

Amélioration de la sécurité sur la route 185 Cabano et Saint-Louis-du-Ha! Ha! MRC de Témiscouata

Enquête et médiation (du 7 septembre au 7 novembre 2004)

Réponse aux demandes des requérants

**Gestion Jolino inc.,
Gaz Bar F. Bossé et
Salon du débosselage enr.
et
M. Claude et M^{me} Lynda St-Pierre
(Dunkin' Donuts, Motel Cabano, Shell et dépanneur Super-Soir)**

Projets :

Cabano Sud : 20-3372-9808

Cabano Nord : 20-3372-9809

Saint-Louis-du-Ha! Ha! : 20-3372-9822

Dans le cadre du mandat d'enquête et de médiation (du 7 septembre au 7 novembre 2004) confié par le ministre de l'Environnement, M. Thomas J. Mulcair, au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) concernant le *Projet d'amélioration de la sécurité sur la route 185 de Cabano à Saint-Louis-du-Ha! Ha!*, le ministère des Transports (MTQ) dépose la présente proposition en réponse à trois demandes formulées à la suite de la période d'information et de consultation publique tenue du 17 février au 2 avril 2004.

REQUÊTES

Gestion Jolino inc. :

Permettez-moi de vous informer de l'impact négatif majeur et de ses conséquences désastreuses sur mes propriétés situées au 107, route 185 Nord à Cabano. Impacts majeurs : 1) dû aux séparations des chaussées pour l'accès de Bombardier à leurs sentiers de motoneige; 2) dû à la perte de visibilité à partir de l'autoroute; 3) dû à la distance importante du détour nécessaire pour se rendre au 107, route 185 Nord. Conséquences majeures : 1) perte de mon locataire existant depuis 6 ans Bombardier produits récréatifs; 2) perte totale de mes revenus; 3) perte importante de la valeur de mes propriétés; 4) vente des bâtisses devenue presque impossible... Mes exigences : un dédommagement équitable (extrait du document déposé numéro CR3.1, GESTION JOLINO INC., requête, 23 février 2004, 2 p.).

Gaz Bar F. Bossé :

Nous avons pris connaissance de l'étude d'impact sur l'environnement. Avec le nouveau tracé de la route, notre commerce subira des conséquences majeures, c'est-à-dire une perte de 95 % de notre achalandage, dues au manque de visibilité et une distance trop éloignée (2,6 km) de l'échangeur, une clientèle qui transige de l'Ontario vers les provinces maritimes, ce qui entraînera une fermeture de notre entreprise familiale depuis 1975, ce qui est inacceptable (extrait du document déposé numéro CR3.2, GAZ BAR F. BOSSÉ, requête, 24 février 2004, 1 p.).

Salon du débosselage enr. :

Je viens vous informer qu'avec ce tracé à quatre voies, je vais perdre une grande visibilité de mon commerce, et donc une baisse substantielle de revenu et de prix de revente de mon entreprise dans le futur... Pour ces pertes importantes de visibilité, d'achalandage et de valeur commerciale de mon commerce, je demande une audience publique et d'être entendu avec un médiateur (extrait du document déposé numéro CR3.5, SALON DU DÉBOSELAGE ENR., requête, 22 mars 2004, 2 p.).

M. Claude et M^{me} Lynda St-Pierre :

À la sortie du projet pour « consultation », j'ai été surpris de voir que notre entrée (sortie) était tout simplement condamnée. Nous avons demandé au début du projet, à M. Loranger, directeur au ministère des Transports à Rimouski, de faire, pour Cabano, un autre viaduc à la hauteur de la rue des Érables qui serait un avantage autant pour le centre de la municipalité que pour les commerçants des côtés est et ouest avec son parc industriel (extrait du document déposé numéro CR3.4, CLAUDE ET LYND A ST-PIERRE INC., requête, 22 mars 2004, 2 p.).

