

**Avis
de
projet**

**ÉVALUATION
ENVIRONNEMENTALE**

AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ DE LA ROUTE 185

**MUNICIPALITÉS DE CABANO
ET DE SAINT-LOUIS-DU-HA!HA!**

MRC DE TÉMISCOUATA

**Cabano sud 20-3372-9020
Cabano nord 20-3372-9809
Saint-Louis-du-Ha!Ha! 20-3372-9822**

MARS 2002



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 assujetti 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 assujetti 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 formulaire « Avis de projet » sert à décrire les caractéristiques générales du projet. Il doit être présenté d'une façon claire et concise et se limiter aux éléments pertinents à la bonne compréhension du projet et de ses impacts appréhendés. Ce formulaire et tout document annexé doivent être fournis en quinze copies. Comme prévu à la procédure, l'avis de projet doit être mis à la disposition du public pour information et consultation publique du dossier.

Dûment rempli par le promoteur ou le mandataire de son choix, l'avis de projet est ensuite retourné à l'unité administrative responsable de l'évaluation environnementale :

Ministère de l'Environnement du Québec
Direction des évaluations environnementales
Édifice Marie-Guyard (6e étage)
675, boul. René-Lévesque Est, boîte 83
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

Chargée de l'étude d'impact : Sylvie Demers, aménagiste

Adresse : Ministère des Transports du Québec
Service du soutien technique
700, boul. René-Lévesque Est, 14^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1
Téléphone : (418) 644-6659
Télécopieur : (418) 644-9662

2. Consultant mandaté par le promoteur

Ne s'applique pas.

3. Titre du projet

Amélioration de la sécurité de la route 185

Municipalités de Cabano et de Saint-Louis-du-Ha!Ha!

4. Objectifs et justification du projet

Mentionner les principaux objectifs poursuivis et faire ressortir les raisons motivant la réalisation 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 circulation.¹

En effet, l'analyse de la sécurité routière révèle qu'il y a eu 957 accidents durant la période de 1991 et 1995 sur l'ensemble de la route 185, dont 715 accidents en section 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. Parmi les carrefours problématiques où la gravité des accidents est importante, il y a ceux des rues Commerciale Nord et Sud à Cabano, correspondant aux intersections de la route 232 qui donne accès à Squatec vers l'est et à Pohénégamook vers l'ouest. Il y a aussi le carrefour du chemin Raymond à Saint-Louis-du-Ha!Ha!, qui donne accès à Saint-Elzéar. Le MTQ a également identifié un tronçon de route d'environ deux kilomètres à la sortie nord de Cabano où le nombre d'accès résidentiels et commerciaux est l'une des principales causes d'accidents.

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 captés au poste d'enquête 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 sont en transit externe, dont 27,9 % provenaient des autres provinces ou des États-Unis.

Dans l'ensemble, le niveau de service est jugé bon avec les cotes B et C selon les approches; ce qui signifie un temps d'attente de 5 à 20 secondes par véhicule. Le DJMA, le gabarit de la route et les nombreuses voies pour véhicules lents en sont les principales raisons. Par contre, les comptages journaliers effectués aux principaux carrefours de la route 185 révèlent que les intersections des rues Commerciale Nord et Sud et du chemin des Érables à Cabano de même que l'intersection du chemin Raymond à Saint-Louis-du-Ha!Ha! sont parmi les neuf croisements induisant le plus de circulation, avec un DJMA respectif de 9100, 8100 et 7200 véhicules par jour en 1996. Compte tenu d'une augmentation annuelle prévisible de 2 % de la circulation, ces intersections demandent une attention particulière.

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 qui consiste à construire des carrefours dénivelés aux principales intersections et de les relier par une route à quatre voies à chaussées ainsi que par des chemins de desserte.

