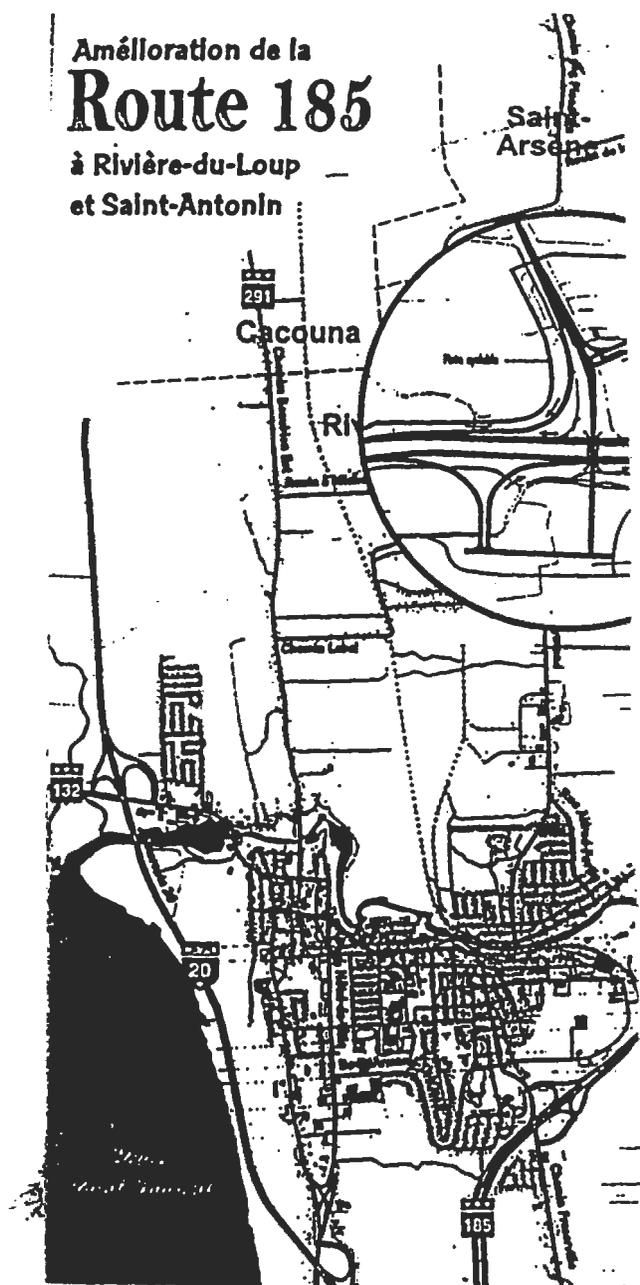


# MÉMOIRE



■ CE VINGTIÈME JOUR DU MOIS DE JUIN DE L'ANNÉE 2002

*Gaston Hervieux*

GASTON HERVIEUX

Québec 

Gouvernement du Québec  
Cabinet du ministre d'État aux Affaires  
municipales et à la Métropole,  
à l'Environnement et à l'Eau  
Leader du gouvernement

Québec, le 5 avril 2002

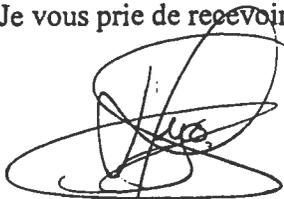
Monsieur Gaston Hervieux

Monsieur,

Au nom du ministre d'État aux Affaires municipales et à la Métropole, à l'Environnement et à l'Eau, M. André Boisclair, j'accuse réception de votre lettre du 25 mars 2002 concernant la demande d'audience publique pour le projet d'amélioration de la Route 185 à Rivière-du-Loup et Saint-Antonin.

Soyez assuré que votre correspondance sera portée à l'attention du ministre dans les meilleurs délais.

Je vous prie de recevoir, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Hugo Séguin  
Directeur adjoint de cabinet

Québec  
Édifice Marie-Guyart, 30<sup>e</sup> étage  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7  
Téléphone : (418) 521-3911  
Télocopieur : (418) 643-4143  
Courriel : ministre@menv.qc.ca

Montréal  
800, Tour de la Place-Victoria  
Bureau 3.16  
Montréal (Québec) H4Z 1B7  
Téléphone : (514) 873-2622  
Télocopieur : (514) 873-2620

Québec, le 24 avril 2002

Monsieur Gaston Hervieux

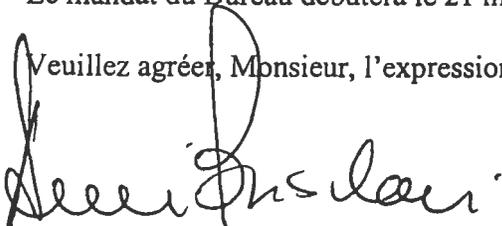
Monsieur,

J'ai reçu des demandes d'audience publique concernant le projet de réaménagement de la route 185 sur le territoire des municipalités de Rivière-du-Loup et de Saint-Antonin par le ministère des Transports.

Après examen de ces demandes, j'ai donné mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une audience.

Le mandat du Bureau débutera le 21 mai 2002.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes meilleurs sentiments.



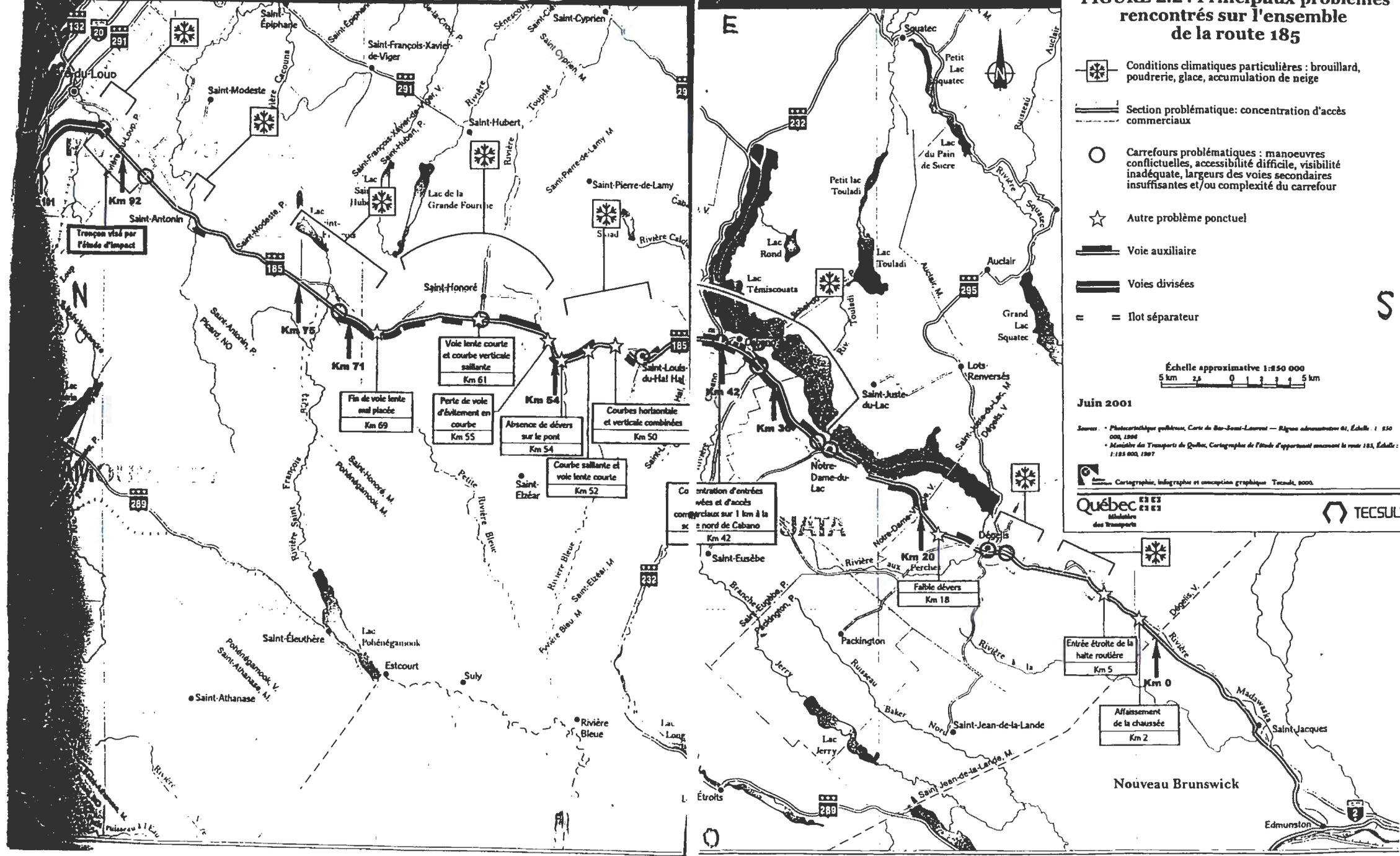
André Boisclair

c.c. M. André Harvey, président du BAPE

Québec  
Édifice Marie-Guyart, 30<sup>e</sup> étage  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7  
Téléphone : (418) 521-3911  
Télécopieur : (418) 643-4143  
Courriel : [ministre@menv.gouv.qc.ca](mailto:ministre@menv.gouv.qc.ca)

Montréal  
800, Tour de la Place-Victoria  
Bureau 3.16  
Montréal (Québec) H4Z 1B7  
Téléphone : (514) 873-2622  
Télécopieur : (514) 873-2620

# Amélioration de la Route 185 à Rivière du-Loup et Saint-Antonin



Étude d'Impact sur l'environnement

**FIGURE 2.2 : Principaux problèmes rencontrés sur l'ensemble de la route 185**

- Conditions climatiques particulières : brouillard, poudrière, glace, accumulation de neige
- Section problématique: concentration d'accès commerciaux
- Carrefours problématiques : manoeuvres conflictuelles, accessibilité difficile, visibilité inadéquate, largeurs des voies secondaires insuffisantes et/ou complexité du carrefour
- Autre problème ponctuel
- Voie auxiliaire
- Voies divisées
- = Ilot séparateur

Échelle approximative 1:250 000  
5 km 2 0 1 2 3 4 5 km

Jun 2001

Sources : • Photocartographie géométrique, Carte de Bas-Saint-Laurent — Régions administratives 61, Échelle : 1 : 50 000, 1994  
• Ministère des Transports du Québec, Cartographie de l'étude d'appropriation concernant la route 185, Échelle : 1:185 000, 1997