PROJET

Le projet présenté dans l'étude d'impact de février 2003 consiste à réaménager la route 185 en autoroute sur une longueur d'environ 13,4 kilomètres (130 mètres d'emprise moyenne)¹. Ce réaménagement comprend :

- la mise en place de deux chaussées à deux voies, séparées par un terre-plein central, dont la largeur varie de 4,5 à 26 mètres en fonction des contraintes physiques (9,8 kilomètres en milieu rural et 3,6 kilomètres en milieu semi-urbain);
- la construction de trois carrefours dénivelés (échangeurs) aux principales intersections. Il s'agit de deux carrefours dénivelés de type losange à Cabano (rues Parc-Industriel et du Domaine) et d'un carrefour type trèfle partiel modifié au nord de la rue Raymond à Saint-Louis-du-Ha! Ha!
 - carrefour de la rue **Parc-Industriel** situé à proximité de deux intersections importantes, soit l'entrée sud de la rue Commerciale et la route 232 Ouest, alors que le carrefour de la rue du **Domaine** donne accès à l'entrée nord de la rue Commerciale et à la route 232 Est;
 - **distances** de 2,9 kilomètres entre les carrefours des rues du Domaine et Parc-Industriel et de 7,3 kilomètres entre les carrefours des rues du Domaine et Raymond;
- l'aménagement de chemins de desserte pour donner accès au réseau routier local et aux propriétés (longueur totale : 15,9 kilomètres).

Le tracé de l'autoroute emprunte le corridor actuel de la route 185 sur 52 % de son parcours (7 kilomètres), soit sur un premier segment de 2,6 kilomètres entre le début du projet et la rue Raymond à Saint-Louis-du-Ha! Ha! et sur un deuxième segment de 4,4 kilomètres entre le carrefour de la rue du Domaine et un endroit situé à 1 kilomètre au sud (selon l'axe de la route 185) du carrefour de la rue Parc-Industriel. Entre ces deux sections, l'autoroute est décalée au nord de la route 185 actuelle, de façon à conserver cette dernière comme chemin de desserte sur une longueur de 0,6 kilomètre jusqu'à l'entrée sud de la rue Commerciale à Saint-Louis-du-Ha! Ha!.

¹ Ministère des Transports, *Étude d'impact déposée au ministre de l'Environnement*, février 2003, p. 95 à 97, ou *Résumé de l'étude d'impact déposée au ministre de l'Environnement*, février 2004, p. 27.

Cette autoroute coupe l'axe de la route 185 à la hauteur du terrain de golf et bifurque vers le nord de façon à contourner le secteur résidentiel existant entre Saint-Louis-du-Ha! Ha! et Cabano. Ce contournement d'environ 4,5 kilomètres passe sous le chemin de la Petite-Rivière, longe le côté nord puis le côté sud de la piste cyclable Petit Témis et rejoint l'axe de la route 185 à la hauteur du nouvel échangeur de la rue du Domaine. La partie de la route 185, qui n'est pas transformée en autoroute sur environ 3,6 kilomètres, sert de chemin de desserte pour les résidences et les commerces riverains.

Les motoneiges et les véhicules tout-terrains pourront traverser l'autoroute sous les deux ponts de la Petite rivière Savane et dans les deux tunnels dans l'axe du chemin du Portage.

Les commerces (Gestion Jolino inc., Gaz Bar F. Bossé, Salon du débosselage enr.) sont situés sur cette partie de la route 185 qui servira de chemin de desserte entre Saint-Louis-du-Ha! Ha! et Cabano. Ce secteur sera accessible à partir de l'échangeur de la rue du Domaine à Cabano (situé à environ 1,3 kilomètre) ou de l'échangeur de la rue Raymond à Saint-Louis-du-Ha! Ha! (situé à environ 6,1 kilomètres).

Le bâtiment (Dunkin' Donuts, Motel Cabano, Shell et dépanneur Super-Soir), situé à l'intersection des rues des Érables et Michaud, sera visible de l'autoroute et accessible à partir de l'échangeur de la rue du Domaine (route 232 Est et entrée nord de la rue Commerciale : 1,6 kilomètre) ou de l'échangeur de la rue Parc-Industriel (route 232 Ouest et entrée sud de la rue Commerciale : 1,3 kilomètre).

