 38), l'aménagement d'un poste sur le lot 2 616 187 aurait des conséquences importantes sur les usages actuels du milieu. En effet, l'aménagement des bretelles d'entrée et de sortie du poste, ainsi que le déplacement de la voie de desserte vers l'est entraînerait la relocalisation du stationnement de la Norampac, la perte de terres agricoles et le déplacement du bâtiment principal d'élevage de la ferme de M. Doris Michaud.

Poste au nord de Cabano, près de la route 232 Est, à l'est de l'autoroute en construction

Une analyse sommaire nous a permis de constater que l'aménagement d'un poste de contrôle à cet endroit n'est pas souhaitable. D'une part, les conditions topographiques sont généralement limitatives (pente ascendante). Il faudrait prévoir un remblai de 3 à 6 m de hauteur en bordure de la chaussée pour aménager un poste de contrôle dans le secteur qui nous paraît le moins contraignant à cet égard à environ 1,5 km au nord de l'intersection avec la route 232 Est. D'autre part, la route est légèrement en courbe à cet endroit, ce qui n'est pas non plus idéal pour l'aménagement d'un poste de contrôle.

Dans un autre ordre d'idées, un poste de contrôle situé à cet endroit ne permettrait pas de contrôler aussi systématiquement les véhicules lourds en provenance du Nouveau-Brunswick qui pourraient se destiner à l'usine de la Norampac ou vers des municipalités accessibles par les routes 232 est et ouest. Pour intercepter ces véhicules lourds, il faudrait privilégier les opérations de rabattement, alors qu'à l'emplacement proposé au km 35,6, tous les véhicules lourds en provenance du sud devront nécessairement être contrôlés lorsque le poste sera en opération avant de se rendre à l'usine de la Norampac ou sur l'axe des routes 232 est et ouest. Rappelons que ces routes sont très utilisées pour le transport du bois à l'échelle régionale.

Il faut aussi souligner qu'en positionnant le poste entre deux échangeurs rapprochés, les détours pour les véhicules lourds contrôlés lors de leur déplacement en direction sud seront minimisés. C'est le cas pour le poste de contrôle proposé dans l'étude d'impact qui se situe entre deux échangeurs complets séparés de cinq kilomètres (km 33 et km 38).

Un poste situé sur la chaussée est au nord de la route 232 Est à Cabano ne présentera pas les mêmes avantages. Lorsqu'un véhicule se dirigeant vers le sud sera rabattu, il devra revenir sur son chemin jusqu'au poste de contrôle via l'un ou l'autre des échangeurs situés plus au sud, aux km 41 ou 38 à Cabano.

À la suite du contrôle routier, ce même véhicule devra se déplacer vers le nord jusqu'au prochain échangeur situé à 7 km à Saint-Louis-du-Ha !-Ha ! (au nord de la rue Raymond) avant de faire une manœuvre de demi-tour pour reprendre sa route vers le sud. Lorsqu'il reviendra à la hauteur du poste de contrôle, le détour effectué par ce véhicule lourd totalisera 14 km. Le même détour à partir du poste de contrôle proposé au km 35,6 proposé dans l'étude d'impact représentera une distance d'un peu plus de 3 km.

Pour résumer, les contrôleurs à un poste de contrôle situé au nord de la route 232 Est seraient beaucoup moins efficaces pour contrôler les véhicules lourds sur le réseau routier, car ils intercepteraient systématiquement moins de véhicules lourds et que les possibilités de rabattement seraient beaucoup plus limitées qu'à partir d'un poste situé au km 35,6. Le poste serait également implanté à un endroit où les conditions topographiques et la configuration de l'autoroute ne sont pas optimales.

Aménagement d'une halte d'observation

- 6 Pouvez-vous estimer les coûts éventuels de l'aménagement d'une halte d'observation au km 22.4 (emplacement #4 proposé par la Ville de Notre-Dame-du-Lac, document déposé DM12, p. 39) en incluant les coûts de construction des bretelles d'accès à l'autoroute en direction de Rivière-du-Loup ?

Réponse :

Vous trouverez sur le plan joint intitulé « Bretelle de sortie pour belvédère » (fichier :halte-km22,4), une vue en plan et deux coupes transversales montrant un concept très préliminaire d'aménagement d'une halte touristique à l'emplacement #4 proposé dans le mémoire déposé par la Ville de Notre-Dame-du-Lac.

On peut voir que le remblai requis pour réaliser cette halte atteindrait environ 22 m d'épaisseur et aurait une pente de 2H : 1V. Il est important ici de noter que des relevés géotechniques seront nécessaires avant de confirmer un tel concept car il faut s'assurer que le remblai n'entraînera pas de mouvement de sols. Tout dépendant des résultats, la pente du talus pourrait être adoucie. Dans un tel cas, l'empiètement sur le milieu environnant serait supérieur.

L'utilisation du sol est surtout forestière, mais on observe aussi des secteurs en friche ou à vocation récréotouristique. Enfin, il faut aussi remarquer qu'entre les km 22 à 22,4, le remblai requis couvrirait partiellement certaines propriétés situées du côté est de la route 185 et donnant sur le chemin du Lac. Des superficies devraient être acquises. À cet endroit, le remblai à effectuer au-dessus de la route 185 actuelle serait d'environ 16 m. Il est possible qu'un tel remblai constitue un impact visuel significatif pour des observateurs situés sur le lac.

Nous estimons sommairement les coûts d'aménagement de cette halte à environ 3 000 000.\$.