Québec 63 63  
62 62  
Ministère des Transports

TECSUL

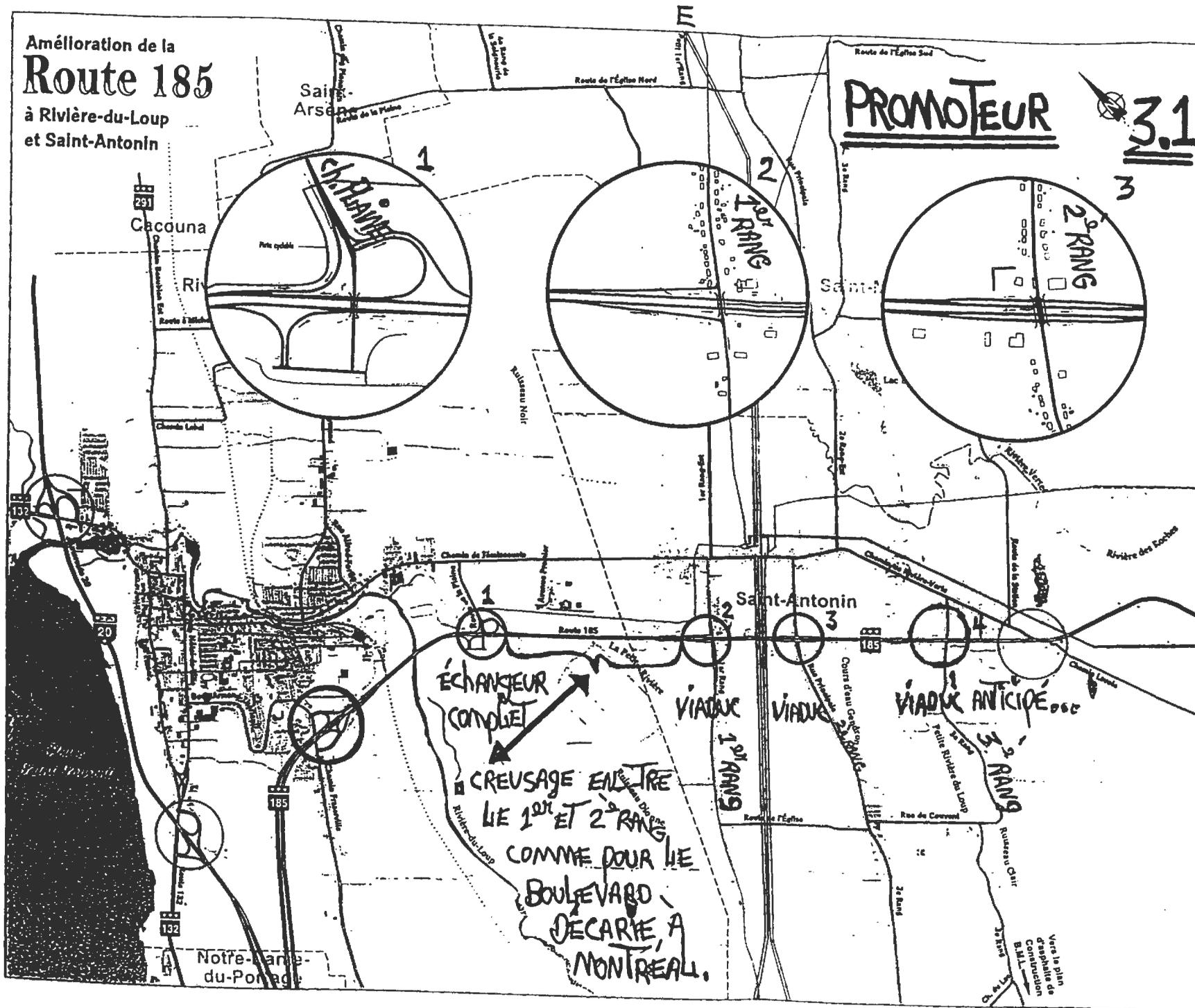
33

S

Nouveau Brunswick

Edmonton

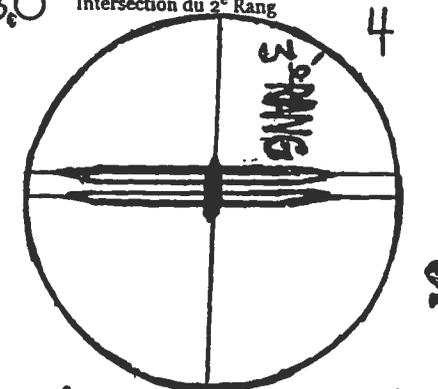
Amélioration de la  
**Route 185**  
à Rivière-du-Loup  
et Saint-Antoine



Étude d'impact sur l'environnement - Résumé

**FIGURE 3.1 :**  
Scénario d'aménagement  
routier retenu par le  
PROMOTEUR

- Limite municipale
- Route collectrice reliant la route 185 et l'autoroute 20 Est
- 1.○ Intersection de la route de la Plaine
- 2.○ Intersection du 1<sup>er</sup> Rang
- 3.○ Intersection du 2<sup>e</sup> Rang



VIADUC ET ENBRANCHEMENTS ANTICIPÉS PAR LE PROMOTEUR DANS LA SUITE DU PROJET

Échelle 1:50 000



Décembre 2001

Sources: • Photographies aériennes, Fichiers numériques de la SDTQ et des cartes numériques, Échelle 1:50 000.  
• Commission de Topographie, Banque de données TOPOS sur le Web.

Cartographie, infographie et conception graphique: TecSULT, 2001

Québec  
Ministère  
des Transports

TECSULT

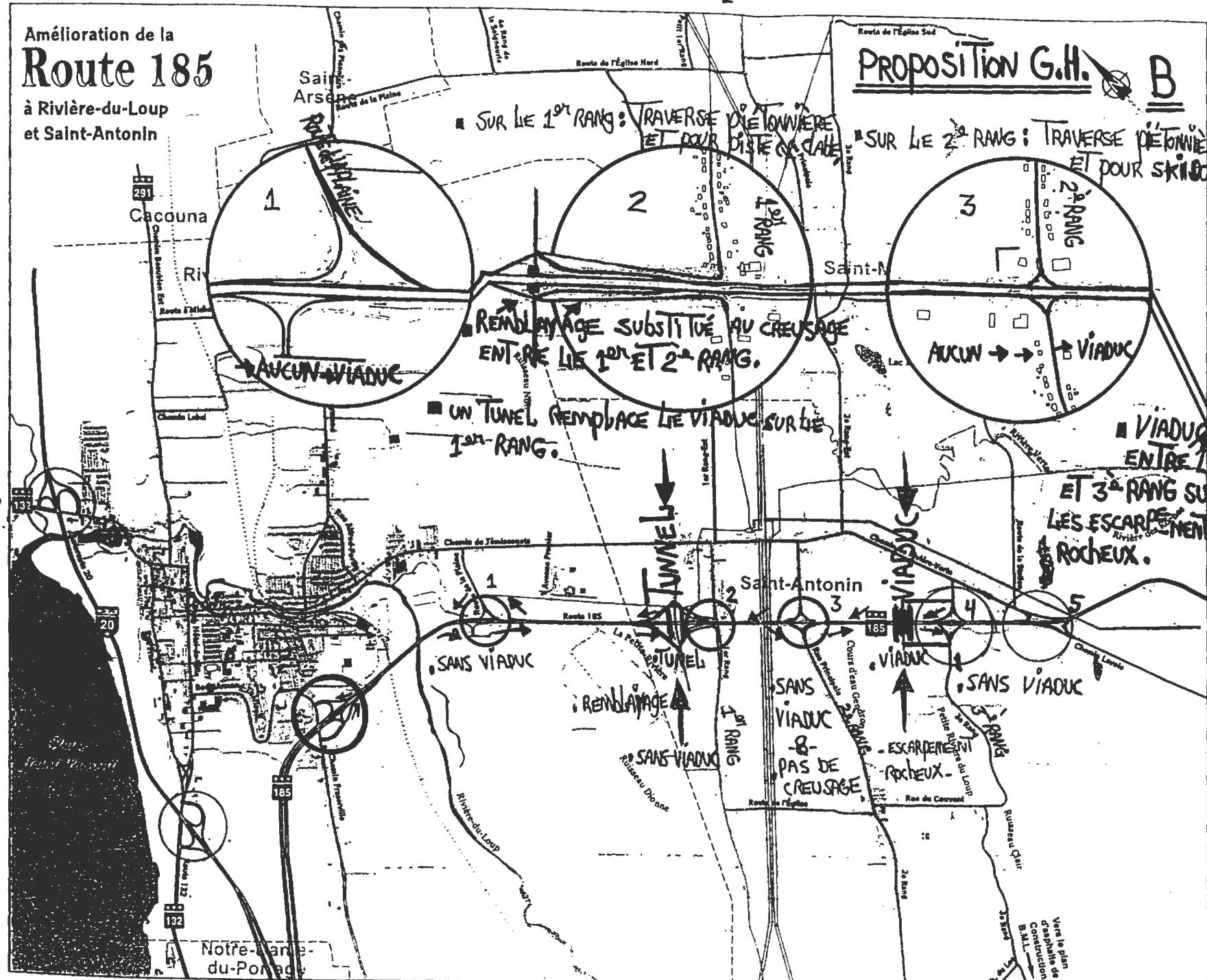
## MÉMOIRE

### PRÉAMBULE

- I. LE DÉFAUT DE NE PAS CONSIDÉRER DANS LE CADRE D'UNE SEULE PROCÉDURE D'AUDIENCE PUBLIQUE L'ENSEMBLE DU PROJET DÉJÀ ÉTUDIÉ DE RÉFECTION DE LA ROUTE 185 SITUÉ ENTRE RIVIÈRE-DU-LOUP VERS EDMUNSTON NE DEVRAIT PAS EMPÊCHER LES RESPONSABLES DE SE DOTER D'UNE SIGNALISATION ROUTIÈRE SPÉCIFIQUE À CHACUN DES ENDRITS LES PLUS CRITIQUE À ÊTRE CORRIGÉS EN TOUT PREMIER LIEU...
- II. LA FIGURE (3.1) MONTRÉ BRIÈVEMENT LE PLAN ANTICIPÉ DU PROMOTEUR DU PROJET DE RÉFECTION DE LA ROUTE 185 À RIVIÈRE-DU-LOUP ET SAINT-ANTONIN.
- LA FIGURE (B) MONTRÉ LE PLAN DE SUBSTITUTION PROPOSÉ PAR MONSIEUR GASTON HERVIEUX QUI VISE À FAVORISER LA QUALITÉ DE VIE DANS LES SECTEURS RÉSIDENTIELS...
  - LA QUESTION DE FOND QUI NOUS PERMET DE CONNAÎTRE LES INTENTIONS DE NOS GOUVERNEMENTS EST À SAVOIR SI ON DOIT CONTINUER À ADAPTER LES CONDITIONS DE VIE DES POPULATIONS EN FONCTION DES ROUTES OU SI L'AVENIR TEND AU CONTRAIRE ?  
...II

# Amélioration de la Route 185

à Rivière-du-Loup et Saint-Antonin

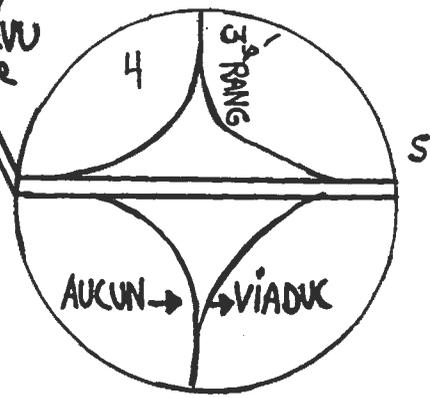


## PROPOSITION G.H. B

Résumé

**FIGURE B:**  
Scénario d'aménagement routier proposé par GASTON HERVIEUX + 4 ROUES.

- - - Limite municipale
- Route collectrice reliant la route 185 et l'autoroute 20 Est
- 1. ○ Intersection de la route de la Plaine
- 2. ○ Intersection du 1<sup>er</sup> Rang
- 3. ○ Intersection du 2<sup>e</sup> Rang
- 4. ○ Intersection du 3<sup>e</sup> Rang



Échelle 1:50 000  
1000 m 500 0 250 500 1000 m

Juin 2002 ■ AJOUTS: AUCUNE ÉCHELLE À TITRE INDICATIF.