ANALYSE DES DEMANDES

Le MTQ a analysé la construction d'un échangeur partiel pour desservir les commerces du secteur Ultramar, la construction d'un échangeur partiel au viaduc du chemin de la Petite-Rivière, la construction d'un échangeur complet à la hauteur de la rue des Érables et la possibilité de compensation pour perte d'achalandage. Voici les conclusions :

- **Échangeur partiel sur la voie en direction sud pour desservir les commerces du secteur Ultramar** (localisé à 1,5 kilomètre au nord de l'échangeur de la rue du Domaine, voir l'annexe 1)

Cette solution est inacceptable à cause des impacts sur le milieu bâti, sur la sécurité routière, sur le patrimoine et sur le paysage. En effet, cette variante nécessite l'expropriation d'une résidence et l'acquisition d'environ 38 000 mètres carrés de terrain. La proximité de l'échangeur de la rue du Domaine risque de créer une certaine confusion chez les usagers à cause de la proximité des panneaux d'affichage indiquant deux sorties successives à Cabano. Un ponceau (environ 30 mètres) est nécessaire pour que les bretelles puissent enjamber le chemin du Portage (valeur patrimoniale) qui est également utilisé par les véhicules

tout-terrains. L'installation de ce ponceau nécessite la mise en place d'un monticule en remblai afin de faire passer les bretelles au-dessus du ponceau, ce qui créera un impact visuel négatif non négligeable. Cette option entraîne une perte d'habitat qui équivaut à 3,3 hectares de boisé de feuillus intolérants matures. Cette variante est estimée à 1,6 M\$ (excluant les acquisitions).

- **Échangeur partiel en direction sud au viaduc du chemin de la Petite-Rivière** (voir l'annexe 2)

Cette solution est inacceptable à cause des impacts sur le milieu bâti et sur le milieu agricole. En effet, cette variante nécessite l'expropriation de quatre résidences. Elle demande l'acquisition d'environ 41 000 mètres carrés de terrain, dont 2,9 hectares en milieu agricole, ainsi que la reconstruction de 295 mètres supplémentaires de chemin de desserte et de 26 mètres supplémentaires de longueur de structure. Un remblai important serait requis du côté ouest de l'autoroute pour relier le chemin de la Petite-Rivière à la route 185. Cette option entraînerait une perte d'habitat qui équivaut à 480 mètres carrés de boisé. Cette variante est estimée à 2,5 M\$ (excluant les acquisitions).

La construction d'une bretelle de sortie seule en direction sud, est également inacceptable, puisque l'automobiliste qui emprunterait cette sortie s'attendra à pouvoir entrer de nouveau sur l'autoroute à proximité de celle-ci. Dans cette situation, pour retourner sur l'autoroute, l'automobiliste devrait utiliser le chemin de desserte en direction sud sur 3,6 kilomètres (échangeur de la rue du Domaine) ou en direction nord sur 3,9 kilomètres (échangeur de la rue Raymond). Cette dernière solution, sortie direction sud seulement, coûterait environ 2,0 M\$ (excluant les acquisitions).

- **Construction d'un nouvel échangeur à la hauteur de la rue des Érables** (voir l'annexe 3)

Cette solution est inacceptable à cause des impacts importants sur le milieu bâti (résidences, commerces et industries) et sur l'environnement (rivière Cabano), compte tenu de la présence de deux échangeurs : un à 1,6 kilomètre vers le nord et l'autre à 1,3 kilomètre vers le sud. D'ailleurs, la norme prescrit : « En milieu urbain, l'espacement des carrefours dénivelés doit être d'environ 3 km de préférence, mais jamais de moins de 2 km ». De plus, la discontinuité ainsi créée sur la rue Michaud ne faciliterait pas la circulation sur cette desserte entre les échangeurs. Cette solution nécessiterait l'acquisition d'environ 121 000 mètres carrés de terrain et l'élargissement d'une valeur moyenne de 8 mètres (trapèze de 610 mètres carrés) du pont de l'autoroute enjambant la rivière Cabano. Il y a une perte de 158 mètres linéaires de bande riveraine et de 1,6 hectare de boisé feuillu. Cette variante est estimée à 3,9 M\$ (excluant les acquisitions).

- **Compensation pour perte d'achalandage consécutive à la construction de l'autoroute**

Le MTQ ne peut verser de compensation, puisque la jurisprudence sur des cas similaires conclut que le MTQ, ou tout autre corps expropriant, ne peut pas être condamné à verser une compensation quelconque à un commerce pour le détournement permanent d'un chemin, en autant qu'il ait un accès à une voie publique (voir l'annexe 4).

AUTRES SOLUTIONS

Les autres solutions résident dans une réflexion des responsables et des acteurs locaux sur les façons de tirer avantage de l'amélioration des conditions routières et environnementales sur la voie contournée par l'autoroute. Parmi les solutions, il y a la signalisation touristique, de services d'essence ou de services de restauration pour diriger la clientèle de transit et la revalorisation des activités commerciales de service sur la voie de desserte.

