

Avis de projet

ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

CONSTRUCTION D'UNE AUTOROUTE ENTRE LA FRONTIÈRE DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET CABANO Route 185

Villes de Dégelis,
Notre-Dame-du-Lac
et Cabano

MRC de Témiscouata

Projet numéro 20-3300-0234
Contrat numéro 3300-02-AC01

Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine
Rimouski

JANVIER 2003

INTRODUCTION

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) oblige toute personne ou groupe à suivre la *Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement* et à obtenir un certificat d'autorisation du gouvernement, avant d'entreprendre la réalisation d'un projet visé par le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., c. Q-2, r.9). Entrée en vigueur le 30 décembre 1980, cette procédure s'applique uniquement aux projets localisés dans la partie sud du Québec. D'autres procédures d'évaluation environnementale s'appliquent aux territoires ayant fait l'objet de conventions avec les Cris, les Inuits et les Naskapis.

Depuis l'entrée en vigueur, le 18 juin 1993, de la Loi sur l'établissement et l'agrandissement de certains lieux d'élimination de déchets (chap. 44), tout projet d'établissement ou d'agrandissement d'un lieu d'enfouissement sanitaire ou de dépôt de matériaux secs, au sens du Règlement sur les déchets solides, est aussi assujéti à la procédure prévue à la section IV.1 de la Loi sur la qualité sur l'environnement.

Le dépôt de l'avis de projet constitue la première étape de la procédure. Il s'agit d'un avis écrit par lequel l'initiateur informe le ministre de l'Environnement du Québec de son intention d'entreprendre la réalisation d'un projet. Il permet aussi au Ministère de s'assurer que le projet est effectivement assujéti à la procédure et, le cas échéant, de préparer une directive indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact que l'initiateur doit préparer.

Le présent « Avis de projet » décrit les caractéristiques générales du projet de *Construction d'une autoroute entre la frontière du Nouveau-Brunswick et Cabano – Route 185 (villes de Dégelis, Notre-Dame-du-Lac et Cabano)*. Il présente le projet de façon concise et se limite aux éléments pertinents à la bonne compréhension du projet et de ses impacts appréhendés. Il est mis à la disposition du public pour information et consultation publique du dossier.

Comme prévu à la procédure, l'avis de projet est déposé en trente copies à l'unité administrative responsable de l'évaluation environnementale :

Ministère de l'Environnement du Québec
Direction des évaluations environnementales
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec)
G1R 5V7
Téléphone : (418) 521-3933
Télécopieur : (418) 644-8222

| | |
|---|-------------------|
| À l'usage du ministère de l'Environnement | Date de réception |
| | Numéro de dossier |

1. PROMOTEUR : MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

Adresse : Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–
Îles-de-la-Madeleine
92, 2^e Rue Ouest, bureau 101
Rimouski (Québec) G5L 8E6

Téléphone : (418) 727-3674
Télécopieur : (418) 727-3673

Responsable du projet : Jean-Louis Loranger, directeur territorial
Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine
jlloranger@mtq.gouv.qc.ca

Chargé de l'étude d'impact : Simon Lavoie, ing.
slavoie@mtq.gouv.qc.ca

Adresse : Ministère des Transports du Québec
Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–
Îles-de-la-Madeleine
92, 2^e Rue Ouest, bureau 101
Rimouski (Québec) G5L 8E6

Téléphone : (418) 727-3674
Télécopieur : (418) 727-3673

2. CONSULTANT MANDATÉ PAR LE PROMOTEUR : CONSORTIUM GÉNIVAR–TECSULT

Adresse : 463, rue Lafontaine
Rivière-du-Loup (Québec) G5R 3C3

Téléphone : (418) 863-6457
Télécopieur : (418) 871-5868

Chargé de projet : Michel-L. Caron, biol.

3. TITRE DU PROJET

Construction d'une autoroute entre la frontière du Nouveau-Brunswick et Cabano –
Route 185 (villes de Dégelis, Notre-Dame-du-Lac et Cabano).

4. OBJECTIFS ET JUSTIFICATION DU PROJET

La route 185 est le tronçon de la Transcanadienne qui relie les villes de Rivière-du-Loup et d'Edmundston au Nouveau-Brunswick. En 1973, pour compléter la Transcanadienne, les autorités choisirent d'élargir la route 2 qui traverse la région du Témiscouata. Les projections du trafic ne justifiaient pas la construction d'une autoroute pour relier le Québec et les provinces maritimes.