Sources: • Photocartographie géométrique, Fichiers numériques de la BD71 et des compilations cadastrales, Échelle 1:20 000.  
• Commission de Toponymie, Banque de données TOPOS sur le Web.  
• AJOUT PAR G.H. POUR LES FINS DE L'AUDIENCE PUBLIQUE.

GASTON HERVIEUX

1. DANS LE CADRE D'UN PROCESSUS DÉMOCRATIQUE, LA PROPOSITION SIGNIFIÉE AU MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC, QUI A DONNÉ LIEU À UNE PROCÉDURE D'AUDIENCE PUBLIQUE SUR LE PROJET D'AMÉLIORATION DE LA ROUTE 185 (À RIVIÈRE-DU-LOUP ET SAINT-ANTONIN), A POUR EFFET MODIFIER LES BESOINS ET CÔÛTS DES INFRASTRUCTURES PRÉSENTÉES PAR LE PROMOTEUR TOUT EN TENANT COMPTE DES CRITÈRES DE SANTÉ PUBLIQUE, DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET D'ESTHÉTIQUE AINSI QUE DES CÔÛTS ÉCONOMIQUE. AU LIEU DE PROPOSER DU CREUSAGE ENTRE LE 1<sup>ER</sup> ET 2<sup>D</sup> RANG (STYLE BLVD. DÉGARIE À MONTREAL) PLUS 4 VIADUC, NOUS PROPOSONS 1 SEUL VIADUC, UN TUNEL À ÊTRE REMBLAYÉ, DEUX TRAVERSES DIAGONALES... RECONFIGURATION DE CHACUN DES ENDEMENTENTS...

• IL S'AGI D'UN CONCEPT DIFFÉRENT DE CELUI PROPOSÉ ET QUI MISE D'AVANTAGE SUR LA QUALITÉ DE VIE DE CEUX QUI HABITENT LES SECTEURS RÉSIDEN-  
TIELS; SUR DES PARTICULARITÉS PHYSIQUE (GÉOGRAPHIQUE DU SECTEUR CON-  
CERNÉ PAR LEDIT PROJET.

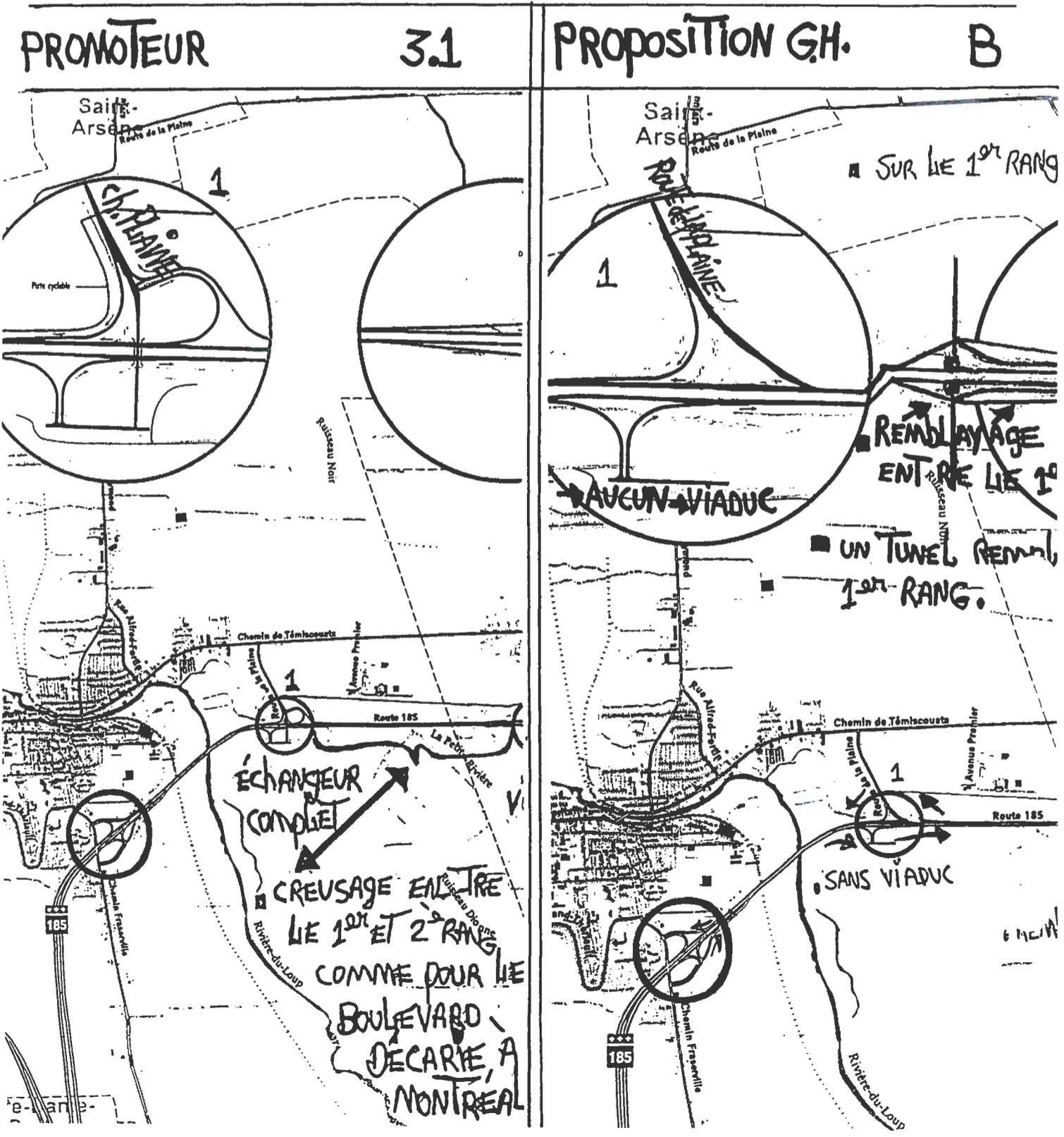
2. MALGRÉ QUE J'AI CONSTATÉ QUE RIVIÈRE-DU-LOUP ÉTAIT ASSEZ BIEN BESOINÉ DÉJÀ PAR LES VIADUCS ET DES SORTIES; SOIT QU'AU NORD L'AUTOROUTE 20 TRAVERSE RIVIÈRE-DU-LOUP D'OUEST ↔ EST, AU SUD LA ROUTE 185 TRAVERSE D'OUEST ↔ EST UNE BONNE PARTIE DE LA DITE VILLE, SUR LE CÔTÉ OUEST, AVANT DE POINTER VERS LE SUD DANS LA DIRECTION D'EDMUNSTON, IL DEMEURE QUE DANS L'AVENIR DEVRA ÊTRE CONSTRUIT CÔTÉ EST DE RIVIÈRE-DU-LOUP ET SAINT-ANTONIN UNE ROUTE DE JONCTION ENTRE L'AUTOROUTE 20 ET LE PREMIER (1<sup>ER</sup>) RANG À SAINT-ANTONIN.

3. PRÉCISANT QUE LE CONCEPT DE QUALITÉ DE VIE DANS LES SECTEURS RÉSIDEN-  
TIELS CONSISTE, ENTRE AUTRES, À ÉLOIGNER LE TRAFIC EXTERNE DES LIEUX D'HABITATION  
(RENOI À LA FIGURE C:)



FIGURE D:  
EXTRAITS

INTERSECTION CHEMIN DE LA PLAINE  
ET ROUTE 185.



EXPLICATION DE LA DÉMARCHÉ SUIVIE :

" LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS A INVESTI VINGT-SEPT MILLIONS (27M\$) POUR FAIRE DEUX CARREFOURS ET DEMI (2 1/2) DANS SIX KILOMÈTRES (6 KM) ALORS QUE LA NORME, C'EST UN CARREFOUR DANS CINQ (5KM) A (8 KM) !" (Re M. JEAN-LOUIS LORANGER, M.T.Q.).

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:  
M.T.Q.

1580

" Écoutez, advenant le cas, lors de la réalisation d'un prolongement autrement dit du tronçon de l'autoroute qu'on vise actuellement à construire, si on prolonge plus vers le sud, vers Edmundston, on va se rendre inévitablement en face du 3<sup>e</sup> Rang, et il est officiel que nous n'enclaverons pas le Rang 3. Nous allons le desservir soit par des voies de desserte, soit par un viaduc. Ça, c'est un acquis."

1585

VERS LE (8<sup>ième</sup> KM) ON SE RETROUVE AVEC UN 4<sup>ième</sup> VIADUC ??? DANS CE QUI SUIT NOUS ÉTUDIONS CHACUNE DES 4 INTERSECTIONS EN CAUSE :

4. POUR L'EMBRANCHEMENT DE LA ROUTE DE LA PLAINE À LA ROUTE 185 NOUS SOUMETTONS LA FIGURE D ; SOMMAIREMENT NOUS EXPLIQUONS QU'IL Y A NON LIEU À LA CONSTRUCTION D'UN VIADUC POUR LES RAISONS SUIVANTES :

- a) IL Y A DÉJÀ UN EMBRANCHEMENT AVEC VIADUC À LA SORTIE CHEMIN FRASERVILLE ...
- b) NOUS PRÉVOYONS UN TUNEL DANS LE SECTEUR DU PREMIER RANG À SAINT-ANTONIN ...
- c) LE BÛT VIADUC NON RECOMMANDÉ SERAIT SITUÉ PRÈS D'UNE COURBE ...
- d) NOUS RECOMMANDONS QUE LA ROUTE DE LA PLAINE SERVE D'ENTRÉE EN DIRECTION DE QUÉBEC ET DE SORTIE EN PROVENANCE D'EDMUNSTON ...
- e) NOUS RECOMMANDONS LE TRACÉ D'UNE AUTRE VOIE D'ACCÈS À LA 185 ENTRE LE CHEMIN DE TÉMISCOUATA JUSQU'AU (PRÈS-) DU TUNEL PRÉVU PRÈS DU 1<sup>er</sup> RANG À SAINT-ANTONIN, PRÉCISANT QUE CETTE DITE VOIE D'ACCÈS SERAIT ÉLOIGNÉE DES PRÉSIDENTES DIRECTION SUD SUR TÉMISCOUATA (CHEMIN DE); AJOUTANT QUE LE SECTEUR D'AMÉNAGEMENT PROPOSÉ À L'EST DE LA ROUTE 185 EST UNE ZONE À TOURBIÈRE.