Le directeur,

Jean-Louis Loranger, ing.

Annexe 1 – Construction d'un échangeur partiel sur la voie en direction sud pour desservir les commerces du secteur Ultramar

Les tableaux I et II présentent les caractéristiques du projet tel que présenté à la figure 1.

Tableau I – Échangeur partiel sur la voie sud à la hauteur du secteur Ultramar – Aspects techniques

Échangeur partiel en direction sud pour desservir les commerces dans le secteur Ultramar (localisé à 1,5 kilomètre au nord du carrefour de la rue du Domaine)	
Sujet	Caractéristiques
Aspects techniques	
Géométrie	
Type d'échangeur	Trèfle partiel modifié (2 bretelles).
Structure	Nouveau ponceau (8,5 x 3,4 x 30 m) pour enjamber le chemin du Portage (1783) (valeur patrimoniale).
Longueur des bretelles	Sortie direction sud : 715 m. Entrée direction sud : 830 m.
Chemin de desserte	Aucun impact additionnel.
Superficie à acquérir	38 000 m ² .
Remblai, déblai	Remblai important aux approches du chemin du Portage (1783).
Sécurité	
Distance d'entrecroisement entre les bretelles d'échangeurs successifs	Respecte les 450 m requis. Direction sud : environ 465 m.
Cohérence des aménagements	La proximité de l'échangeur de la rue du Domaine risque de créer une certaine confusion (conflit) chez les usagers à cause du rapprochement des divers panneaux d'affichage indiquant les sorties successives (temps de perception, d'analyse, de décision et manœuvre).
Piétons et cyclistes	Aucun impact additionnel.
Circulation	
Fluidité	Conserve une bonne fluidité sur la route 185, mais risque d'occasionner potentiellement des contraintes sur l'autoroute à cause de la proximité des divers panneaux d'affichage indiquant les sorties successives (temps de perception, d'analyse, de décision et manœuvre). D'ailleurs, la norme prescrit : « En milieu urbain, l'espacement des carrefours dénivelés doit être d'environ 3 km de préférence, mais jamais de moins de 2 km ». Ici, nous avons 1,5 km entre les deux sorties (c/c).
Accès aux secteurs urbanisés	Accès partiel puisque limité à la direction sud. Côté ouest uniquement : accès au secteur de la route 185 situé entre la rue du Domaine et le club de golf.

Tableau II – Échangeur partiel sur la voie sud à la hauteur du secteur Ultramar – Aspects environnementaux et financiers

Échangeur partiel en direction sud pour desservir les commerces dans le secteur Ultramar (localisé à 1,5 kilomètre au nord du carrefour de la rue du Domaine)	
Sujet	Caractéristiques
Aspects environnementaux	
Milieu humain	
Expropriation ou déplacement de résidences, commerces	3 résidences. À noter que les normes de construction demandent une servitude de non-accès à l'arrivée des bretelles sur la desserte. Toutefois, compte tenu de la situation et pour réduire les impacts sur le milieu bâti, il pourrait être envisagé de conserver certains immeubles. De cette manière, 1 résidence serait touchée.
Sonore	Aucun impact additionnel.
Piste récréative	Ajout d'un ponceau (8,5 x 3,4 x 30 m) pour la piste de VTT.
Chemin du Portage (1783)	Ajout d'un ponceau (8,5 x 3,4 x 30 m). Mentionnons que cette solution (ponceau) n'est pas la plus appropriée pour préserver un chemin patrimonial.
Caractéristiques visuelles du paysage	Présence d'un couvert forestier qui forme un écran visuel et qui limite la perception de l'infrastructure. Structure au-dessus des sentiers ajoutant un impact visuel ponctuel dans la perception des usagers (VTT).
Habitat et faune	
Type de milieu	Milieu forestier. La bretelle créera un effet de coupure dans le bloc forestier coincé entre la route 185 et le contournement.
Habitat du poisson	Aucun.
Avifaune	Perte d'habitat qui équivaut à 3,3 ha de boisé de feuillus intolérants matures.
Petite et grande faune	Effet de coupure (morcellement d'habitat) dans le bloc forestier.
Superficie de terre humide	Nulle.
Superficie agricole	Nulle.
Superficie à déboiser	3,3 ha de boisé de feuillus intolérants matures.
Aspects financiers	
Coût de la variante	1,6 M \$ (excluant les acquisitions).