Aujourd'hui, la route 185, qui mesure 101 kilomètres, est le seul tronçon québécois de la Transcanadienne à être construit à deux voies. En 1997, une étude d'opportunité, réalisée par le ministère des Transports, conclut à la nécessité d'intervenir pour régler des problèmes actuels et potentiels de sécurité et de circulation¹.

En effet, l'analyse de la sécurité routière révèle qu'il y a eu 957 accidents durant la période de 1991 à 1995 sur l'ensemble de la route 185, dont 715 accidents en section courante et 242 accidents aux 38 principaux carrefours étudiés. La tendance des taux d'accidents mortels (30 accidents mortels et 67 avec blessés graves) témoigne de l'existence d'un problème de sécurité routière sur la route 185.

L'analyse des caractéristiques de déplacement montre que la route 185 est un lien important pour le transport des marchandises entre les provinces de l'Atlantique, le Québec et l'Ontario. En 1996, la proportion de camions dénombrés au site de comptage de Dégelis représentait 23 % de la circulation totale qui s'élevait à 4700 véhicules par jour (DJMA), avec des pointes de 6500 véhicules en été. En 1983, une enquête origine-destination révélait que 79,2 % des camionneurs étaient en transit externe, dont 27,9 % provenaient des autres provinces ou des États-Unis.

Les problèmes d'accidents et de circulation, le statut de Transcanadienne de la route 185 ainsi que l'objectif du ministère des Transports d'améliorer la sécurité des routes au Québec, justifient le projet. Il consiste à construire une autoroute à quatre voies et à chaussées séparées (deux voies dans chaque direction) par un terre-plein central entre la frontière du Nouveau-Brunswick et la ville de Cabano de même que des carrefours dénivelés (échangeurs) aux principales intersections et des chemins de desserte pour relier le réseau routier local et régional et pour accéder aux propriétés.

5. LOCALISATION DU PROJET

Le projet est réalisé sur le territoire de la Direction territoriale (33) du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine du ministère des Transports du Québec, à

¹ Ministère des Transports du Québec, *Route 185 – Rivière-du-Loup–Nouveau-Brunswick – Étude d'opportunité – Partie I : Étude des besoins et Partie II : Avenues de solution*, Direction territoriale du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, Service du support technique, 1997, 114 p.

l'intérieur des limites des villes de Cabano, de Notre-Dame-du-Lac et de Dégelis, situées dans la municipalité régionale de comté (MRC) de Témiscouata (carte 1).

Plus précisément, le projet, qui mesure une longueur totale d'environ 33 kilomètres, inclut trois tronçons de la route 185 situés à l'extérieur des périmètres d'urbanisation des villes de Dégelis, de Cabano et de Notre-Dame-du-Lac :

- 13 km, de la frontière jusqu'au carrefour de la rue Principale Sud à Dégelis;
- 14 km, du carrefour de la rue Principale Nord à Dégelis jusqu'à un kilomètre avant le carrefour de la rue de l'Église à Notre-Dame-du-Lac;
- 6 km, du carrefour de la rue Commerciale Nord à Notre-Dame-du-Lac jusqu'au carrefour de la rue Commerciale Sud à Cabano.

Bien que le projet vise l'axe actuel de la route 185, le corridor à l'étude couvre un territoire plus large dont les rangs suivants peuvent être touchés :

Du cadastre de la paroisse de Sainte-Rose-du-Dégelé

Rang 1 de la rivière Madawaska
Rang A Est de la rivière Madawaska
Rang S.O. de l'ancien chemin Témiscouata
Rang 2 ou concession nord-est de l'ancien chemin de Témiscouata
Rang 3 ou concession nord-est de l'ancien chemin de Témiscouata