F) ----- on croit qu'il y aurait peut-être d'autres possibilités de chemin derrière le côté Est de Rivière-du-Loup, pour améliorer le système routier, de manière à protéger les quartiers résidentiels!!!

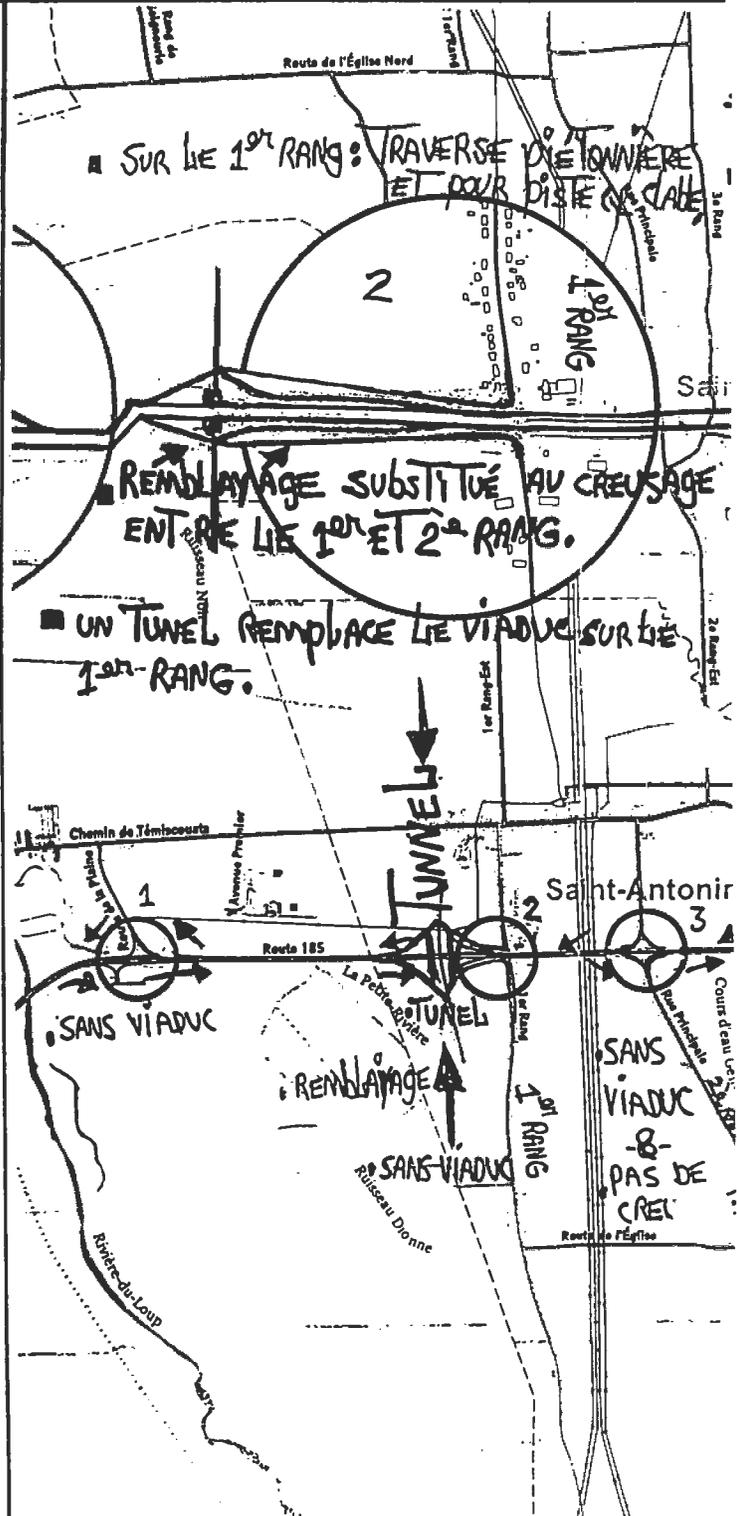
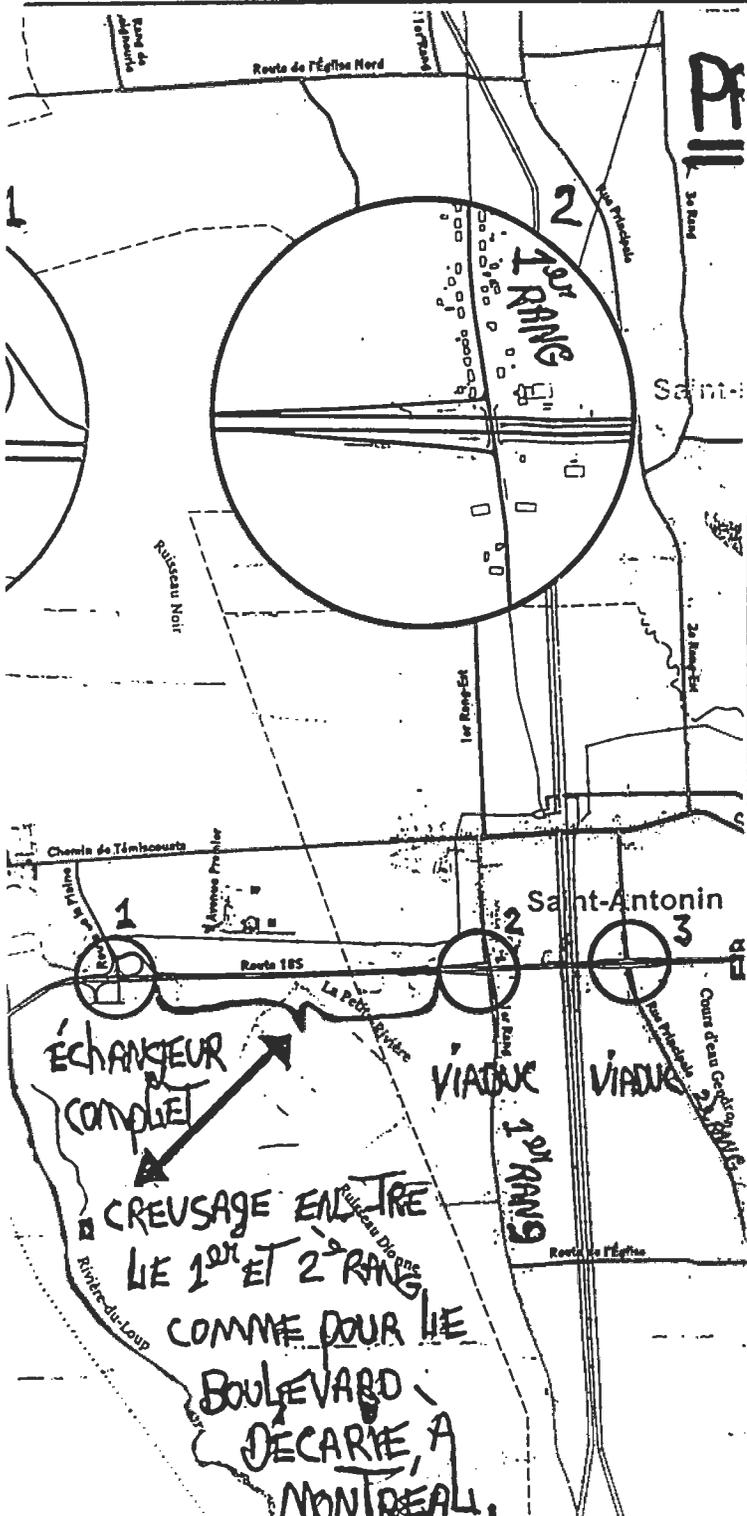
FIGURE E:  
EXTRAITS

INTERSECTION 1<sup>er</sup> RANG ET ROUTE 185.

PROMOTEUR

3.1

PROPOSITION G.H.



5. Pour l'embranchement du 1<sup>er</sup> Rang (à Saint-Antonin) à la route 185 nous proposons de (voir la Figure E):

a. Au lieu de construire un viaduc (étagement) après avoir creusé entre le 1<sup>er</sup> Rang et le 2<sup>d</sup> Rang comme pour le boulevard Décarie à Montréal tout en tenant compte que le trafic sera concentré d'avantage sur le 2<sup>d</sup> Rang cause de la proposition d'un carrefour incomplet au 1<sup>er</sup> Rang découlant d'une norme de 900 mètres à respecter entre les accès desdits Rangs - et qu'il faut escompter dans ce cas la construction d'un 4<sup>d</sup> viaduc sur le 3<sup>d</sup> Rang pour ne pas engorger le secteur résidentiel du 2<sup>d</sup> Rang, en conséquence nous proposons :

1. de ne pas creuser entre le premier (1<sup>er</sup>) et deuxième (2<sup>d</sup>) Rang.
2. de manière à avoir un carrefour complet au 1<sup>er</sup> Rang qui respecterait la norme du 900 mètres entre les accès du 1<sup>er</sup> et 2<sup>d</sup> Rang et qui permet de dévier une grande partie du trafic du secteur résidentiel situé au 1<sup>er</sup> et 2<sup>d</sup> Rang, un tunnel est construit en aval de la dénivellation (pente) conduisant au 1<sup>er</sup> Rang (Figure 4.1); précisant que ledit tunnel serait construit sur le pavage actuel et remblayé par la suite.