Figure 1 – Bretelles d'entrée et de sortie (type partiel modifié) sur la voie en direction sud pour desservir les commerces (secteur Ultramar)



Annexe 2 – Construction d'un échangeur partiel sur la voie en direction sud au viaduc du chemin de la Petite-Rivière

Cet échangeur partiel nécessite le déplacement du viaduc du chemin de la Petite-Rivière vers le sud, afin de permettre la construction des bretelles sans acquérir du terrain au club de golf. Les tableaux III et IV présentent les caractéristiques du projet tel que présenté à la figure 2.

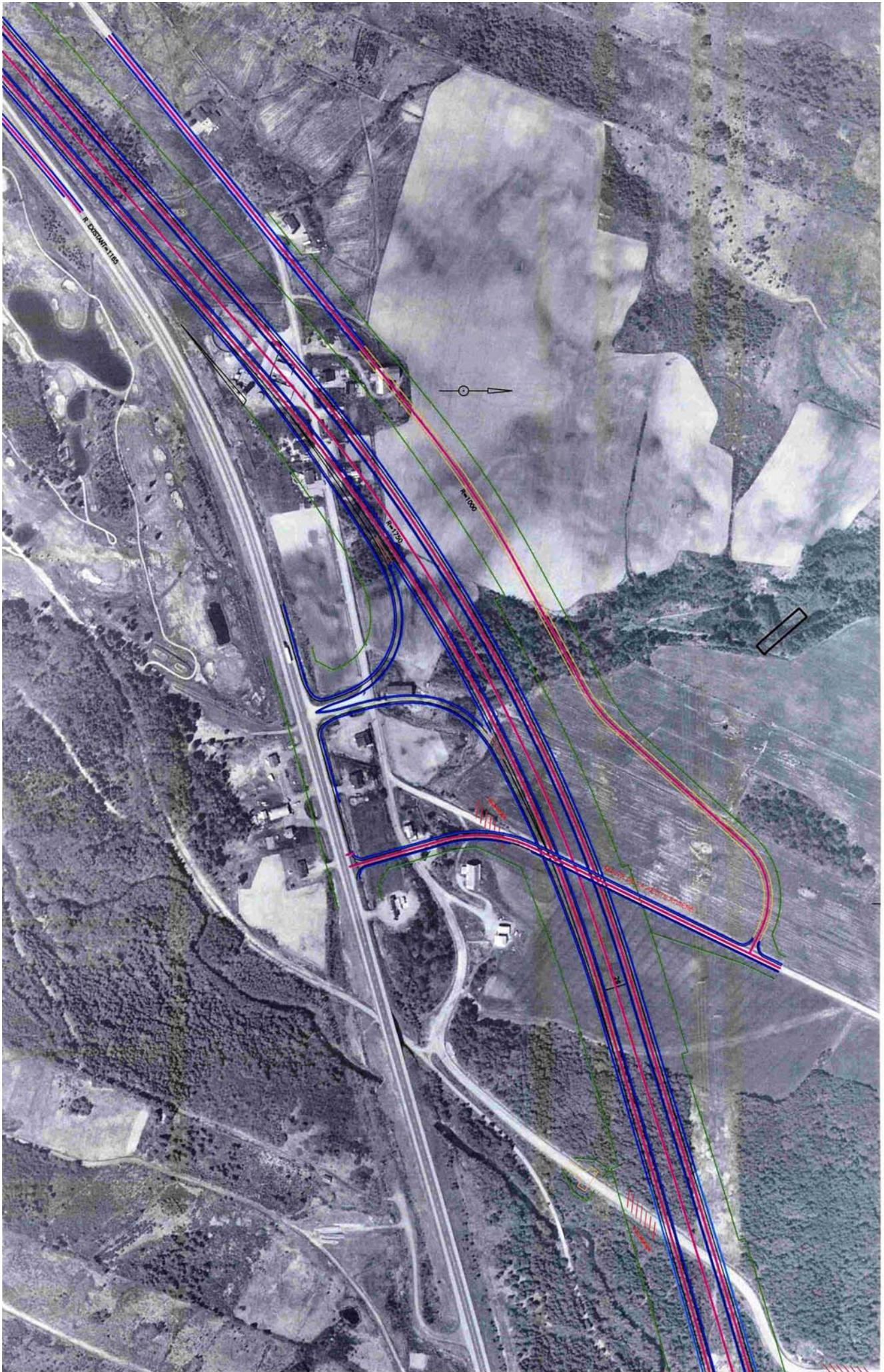
Tableau III – Échangeur partiel sur la voie sud au viaduc du chemin de la Petite-Rivière – Aspects techniques