Du cadastre de la paroisse de Notre-Dame-du-Lac

Les rangs 1 et 2

Autres

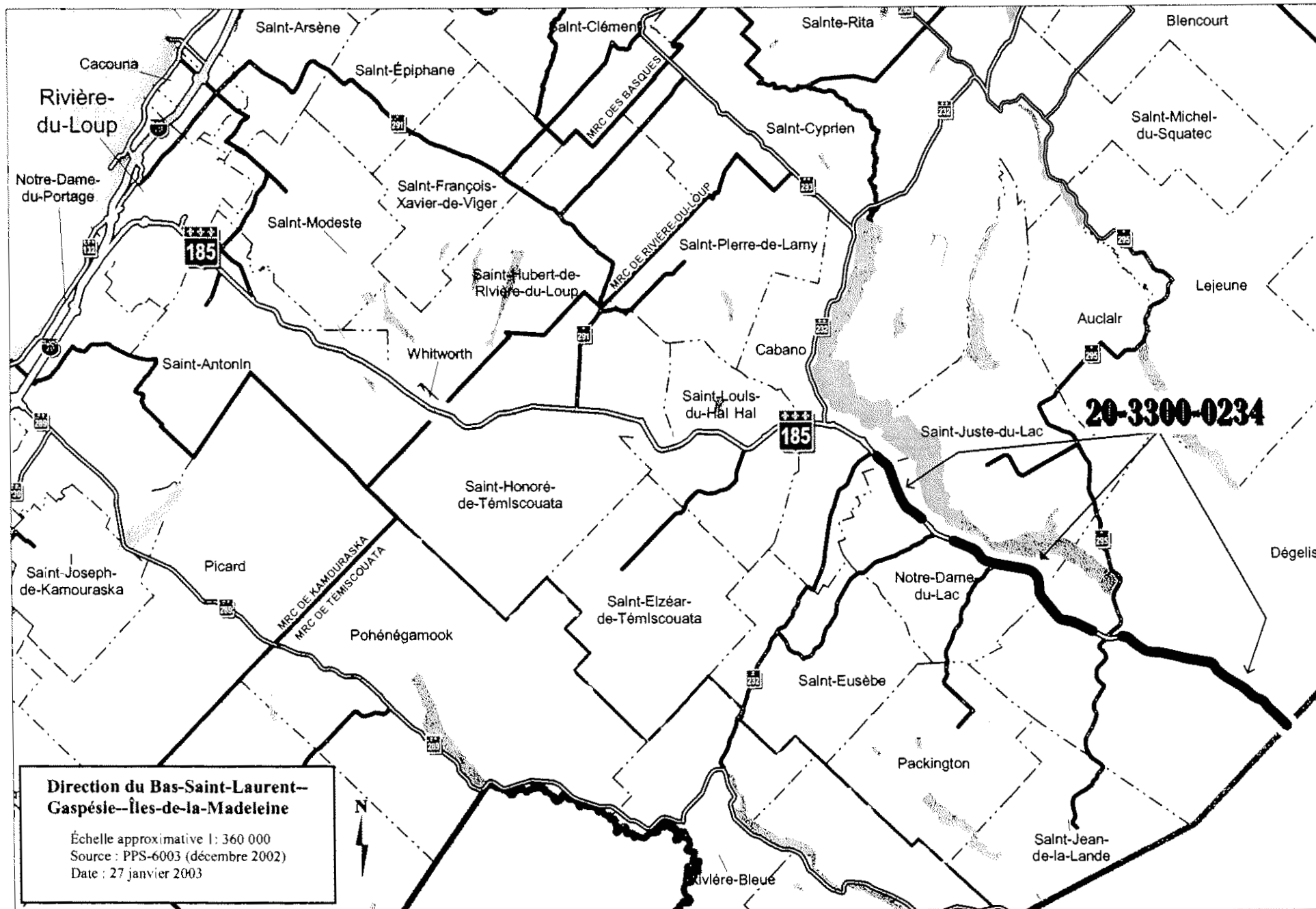
Terrains non arpentés situés au nord de la rivière Madawaska entre les bornes 0 et 9 de la route 185

6. PROPRIÉTÉ DES TERRAINS

À l'extérieur de l'emprise routière, les propriétés touchées sont de tenure privée, municipale et gouvernementale.

CARTE 1

LOCALISATION DU PROJET



7. DESCRIPTION DU PROJET ET DE SES VARIANTES

Le projet vise à améliorer la sécurité des usagers de la route 185 par l'élimination des conflits entre les manœuvres de la circulation de transit et celles de la circulation locale. Les travaux consistent principalement à :

- construire une autoroute à quatre voies et à chaussées séparées (deux voies dans chaque direction) par un terre-plein central et,
- aménager des carrefours dénivelés (échangeurs) aux principales intersections ainsi que des chemins de desserte pour relier le réseau routier local et régional et pour accéder aux propriétés.

Dans la mesure du possible, ces travaux seront réalisés dans l'axe actuel de la route 185, sauf dans les secteurs construits, où les contraintes techniques ou les impacts sur le milieu nécessiteront l'étude d'un autre corridor.

Des options de tracé ainsi que des variantes sur le type de carrefour dénivelé, sur l'aménagement des voies de desserte, sur le raccordement des accès de même que sur le type de séparation des chaussées seront évaluées afin de faire un choix de moindre impact pour l'environnement et le plus sécuritaire pour les usagers.