Figure 4.1 : Corridor visuel de la route 185  
 Vue fermée en direction sud sur la terrasse du 1<sup>er</sup> Rang  
 (Vue en direction sud)

" EN FAIT, LA PLUS BELLE INFORMATION QU'ON PEUT PAS AVOIR, C'EST QU'ON A DÉJÀ UNE CHAUSSÉE QUI EST CONSTRUITE EN PARALLÈLE. ALORS C'EST COMME LE PRINCIPE DES CAROTTAGES, C'EST VRAI DANS LE TROU, MAIS EN GÉNIE, BIEN, ON EXTRAPOLE ÉVIDEMMENT LE RÉSULTAT." (R<sub>2</sub>: M. JEAN-LOUIS LORANGER) •  
 M.T.Q. ...V

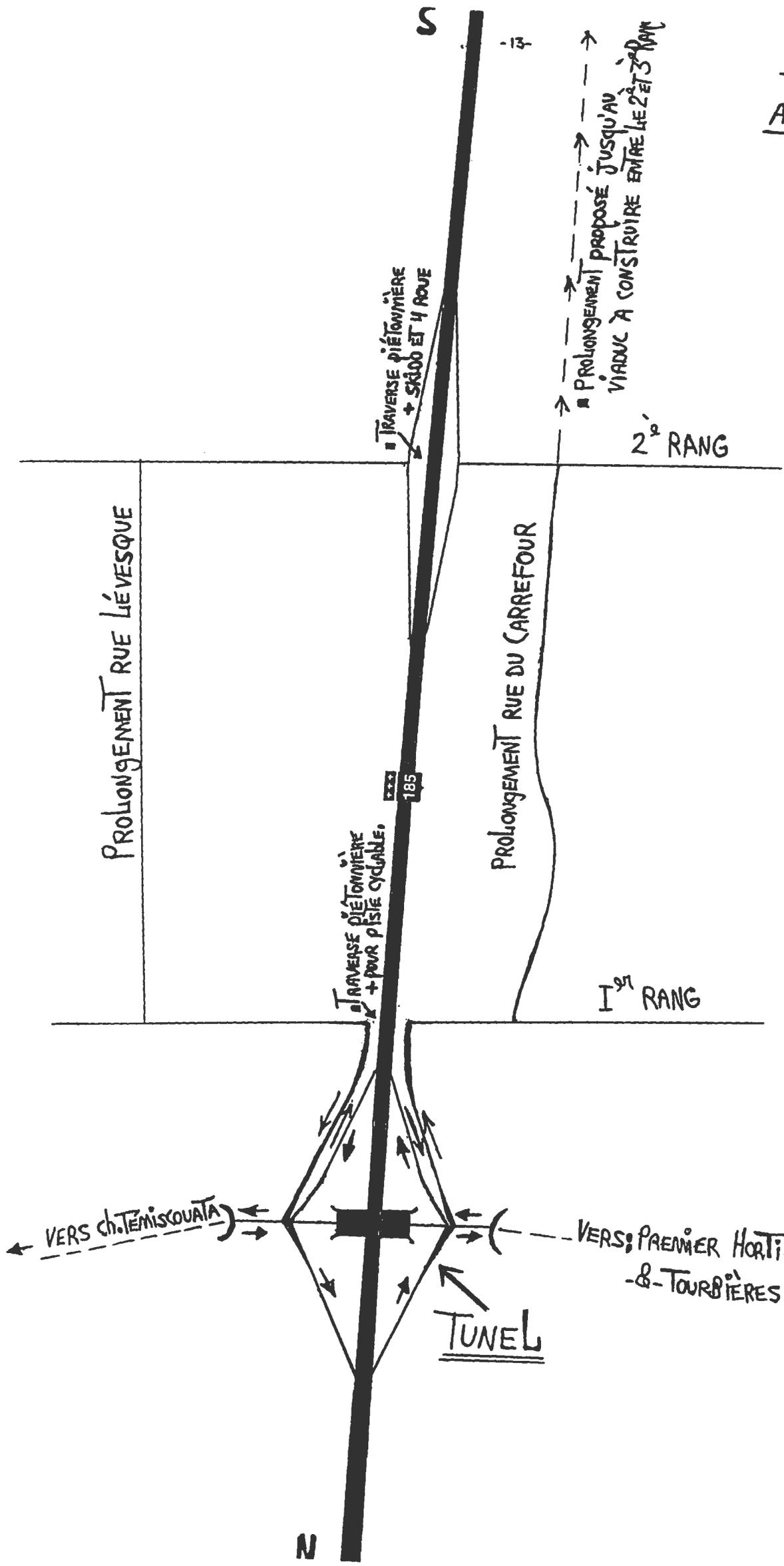


FIGURE F:  
ACCÈS AU 1<sup>er</sup> RANG

■ À TITRE INDICATIF,  
AUCUNE ÉCHELLE.

0

3. LA NON-CONSTRUCTION D'UN VIADUC ENTRE LE 1<sup>er</sup> RANG ET LE 1<sup>er</sup> RANG-EST LIMITE LE RISQUE D'ACCIDENTS ET DE POLLUTION DONT PAR LE BRUIT EN MILIEU RESIDENTIEL; POUR UNE MEILLEURE QUALITE DE VIE DE LA POPULATION A SAINT-ANTONIN EN PLUS DE DETOURNER LE TRAFIC EXTERNE PAR LE TUNEL PROPOSE TOUT EN CONSERVANT TOUT LES ACCES UTILE SANS DIVISER EN DEUX LA DITE MUNICI-PALITE NOUS ANTICIPONS LA CONSTRUCTION D'UNE TRAVERSE PIETONNIERE ET POUR PISTE CYCLABLE A LA HAUTEUR DU 1<sup>er</sup> RANG ET D'UNE AUTRE TRAVERSE PIETONNIERE ET POUR SKI DO + 4 ROUE A LA HAUTEUR DU 2<sup>e</sup> RANG. POUR VOUS SITUER GRA- PHIQUEMENT NOUS VOUS REFERONS A LA FIGURE F.

b. LE SYSTEME D'ECHANGEUR COMPLET DE LA PROPOSITION GH. POUR LE 1<sup>er</sup> RANG PERMET UNE SOLUTION A PREMIER HORTICULTURE LIEE... QUE LA POISSONNERIE MARIO LAVOIE SOIT EPARGNEE... QUE L'ON PUISSE REJOINDRE LE CHEMIN TEMISCOUATA DANS L'EVENTUALITE OU ON VOU- DRAIT PROJETER UN AUTRE CHEMIN A L'EST DE RIVIERE-DU-LOUP ET DE SAINT-ANTONIN POUR PERMETTRE QUE LE TRAFIC COMMER- CIAL ET INDUSTRIEL, LE TRAFIC LOURD ENTRE AUTRES, PUISSE CONTOURNER LES SECTEURS RESIDENTIEL.

2515 ■ PAR M. VICTOR BÉRUBÉ ; M.T.Q. :

" En fait, une voie de desserte peut être beaucoup plus près de l'autoroute qu'à cent cinquante mètres (150 m), on en connaît, vous en connaissez aussi sûrement, exemple sur le boulevard de la Capitale, c'est Bouvier qui est en parallèle, les voies de desserte en parallèle, elles peuvent être, elles peuvent pratiquement chevaucher la ligne d'emprise, elles peuvent être à dix mètres (10 m) de distance d'une chaussée, en autant que c'est sécuritaire, qu'il y a des séparateurs physiques, etc."

c. NOUS PRÉCONISONS LE PROLONGEMENT DE LA RUE LÉVESQUE ET DE LA RUE DU CARREFOUR POUR FAVORISER LA CIRCULATION INTERNE A SAINT-ANTONIN... (RE: FIGURE F). ...VI



6. POUR L'EMBRANCHEMENT DU 2<sup>e</sup> RANG (À SAINT-ANTONIN) À LA ROUTE 185 NOUS PROPOSONS DE (VOIR LA FIGURE G):

a. DE MANIÈRE À ASSURER SÉCURITÉ ET ESTHÉTIQUE TOUT EN "DESSERVANT" À LA FOIS LEDIT 2<sup>e</sup> RANG (RUE PRINCIPALE) ET LE 3<sup>e</sup> RANG À SAINT-ANTONIN (VIADUC ANTICIPÉ ET À ÉVITER DE CONSTRUIRE CRUIS L'AVENIR SUR LE 3<sup>e</sup> RANG), NOUS PROPOSONS LA CONSTRUCTION D'UN SEUL VIADUC SUR LA HAUTEUR DE L'ESCARPEMENT ROCHEUX TEL QUE MONTRE SUR LA FIGURE 4.3 PROVENANT DU RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT.

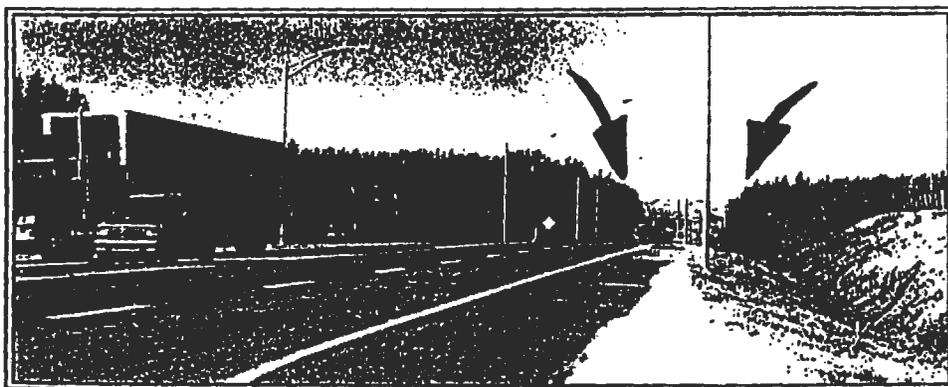


Figure 4.3 : Corridor visuel de la route 185  
 Vue encadrée par les parois rocheuses (tronçon entre le 2<sup>e</sup> et le 3<sup>e</sup> Rangs)  
 (Vue en direction nord)

PRÉCISIONS

- a. ON NE RETROUVERA PAS DE VIADUC SUR LE 2<sup>e</sup> RANG NI SUR LE 3<sup>e</sup> RANG. QUESTION ÉCONOMIE, AU LIEU DE DEUX VIADUCS, IL Y EN AURA UN DE CONSTRUIT SUR L'ESCARPEMENT ROCHEUX, D'UNE TRÈS BONNE HAUTEUR, SITUÉ ENTRE LE 2<sup>e</sup> ET 3<sup>e</sup> RANG. DANS L'AVENIR, ON PEUT ESCOMPTER UTILISER CEDIT VIADUC POUR DESSERVIR L'INTERSECTION ACTUELLE CHEMIN DE RIVIÈRE-VERTE, ROUTE DE LA STATION, CHEMIN LAVOIE. ET AINSI AVOIR À ÉVITER DE CONSTRUIRE UN AUTRE VIADUC. AVEC UNE ÉCONOMIE DE TROIS VIADUCS ON PEUT FACILEMENT ANTICIPER LA CONSTRUCTION DES TRAVERSES PIÉTONNIÈRE, +, PROPOSÉES.
- b. LES PERMIS ÉTANT ACCORDÉS POUR LA CRÉATION D'UNE ZONE INDUSTRIELLE AU SUD DU 2<sup>e</sup> RANG, LA RUE DU CARREFOUR POURRAIT ÊTRE PROLONGÉ DU 2<sup>e</sup> AU 3<sup>e</sup> RANG. "ELLE POURRA SUPPORTER AISEMENT (10,000) VÉHICULES JOUR ET SUR LAQUELLE LE CAMIONAGE VA ÊTRE PERMIS" (RE: M. VICTOR BÉRUBÉ, M.T.Q.).