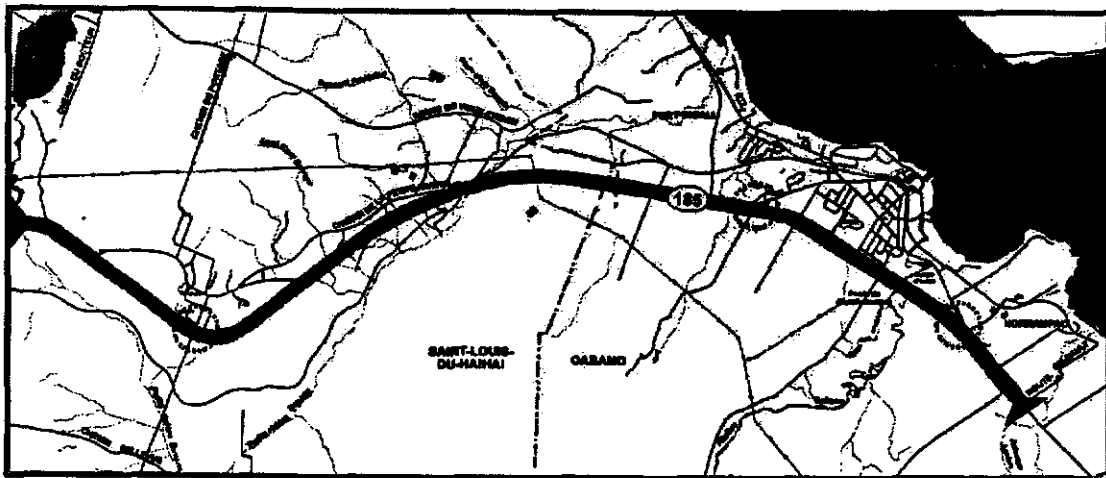
¹Ministère des Transports du Québec, 1997, Route 185 – Rivière-du-Loup – Nouveau-Brunswick – Étude d'opportunité – Partie I : Étude des besoins, Direction territoriale du Bas-Saint-Laurent – Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine, Service du support technique, 114 pages.

5. Localisation du projet

Mentionner l'emplacement ou les emplacements où le projet est susceptible de se réaliser et inscrire, si connus, les numéros cadastraux (en termes de lot, rang, canton et municipalité touchés). Ajouter en annexe une carte topographique ou cadastrale de 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 l'intérieur des limites des municipalités de Cabano et de Saint-Louis-du-Ha!Ha!, situées dans la municipalité régionale de comté (MRC) de Témiscouata.

Localisation du projet



Plus précisément, le projet inclut un tronçon approximatif de 13,5 km construit en grande partie à l'intérieur du corridor actuel de la route 185 et nécessitant une emprise supplémentaire. Présentement, la largeur de l'emprise du ministère des Transports varie de 45,7 m à 90 m. Les lots touchés par ce projet sont :

- lots 1 à 18 du Rang I situé du côté est de la route 185,
- lots 1 à 26 du Rang I situé du côté ouest de la route 185,
- lots 240 à 259 du Rang II,
- lots 125 à 160 de la Rangée nord-est du chemin de Témiscouata,
- lots 24 à 58 de la Rangée sud-ouest du chemin de Témiscouata.

6. Propriété des terrains

Indiquer, s'il y a lieu, le statut de propriété des terrains où la réalisation du projet est prévue. Fournir ces renseignements sur une carte si possible.

À l'extérieur de l'emprise du ministère des Transports, les propriétés touchées sont de tenure privée ou municipale.

7. Description du projet et de ses variantes

Pour chacune des phases (aménagement, construction et exploitation), décrire les principales caractéristiques associées à chacune des variantes du projet, incluant les activités, mieux cerner les caractéristiques du projet (plan, croquis, vue en coupe, etc.).

Le projet consiste principalement à séparer les manœuvres de la circulation de transit avec celles de la circulation locale par l'aménagement de trois carrefours dénivelés reliés par deux chaussées séparées et par des chemins de desserte :

- deux carrefours de type losange sont prévus aux sorties nord et sud de Cabano avec une structure qui élève la route 185 par rapport au niveau existant;
- un carrefour de type trèfle entre les sorties nord et centre de Saint-Louis-du-Ha!Ha! et l'abaissement de la route 185 par rapport au niveau actuel à l'intersection du chemin Raymond.

Ces travaux sont réalisables dans l'axe actuel de la route 185, sauf un secteur urbanisé sur environ deux kilomètres au-delà de la sortie nord de Cabano, où un autre corridor sera étudié.