Échangeur partiel en direction sud dans le secteur du chemin de la Petite-Rivière et déplacement du viaduc vers le sud	
Sujet	Caractéristiques
Aspects techniques	
Géométrie	
Type d'échangeur	Trèfle partiel modifié (2 bretelles).
Structure	Remplacement du viaduc du chemin de la Petite-Rivière (pont de 59 m) par un nouveau avec des dimensions de 10 x 85 m (26 m supplémentaires de longueur de structure).
Longueur des bretelles	Sortie direction sud : 460 m. Entrée direction sud : 515 m.
Chemin de desserte	Ajout de 295 m de chemin de desserte et de 26 m de structure.
Superficie à acquérir	41 000 m ² .
Remblai, déblai	Remblai important du côté ouest de l'autoroute pour relier le chemin de la Petite-Rivière à la route 185.
Sécurité	
Distance d'entrecroisement entre les bretelles d'échangeurs successifs	Distance supérieure aux 600 m souhaitables. Aucun conflit.
Cohérence des aménagements	Oui.
Piétons et cyclistes	Aucun impact additionnel.
Circulation	
Fluidité	Conserve une bonne fluidité sur la route 185 et sur l'autoroute.
Accès aux secteurs urbanisés	Accès partiel puisque limité à la direction sud.

Tableau IV – Échangeur partiel sur la voie sud au viaduc du chemin de la Petite-Rivière – Aspects environnementaux et financiers

Échangeur partiel en direction sud dans le secteur du chemin de la Petite-Rivière et déplacement du viaduc vers le sud	
Sujet	Caractéristiques
Aspects environnementaux	
Milieu humain	
Expropriation ou déplacement de résidences, commerces	7 résidences et 1 commerce. À noter que les normes de construction demandent une servitude de non-accès à l'arrivée des bretelles sur la dessert. Toutefois, compte tenu de la situation et pour réduire les impacts sur le milieu bâti, il pourrait être envisagé de conserver certains immeubles. De cette manière, 4 résidences seraient touchées.
Sonore	Aucun impact additionnel.
Piste récréative	Aucun impact additionnel.
Chemin du Portage (1783)	Aucun impact additionnel.
Caractéristiques visuelles du paysage	Nouvelle structure du chemin de la Petite-Rivière nécessitant davantage de remblai d'approche que la structure présentée dans l'étude d'impact. Harmonisation moins forte avec le paysage. Perception des nivellements par les résidents localisés entre l'autoroute et la route 185 au sud du chemin de la Petite-Rivière.
Habitat et faune	
Type de milieu	Milieu essentiellement agricole.
Habitat du poisson	Aucun impact additionnel.
Avifaune	Aucun impact additionnel.
Petite et grande faune	Aucun impact additionnel.
Superficie de terre humide	Nulle.
Superficie agricole	2,9 ha.
Superficie à déboiser	480 m ² .
Aspects financiers	
Coût de la variante	2,5 M \$ (excluant les acquisitions).

Figure 2 – Bretelles d'entrée et de sortie (type partiel modifié) sur la voie en direction sud au chemin de la Petite-Rivière



Annexe 3 – Construction d'un échangeur à la hauteur de la rue des Érables

Plusieurs variantes ont été analysées, dont deux ont été rejetées dès le départ. La première consistait à construire des bretelles de type losange pour les directions nord et sud. Elle a été rejetée pour les raisons suivantes :