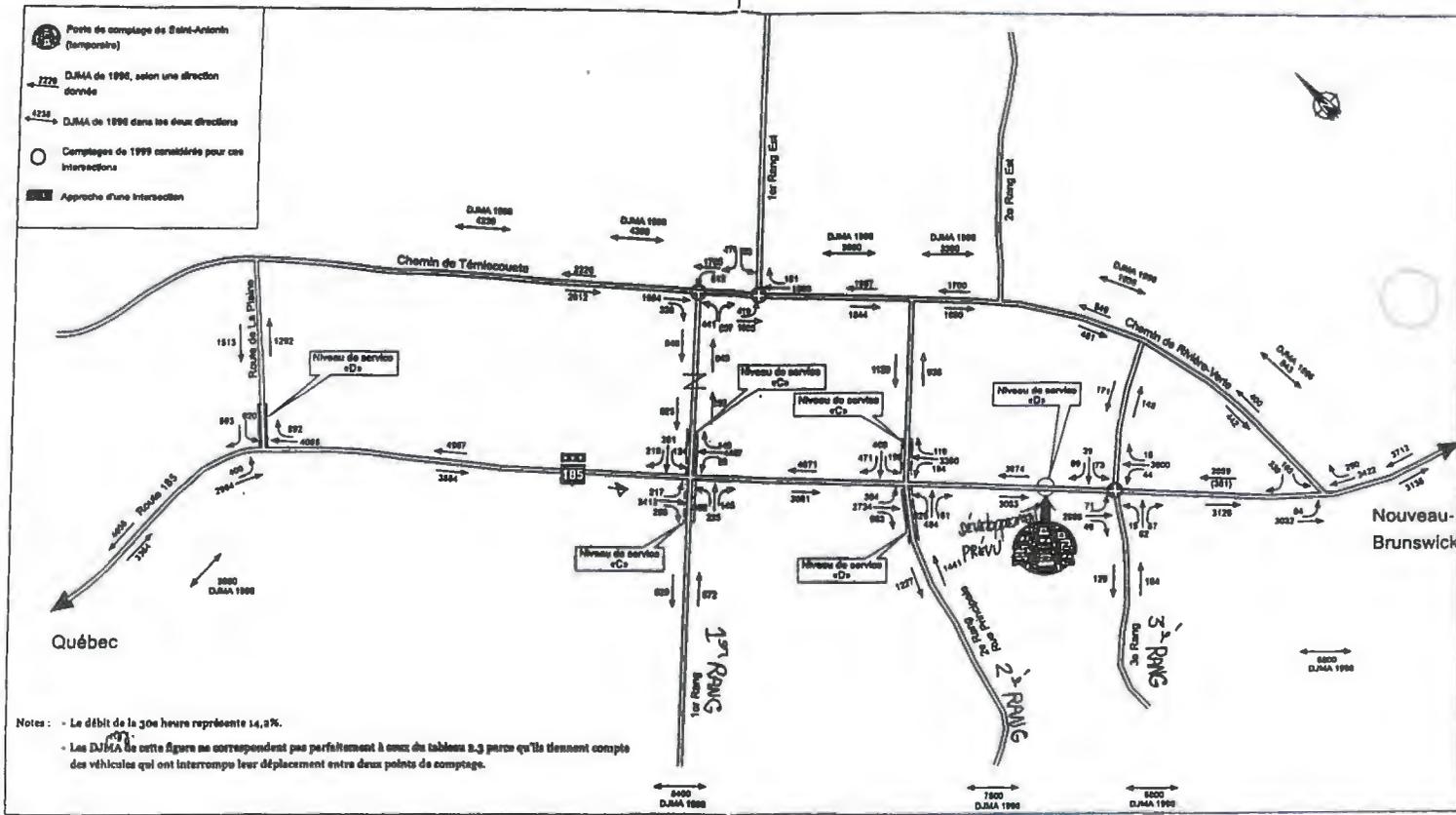
FIGURES

2.6 ET 3.7

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT - ROUTE 185

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT - ROUTE 185

FIGURE 2.6 : Débits de circulation et niveaux de service

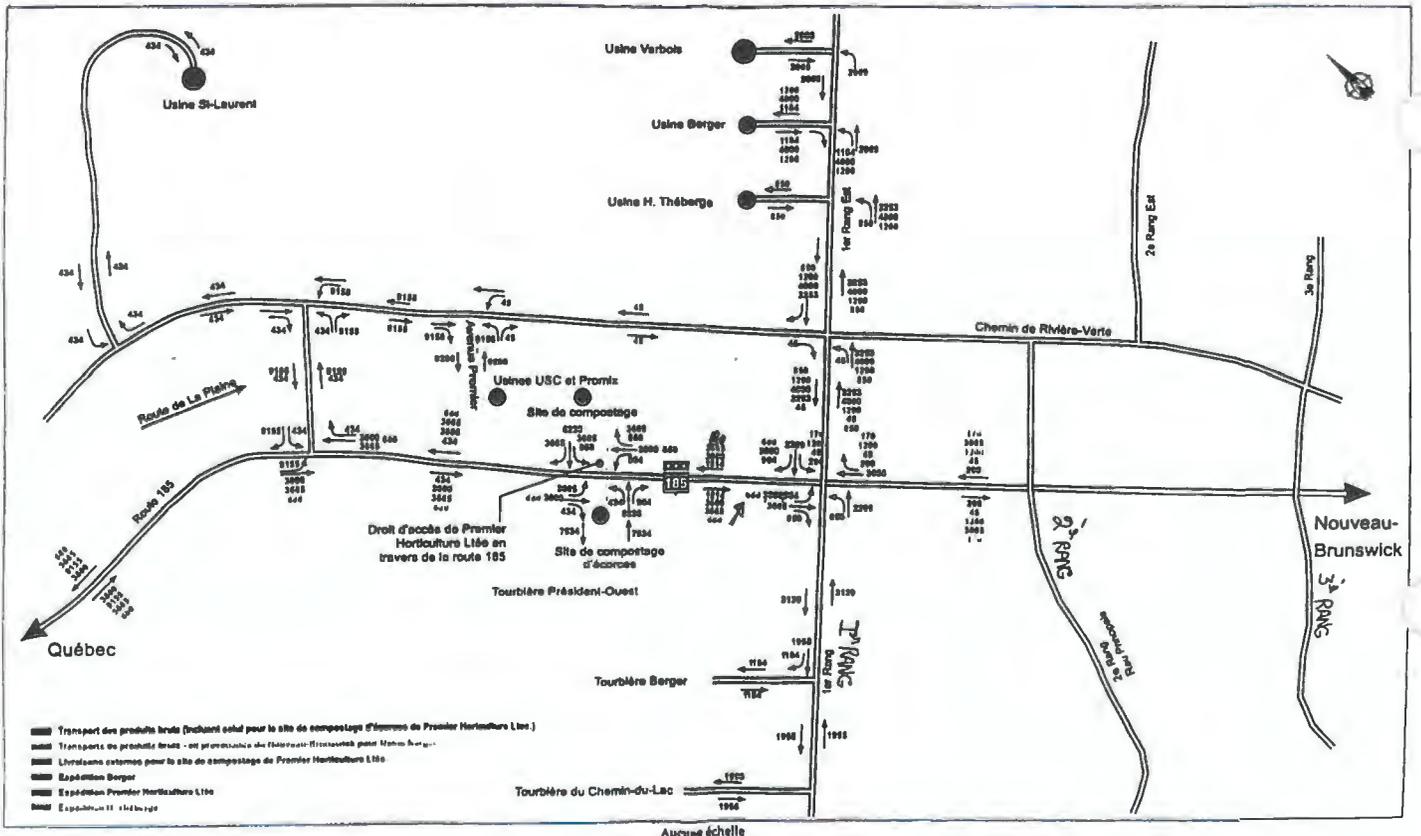


Source : MTO, 1998 et 1999.

- débits journaliers DOME PAS DES DAMA

Étude d'impact sur l'environnement - Route 185

FIGURE 3.7 : Débits annuels de camions générés par les entreprises productrices de tourbe (aller/retour)



Source : Données fournies par Premier Horticulture Lito, Les Tourbières Berger et Tourbière H. Théberge, 1999, 2000.

C.1 LES DÉBITS DE CIRCULATION ET NIVEAUX DE SERVICE À LA FIGURE 2.6 QUE L'ON RETROUVE DANS L'ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT CONTIENNENT DES ERREURS DE RÉSULTATS DÉCOUVERTS DURANT LA PREMIÈRE PARTIE DE L'AUDIENCE PUBLIQUE SUR LA ROUTE 185, PÉRIODE DE QUESTIONS; CE QUI REND PLUS OU MOINS CRÉDIBLE LES ANALYSES DE JUSTIFICATION DU PROJET DU PROMOTEUR TANT QU'ÀUX INFRASTRUCTURES QU'IL PROPOSE. LORS DE LA DÉCOUVERTE DE CES DONNÉES LE PROMOTEUR S'EST EMPRESSÉ DE DIRE QU'IL AVAIT DES DONNÉES À JOUR À DÉPOSER; C'EST À DIRE QU'IL NOUS A DONNÉ À COMPRENDRE QUE JUSQU'À CE QU'IL FUT DÉCOUVERT IL GARDAIT LE SILENCE TANT QU'À SES DONNÉES QUI INDUISAIENT EN ERREUR.

C.2 MÊME MODIFIÉ, NOUS QUESTIONNONS ENCORE CES DONNÉES PUISQUE LA CIRCULATION SUR LE 1<sup>er</sup> RANG, SI LE PROMOTEUR RÉALISE SON PROJET TEL QUE PROPOSÉ, N'AURA PAS LE MÊME DÉBIT QUE CELUI ENREGISTRÉ.

C.3 TANT QU'ÀUX DÉBITS ANNUELS DE CAMIONS GÉNÉRÉS PAR LES ENTREPRISES PRODUCTRICES DE TOURBE (ALLER/RETOUR), IL DEMEURE IMPOSSIBLE DE LES DÉPARTIR D'AVEC LES DONNÉES DE LA FIGURE 2.6; AJOUTANT QUE D'AUTRES QUESTIONNEMENTS NE TROUVERAIENT PAS RÉPONSE.

C.4 LA RÉPARTITION DES POSTES DE COMPTAGE DANS LE TEMPS RESTE À ÊTRE QUESTIONNÉE; COMMENT PEUT-ON FAIRE DES ÉTUDES DE BRUIT, DE TRAFIC, D'AMÉNAGEMENT SI ON NE TIENNT PAS COMPTE DE L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE DE SAINT-ANTONIN.