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

Pour l'emplacement envisagé, décrire brièvement les milieux naturel et humain tels qu'ils se présentent avant la réalisation du projet, ainsi que les principales contraintes prévisibles (zonage, espace disponible, milieux sensibles, compatibilité avec les usages actuels, disponibilité des services, topographie, présence de bâtiments, préoccupations majeures de la population, etc.)

Dans le secteur à l'étude, la route 185 traverse un milieu diversifié. À l'extrémité sud du projet, à partir de la rivière Cabano, elle traverse une zone agricole permanente sur environ quatre kilomètres. Cette zone agricole est également traversée vers le centre du projet à

Saint-Louis-du-Ha!Ha! sur environ trois kilomètres du côté est de la route 185 et sur quelques lots de part et d'autre de la Petite rivière Savane.

Pour le reste du parcours, la route 185 longe, sur environ 4 kilomètres, le périmètre d'urbanisation de Cabano situé du côté est et traverse celui de Saint-Louis-du-Ha!Ha! sur une courte distance de part et d'autre du chemin Raymond. Ailleurs, du côté ouest de la route 185, l'affectation du sol est agroforestière, industrielle ou mixte. Par exemple, la route longe le terrain de camping de Cabano et le golf de Saint-Louis-du-Ha!Ha!

À cause de la présence des chemins de desserte existants et du type de développement concentré dans les périmètres d'urbanisation accessibles par différentes intersections, il y a peu d'accès directs à la route 185, sauf sur un tronçon d'environ 2 kilomètres au-delà de la sortie nord de Cabano.

Mentionnons qu'aucun bâtiment cité ou classé comme bien culturel n'a été identifié dans le secteur à l'étude.

9. Principaux impacts appréhendés

Pour les phases d'aménagement, de construction et d'exploitation du projet, décrire sommairement les principaux impacts (milieu naturel et humain) susceptibles d'être causés par la réalisation du projet.

Parmi les principaux impacts négatifs appréhendés, mentionnons :

- l'expropriation d'une dizaine de résidences, de quelques bâtiments de ferme et certains commerces, malgré les dédommagements usuels;
- la perte d'une faible superficie de terres cultivées et boisées dans le secteur du contournement, 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 au-dessus de la rivière Cabano et de la Petite rivière Savane ainsi que des ponceaux pour les quelques ruisseaux qui traversent la route 185, malgré les mesures d'atténuation usuelles;
- les effets visuels négatifs des infrastructures des carrefours dénivelés.

Compte tenu de l'importance des impacts positifs créés par l'augmentation de la sécurité de tous les usagers de la route 185 de même que par l'amélioration de la qualité de vie de quelques dizaines de résidents due au contournement de la zone résidentielle, les impacts négatifs résiduels sont moins considérables.

10. Calendrier de réalisation du projet

Indiquer le calendrier selon les différentes phases de réalisation du projet et en tenant compte du temps requis pour la préparation de l'étude d'impact et le déroulement de la procédure.

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 nécessite la planification des travaux en trois phases :

- PHASE 1 : construction du carrefour dénivelé de la rue Commerciale Sud à Cabano (route 232 Ouest) et élargissement de la route 185 jusqu'à la rivière Cabano;
- PHASE 2 : construction du carrefour dénivelé de la rue Commerciale Nord (route 232 Est) et construction du contournement jusqu'au raccordement de la route 185 à Saint-Louis-du-Ha!Ha!;
- PHASE 3 : construction du carrefour dénivelé à Saint-Louis-du-Ha!Ha! et élargissement de la route 185 jusqu'à la limite nord du projet.

11. Phases ultérieures et projets connexes

Mentionner, s'il y a lieu, les phases ultérieures du projet et tout autre projet susceptible d'influencer la conception du projet proposé.

Aucune phase ultérieure n'est prévue à moyen terme pour ce projet.

12. Modalités de consultation du public

Mentionner, s'il y a lieu, les diverses formes de consultation publique prévues au cours de l'élaboration de l'étude d'impact. Le cas échéant, inclure le plan de communication envisagé.

Les municipalités de Cabano et de Saint-Louis-du-Ha!Ha! 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

Inscrire tout autre renseignement jugé nécessaire à une meilleure compréhension du projet et, au besoin, annexer des pages supplémentaires.

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

Signé le _____ par _____