8. COMPOSANTES DU MILIEU ET PRINCIPALES CONTRAINTES À LA RÉALISATION DU PROJET

Dans la zone à l'étude, la route 185 traverse une zone agricole permanente, sauf un secteur périurbain au sud de Notre-Dame-du-Lac (4 km) et un secteur boisé (7 km) près de la frontière dont une partie est du domaine public. La route 185 franchit plusieurs petits ruisseaux et la rivière Creuse. Elle longe aussi le lac Témiscouata sur environ trois kilomètres au sud de Notre-Dame-du-Lac de même que la rivière Madawaska sur environ huit kilomètres entre le centre-ville de Dégelis et la frontière.

Bien que le projet se situe en zone agricole, il y a plusieurs accès directs à la route 185, sauf sur un tronçon d'environ 10 kilomètres avant la frontière du Nouveau-Brunswick. Ce sont des résidences et des bâtiments de ferme qui se sont établis à l'époque de l'ancienne route 2 ou des bâtiments commerciaux qui se sont construits à l'extérieur des périmètres d'urbanisation.

9. PRINCIPAUX IMPACTS APPRÉHENDÉS

Les impacts du projet sont fonction des milieux traversés par la future autoroute et les futurs carrefours dénivelés (échangeurs).

Selon le type de milieu, les principaux impacts négatifs appréhendés sont :

- l'expropriation de résidences, de bâtiments de ferme et de commerces si le corridor de la route 185 est utilisé, malgré les dédommagements usuels;
- la perte de superficie de terres cultivées et boisées surtout si un autre corridor est nécessaire, malgré les mesures de compensation;
- les inconvénients causés par la perte des accès directs à la route 185 et par les détours occasionnés, malgré les chemins de desserte construits par le ministère des Transports;
- les perturbations possibles sur le milieu naturel lors de la construction des ponts et des ponceaux pour franchir les cours d'eau, malgré les mesures d'atténuation usuelles;
- la modification des caractéristiques du paysage de la région du Témiscouata par la présence des nouvelles infrastructures, dont les carrefours dénivelés.

Le projet d'autoroute créera également des impacts positifs, dont le principal est l'augmentation de la sécurité de tous les usagers de la route 185.

10. CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET

Pour la Direction territoriale du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, la réalisation du projet est jugée prioritaire pour des raisons de sécurité. La date de réalisation dépend de l'obtention des autorisations gouvernementales nécessaires ainsi que des budgets disponibles.

L'ampleur du projet nécessitera la planification des travaux en plusieurs phases qui seront déterminées à la suite des conclusions de l'étude d'impact.

11. PHASES ULTÉRIEURES ET PROJETS CONNEXES

Les accidents récurrents sur la route 185 obligent d'accélérer le projet de construction d'une autoroute sur l'ensemble du tronçon de la Transcanadienne, actuellement construit à deux voies. Des travaux ont été réalisés en 2001 et 2002 pour étager le principal carrefour à Notre-Dame-du-Lac. Des travaux semblables sont planifiés pour 2003 et 2004 à Dégelis et à Saint-Antonin. Une étude d'impact pour un projet de 13 kilomètres d'autoroute à Cabano et à Saint-Louis-du-Ha! Ha! sera bientôt déposée au MENV (carte 2).

En parallèle à l'étude d'impact qui concerne cet avis de projet, une autre étude couvre un dernier tronçon de 40 kilomètres situé entre Saint-Louis-du-Ha! Ha! et

Saint-Antonin, traversant aussi les municipalités de Saint-Honoré-de-Témiscouata, de Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup et la réserve indienne de Whitworth (Malécites)².

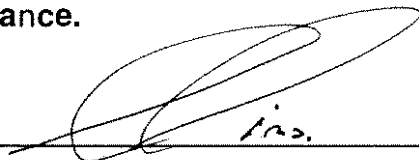
12. MODALITÉS DE CONSULTATION DU PUBLIC

Les autorités des villes de Dégelis, de Notre-Dame-du-Lac et de Cabano seront consultées pour convenir d'un plan d'avant-projet préliminaire. Une consultation publique de l'étude d'impact est également prévue afin de recueillir les préoccupations de la population touchée par le projet.

13. REMARQUES

Ce projet d'étude sera réalisé pour répondre également à la législation fédérale de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale.

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

Signé le 31 Janvier 2003 par  ins.

Simon Lavoie, ing.
chargé de projet
Service des Projets
Ministère des Transports

² Un avis de projet est déposé au MENV en janvier 2003 au numéro de projet 20-3300-0235.