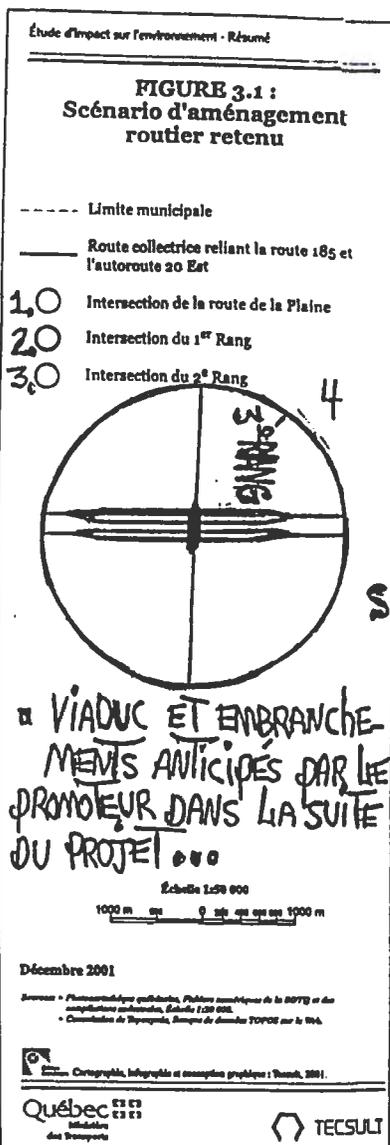
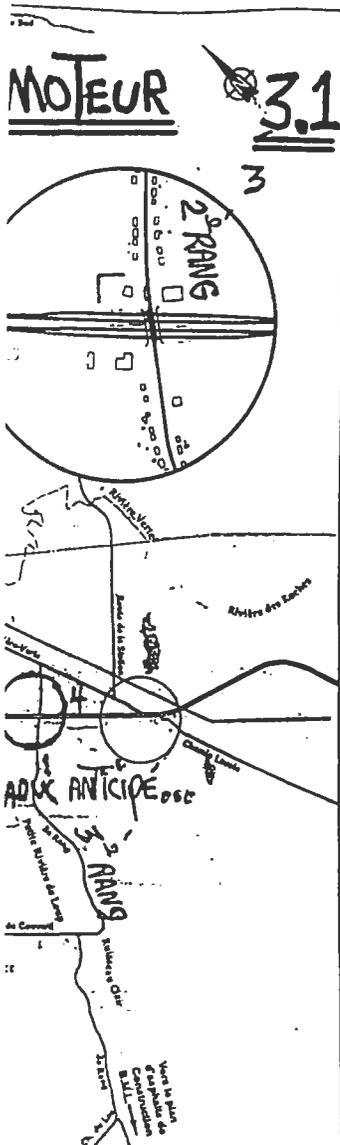
D. MONSIEUR SYLVAIN ALLARD DÉCLARE DURANT LA 1<sup>ère</sup> PARTIE DE L'AUDIENCE PUBLIQUE SUR LA ROUTE 185 QU'IL Y A "(4000) VÉHICULES-JOUR QUI SONT SUR LE 2<sup>nd</sup> RANG"; ESSAYEZ DE VOUS RETROUVER AUX DITES FIGURES 2.6 ET 3.7?

**FIGURE H:**  
**EXTRAITS**

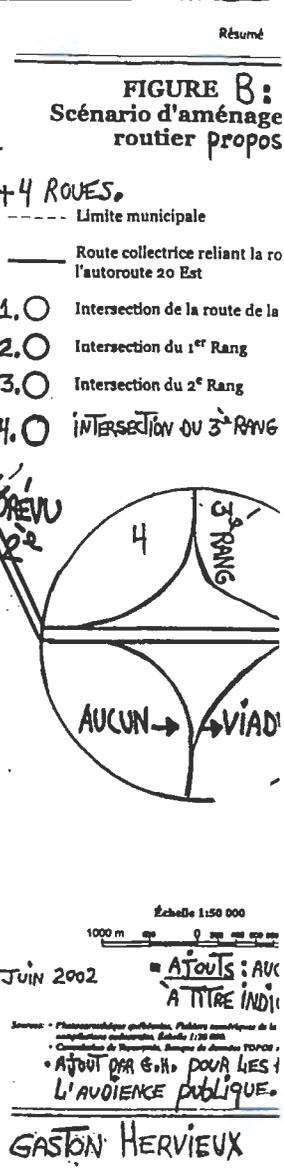
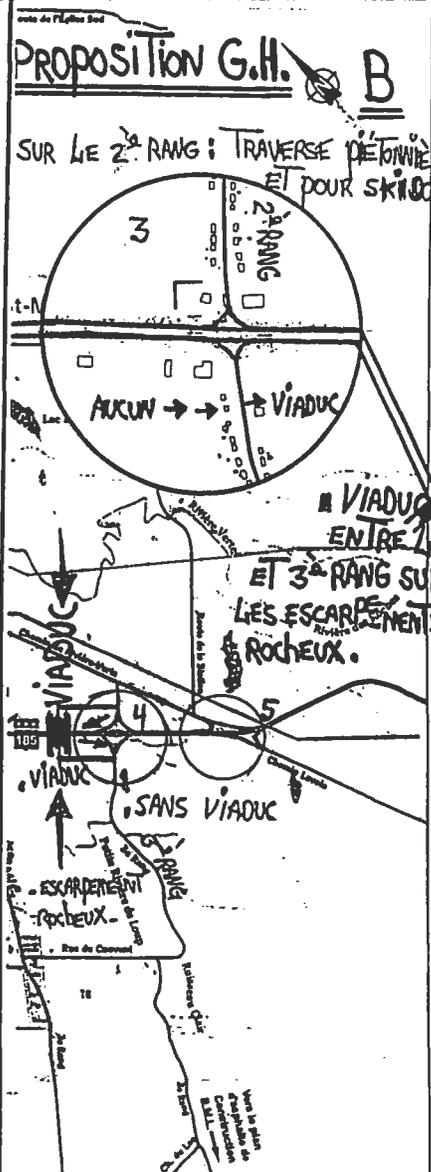
**INTERSECTION 3<sup>e</sup> RANG ET ROUTE 185.**

**PROMOTEUR 3.1**

**PROPOSITION G.H. B**



■ AJOUT PAR G.H.



7. POUR L'EMBRANCHEMENT DU 3<sup>e</sup> RANG (À SAINT-ANTONIN) À LA ROUTE 185 NOUS PROPOSONS DE (VOIR LA FIGURE H):

a. LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC N'A RIEN PROPOSÉ SUR LE 3<sup>e</sup> RANG POUR DES INFRASTRUCTURES À ÊTRE ÉTUDIÉES DANS L'ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT; PAR CONTRE AUX NUMÉROS 1580-1585 DES VERBATIMS DE LA PREMIÈRE PARTIE DE L'AUDIENGE PUBLIQUE SUR LE PROJET D'AMÉLIORATION DE LA ROUTE 185, MONSIEUR VICTOR BÉRUBÉ DU M.T.Q. DÉCLARE QU'IL EST OFFICIEL QU'ILS N'ENCLAVERONS PAS LE 3<sup>e</sup> RANG; QU'ILS VONT LE DESSERVIR SOIT PAR DES VOIES DE DESSERTE, SOIT PAR UN VIADUC ET QUE C'EST UN ACQUIS."

b. EN REGARDANT LA PROPOSITION DU PROMOTEUR (FIGURE 3.1) POUR CE QUI CONCERNE LES AMÉNAGEMENTS AUX SORTIES DE LA ROUTE 185 AU 1<sup>er</sup> ET 2<sup>e</sup> RANG, L'OBLIGATION DU PROMOTEUR DE SE DOTER D'UN AUTRE VIADUC AU 3<sup>e</sup> RANG APPARAÎT UNE ÉVIDENCE PUISQUE AUTREMENT IL VA ENTRAÎNER UN SURPLUS DE TRAFIC AU 2<sup>e</sup> RANG, Y COMPRIS LE TRAFIC LOURD EN PROVENANCE D'EDMUNSTON QUI DEVANT SORTIR AU 3<sup>e</sup> OU AU 1<sup>er</sup> RANG DEVRA OBLIGATOIREMENT SORTIR AU 2<sup>e</sup> RANG. LA PROPOSITION G.H. (FIGURE B) PRÉCONISE AU PARAGRAPHE 6. PAGE VI DU MÉMOIRE LA CONSTRUCTION D'UN SEUL VIADUC POUR SERVIR À LA FOIS LE 2<sup>e</sup> ET 3<sup>e</sup> RANG; CELA ÉVITE LA CONGESTION AU 2<sup>e</sup> RANG OÙ PRÉVAUT UN SECTEUR HABITÉ (FIGURE C).