- Du côté est, destruction de la rue Michaud et expropriation des résidences s'y trouvant, notamment l'édifice abritant le Dunkin' Donuts, en plus d'obliger le MTQ à construire un chemin de desserte.
- Du côté est, nécessité d'élargir la structure (pont) de l'autoroute permettant de traverser la rivière Cabano. Par ailleurs, cette situation n'est pas souhaitable en matière de sécurité routière, entre autres à cause des distances d'entrecroisement trop courtes : la fin de la bretelle d'insertion de l'échangeur de la rue Industrielle (route 232 Ouest et entrée sud de la rue Commerciale) coïnciderait avec le début de la nouvelle bretelle de sortie de l'autoroute pour l'échangeur de la rue des Érables (même situation du côté ouest de l'autoroute).
- Du côté ouest, de telles bretelles auraient pour conséquences, premièrement, d'élargir le pont de l'autoroute surplombant la rivière Cabano, deuxièmement, d'obliger à éloigner vers l'ouest le chemin de desserte localisé à l'ouest de l'autoroute, ce qui aurait pour effet de toucher les étangs aérés (même situation que précédemment).
- Une partie du gain recherché par l'implantation d'une section transversale de type urbaine avec glissière médiane de type New Jersey et emprises réduites serait annulée (étangs aérés affectés).

La seconde consistait à étager la rue des Érables, ce qui aurait une incidence importante sur le quartier localisé à l'est de l'autoroute et de la rue Michaud et possiblement sur le Dunkin' Donuts lui-même, à cause des volumes de remblais nécessaires. Les impacts seront d'autant plus forts en tenant compte de l'espace nécessaire pour relier la rue des Érables à la rue Michaud, cette dernière sert de chemin de desserte du côté est de l'autoroute. L'autoroute peut difficilement être étagée à cause du pont de la rivière Cabano, lequel est conservé. Par ailleurs, les pentes de talus pour une autoroute sont de l'ordre de 1 : 6, comparativement à 1 : 2 pour les chemins de desserte, ce qui implique une superficie touchée plus grande.

La solution étudiée (voir la figure 3) consiste en un échangeur de type trèfle partiel A2. Elle implique l'acquisition, du côté ouest, des bâtiments des entreprises Produit Recyclage RBF inc., Les Fabrications Michel inc. et Essroc Québec inc. Pour le côté est, le MTQ devra acquérir le garage situé au nord-ouest des Galeries Témis, les dix bâtiments situés à l'intersection de la nouvelle desserte du côté est de l'autoroute et de la rue des Érables ainsi que les deux résidences localisées entre les bretelles d'entrée et de sortie en direction nord et l'autoroute.

Notons que, pour le côté est de l'autoroute, l'application rigoureuse de la norme qui oblige l'acquisition d'une servitude de nonaccès en face des bretelles, soit sur la rue des Érables, risque d'augmenter le nombre d'expropriations ou, du moins, à trouver des solutions pour désenclaver certaines résidences. Dans la même veine, la rue municipale parallèle à la rue Michaud deviendrait un cul-de-sac à son extrémité sud, puisqu'elle ne pourrait plus déboucher sur la rue des Érables.

Les tableaux V et VI présentent les caractéristiques du projet tel que présenté à la figure 3.

Tableau V – Échangeur à la hauteur de la rue des Érables – Aspects techniques

Échangeur à la hauteur de la rue des Érables	
Sujet	Caractéristiques
Aspects techniques	
Géométrie	
Type d'échangeur	Trèfle partiel A2 (4 bretelles).
Structure	Élargir le pont de la rivière Cabano d'environ 8 m (trapèze de 610 m ²).
Longueur des bretelles	Sortie direction sud : 580 m, entrée direction sud : 580 m. Sortie direction nord : 585 m, entrée direction nord 580 m.
Chemin de desserte	Allonge les chemins de desserte : du côté ouest d'environ 137 m et du côté est de 100 m, en plus de nécessiter un nouveau lien est et ouest sous le pont de la rivière Cabano (337 m de long).
Superficie à acquérir	121 000 m ² .
Remblai, déblai	Possibilité de remblai sur les chemins de desserte à proximité de la rivière Cabano et à la hauteur des bretelles d'accès en direction nord (côté est).
Sécurité	
Distance d'entrecroisement entre les bretelles d'échangeurs successifs	Distance inférieure aux 450 m requis. Direction sud : environ 400 m. Direction nord : environ 190 m. Création de zones de conflits potentiels (insécurité routière).
Cohérence des aménagements	La proximité de l'échangeur de la rue Parc-Industriel risque de créer certains conflits (manœuvres d'entrecroisement).
Piétons et cyclistes	Piste cyclable et pour piétons juxtaposée à la route.
Circulation	
Fluidité	Perte de fluidité en raison d'une discontinuité, surtout sur le chemin de desserte du côté est (rue Michaud). De plus, risque d'occasionner potentiellement des contraintes sur l'autoroute dans les zones d'entrecroisement.
Accès aux secteurs urbanisés	Côté est : accès au secteur résidentiel des rues Michaud et des Érables. Côté ouest : accès aux étangs aérés et au parc industriel.

Tableau VI – Échangeur à la hauteur de la rue des Érables – Aspects environnementaux et financiers

Échangeur à la hauteur de la rue des Érables	
Sujet	Caractéristiques
Aspects environnementaux	
Milieu humain	
Expropriation ou déplacement de résidences, commerces	8 résidences. 5 bâtiments commerciaux. 6 bâtiments inconnus (chemin de desserte est).
Sonore	Aucun impact additionnel.
Piste récréative	La piste cyclable et piétonne côtoie le chemin de desserte.
Chemin du Portage (1783)	Aucun impact additionnel.
Caractéristiques visuelles du paysage	La structure des chemins de desserte et le nivellement apporteront une modification au paysage naturel de la rivière Cabano.
Habitat et faune	
Type de milieu	Milieu urbanisé. Présence de la rivière Cabano.
Habitat du poisson	Proximité de la rivière Cabano. Perte de 158 m de bande riveraine.
Avifaune	Perte de 158 m de bande riveraine et de 1,6 ha de boisé feuillu en régénération ou jeune.
Petite et grande faune	Aucun impact additionnel.
Superficie de terre humide	Pas de terre humide à proprement parler mais plutôt perte de 158 m de bande riveraine.
Superficie agricole	Nulle.
Superficie à déboiser	1,6 ha de boisé feuillu en régénération ou jeune.
Aspects financiers	
Coût de la variante	3,9 M \$ (excluant les acquisitions).

Annexe 4 - Détournement d'une route – Loi et jurisprudence

À la question suivante :

Est-ce que le ministère des Transports du Québec (MTQ) peut indemniser un propriétaire lorsqu'il y a une réclamation pour perte ou diminution de commerce, à la suite d'un détournement permanent d'une route?

La réponse à cette question est « non » pour les raisons suivantes :

Avant juin 1998, le deuxième alinéa de l'article de la Loi sur la voirie exonérait le ministère des Transports de toute responsabilité concernant, entre autres, la perte ou diminution de commerce, d'une dépréciation à la valeur de la propriété ni d'autres dommages ou inconvénients, à la suite d'un détournement permanent d'une route (perte d'achalandage en raison de la diminution du trafic). Il faut mentionner que l'article 28 remplaçait depuis 1993, l'article 89 de cette même loi.

Depuis l'abrogation de cet article de loi sur la voirie, la jurisprudence récente permet de croire que le MTQ ne peut être condamné à verser une compensation quelconque à un commerce pour un détournement permanent de chemin. En effet, dans une cause récente, soit celle de M. Denis Hickey « partie expropriée » et le MTQ « partie expropriante », dont l'ordonnance a paru le 18 janvier 2001, il est démontré, hors de tout doute, qu'il y a une jurisprudence constante des tribunaux qui est à l'effet que :

« Celui qui s'installe en se basant sur l'achalandage de la route ne détient aucun droit acquis au trafic qui circule sur une route pas plus que le changement de tracé d'une route ne confère de droit acquis à un tel dommage (diminution du chiffre d'affaires) ».

Nous vous joignons une copie de cette ordonnance et aux pages 8, 9 et 10, où l'on résume les faits avec quatre autres citations tirées de d'autres jurisprudences pour appuyer le jugement des membres du Tribunal administratif du Québec (TAQ) dans la présente cause.

À titre d'information, nous vous incluons également une ordonnance de la Cour supérieure, soit « Rock Lacroix et le Salon du Foyer & Flamme inc. contre le MTQ » dont la cause a été entendue en 1983. Ce jugement, basé sur l'article 89 de la Loi sur la voirie en vigueur à l'époque, fait bien la distinction entre un détournement permanent et temporaire de chemin (pages 7 et 8) pour la compensation d'un dommage pour perte ou diminution de commerce.

En dernier lieu, il faut mentionner que des causes de réclamation pour ce type de dommages sont de plus en plus rares, puisqu'il est déjà acquis dans le milieu juridique qu'un dommage à la suite d'un détournement permanent d'une route n'est pas compensable, et ce, en autant que le propriétaire conserve un accès sur une voie publique.

Jean-Louis Loranger, ing.
Directeur du Bas-Saint-Laurent–
Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine

p. j. (2)