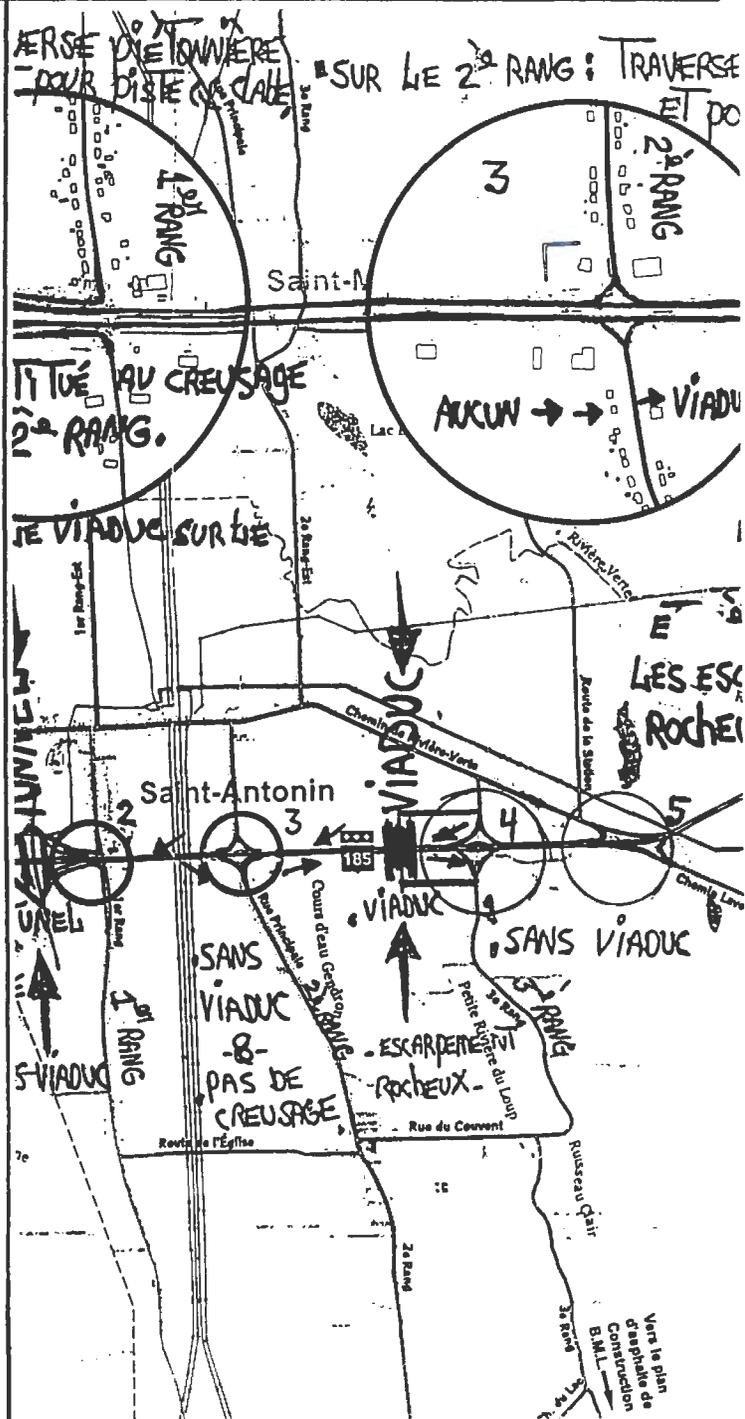
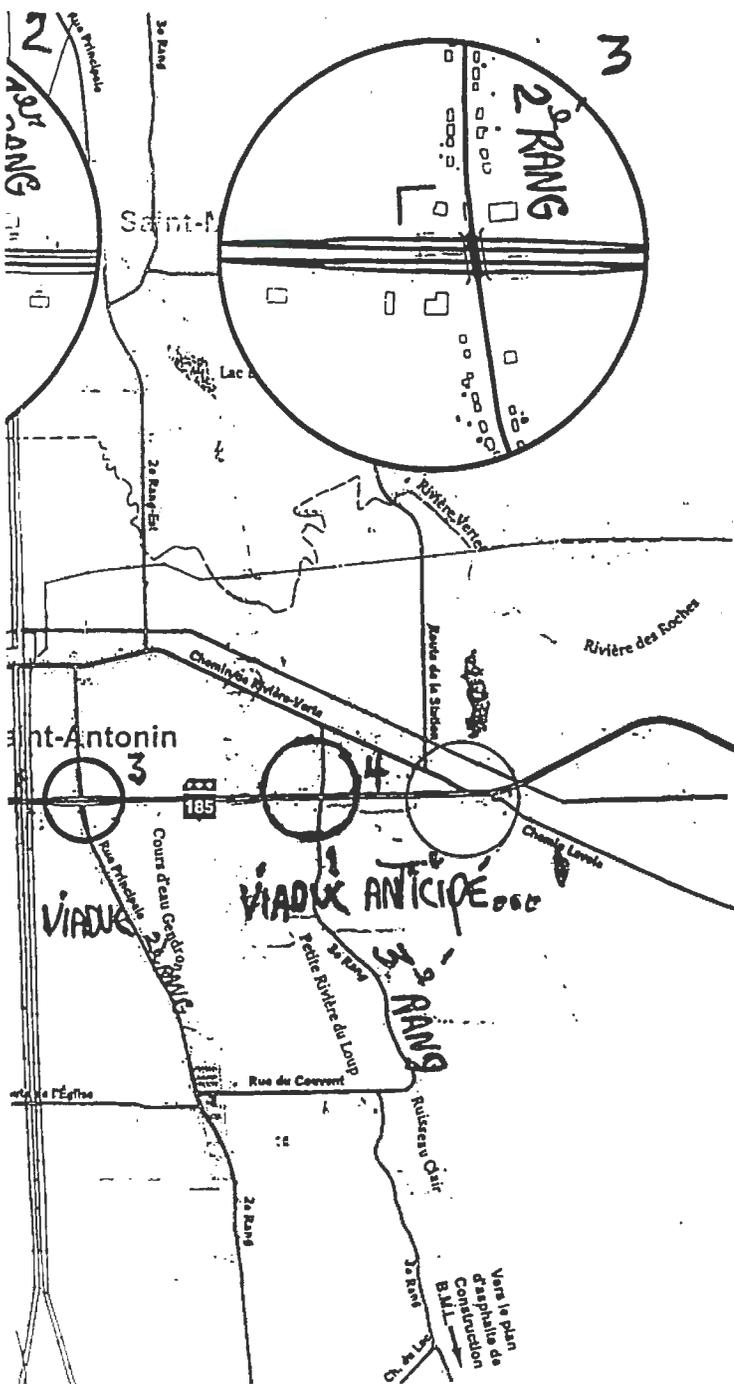
c. L'ÉMERGENCE D'UN SITE INDUSTRIEL AU SUD DU 2<sup>e</sup> RANG FAVORISE LA CONSTRUCTION D'UN VIADUC ENTRE LE 2<sup>e</sup> ET 3<sup>e</sup> RANG ET LE PROLONGEMENT DE LA RUE DU CARREFOUR QUI PERMET DE FAIRE PASSER LE TRAFIC PAR LES PARC INDUSTRIEL SELON LE M.T.Q.

FIGURE 1:  
EXTRAITS

■ INTERSECTION CHEMIN DE RIVIÈRE VERTE, ROUTE DE LA STATION, CHEMIN LAVOIE.

PROMOTEUR 3.1

PROPOSITION G.H. B



8. POUR L'EMBRANCHEMENT DU CHEMIN DE RIVIÈRE-VERTE, ROUTE DE LA STATION, CHEMIN LAVOIE, À LA ROUTE 185, NOUS PROPOSONS DE (VOIR LA FIGURE I):

- a. NE PAS CONSTRUIRE DE VIADUC ET DESSERVIR PAR DES VOIES DE DESSERTE QUI REJOignent LE VIADUC PROPOSÉ ENTRE LE 2<sup>e</sup> ET 3<sup>e</sup> RANG. SOULIGNONS QUE SI LE PROMOTEUR NE PROPOSAIT PAS DE VIADUC SUR LE 3<sup>e</sup> RANG, IL AURAIT DÙ NÉCESSAIREMENT EN PROPOSER UN À LA PRÉSENTE INTERSECTION ÉTUDIÉE, TANDIS QUE PAR LA PROPOSITION G.H. LE FAIT DE CONSTRUIRE UN VIADUC ENTRE LE 2<sup>e</sup> ET LE 3<sup>e</sup> RANG PERMET DE NE PAS AVOIR À CONSTRUIRE DE VIADUC SUR LE 3<sup>e</sup> RANG ET LA DITE INTERSECTION À L'ÉTUDE.
- b. DE LA RUE DU CARREFOUR PROLONGÉE JUSQU'AU VIADUC PROPOSÉ ENTRE LE 2<sup>e</sup> ET LE 3<sup>e</sup> RANG NOUS PROPOSONS LA CONSTRUCTION D'UN CHEMIN À PARTIR DUDIT VIADUC EN ALLANT VERS L'EST JUSQU'AU CHEMIN DE RIVIÈRE-VERTE; AJOUTANT LE PROLONGEMENT DE LA RUE DU CARREFOUR JUSQU'AU 3<sup>e</sup> RANG POUR REJOINDRE LE CHEMIN EXISTANT CÔTÉ OUEST DE LA 185, DIRECTION SUD VERS (À ÊTRE COMPLÉTÉ) → CHEMIN LAVOIE.
- c. EN CONSTRUISANT UN VIADUC ENTRE LE 2<sup>e</sup> ET 3<sup>e</sup> RANG CELA PERMET DE FAIRE PASSER L'ESSENTIEL DU TRAFIC PAR LES PARCS INDUSTRIEL PLUTÔT QUE DANS LES SECTEURS RÉSIDENTIEL DONT CELUI DE CHEMIN RIVIÈRE-VERTE, RECOMMANDANT L'AMÉNAGEMENT D'UNE VOIE D'ACCÈS CÔTÉ EST DE RIVIÈRE-DU-LOUP ET DE SAINT-ANTOIN, DIRECTION NORD ↔ SUD PERMETTANT LE CONTOURNEMENT DES SECTEURS RÉSIDENTIEL.
- d. NE PAS AVOIR À ENVISAGER D'AVOIR À SE RETROUVER AVEC UN 5<sup>e</sup> VIADUC LORS DE LA SUITE DE CE PROJET PAR LE M.T.Q.

EXTRAITS: I<sup>ère</sup> PARTIE, AUDIENCE PUBLIQUE SUR LE  
PROJET D'AMÉLIORATION DE LA ROUTE 185 À  
RIVIÈRE-DU-LOUP ET SAINT-ANTONIN.

PAR LE PRÉSIDENT:

455 Monsieur Hervieux, je vous rappelle que la première partie est consacrée aux questionnements, et je crois comprendre que ce que vous nous proposez, c'est une reconfiguration des intersections.

460 Donc vous aurez l'occasion, en deuxième partie de l'audience, de nous détailler votre proposition, mais je pense que pour ce soir, je crois comprendre que les motifs de votre requête, c'est de remettre en question les configurations que le ministère des Transports a proposées.

PAR M. GASTON HERVIEUX:

465 Oui, c'est ça. Bien, j'expliquais brièvement, parce que, bon, c'est pas évident.

470 Et la conclusion, c'est qu'effectivement, en reconfigurant d'une façon plus globale par rapport aux possibilités de viaducs éventuels, compte tenu de ce qu'on nous propose déjà, alors je tenais compte de la circulation dans les quartiers résidentiels et aussi de l'aspect esthétique, et de l'aspect économique du projet, des développements à venir.

Et ma conclusion, quand j'ai monté ça, c'était de me dire, est-ce qu'on doit adapter la population à la route ou sinon adapter la route à la population! Alors c'était ça qui était ma question de fond.

## + REMARQUES +

1. EN NE CONSTRUISANT PAS DE VIADUC SUR LA ROUTE DE LA PLAINE, IL Y A ÉCONOMIE, NON NÉCESSITÉ DE PROCÉDER AU DÉTOURNEMENT DE RUISSEAU ET FAVORISANT LA JUSTIFICATION DE LA CONSTRUCTION D'UN TUNEL À ÊTRE REMBLAYÉ AU PIED DE LA PENTE CONDUISANT AU 1<sup>er</sup> RANG CROISANT LA ROUTE 185 OÙ UN VIADUC NE TROUVANT PAS SA PERTINENCE CAUSE D'EMPÊCHER L'AMÉNAGEMENT DE DEUX EMBRANCHEMENTS ET DE DEVOIR FAIRE DU CREUSAGE QUI DEVIENT INUTILE (TRÈS CÔTEUX) EN PLUS D'ÊTRE SURPASSÉ PAR LA PROPOSITION G.H. (FIGURE B) QUI PERMET DE FAIRE DÉTOURNER DES SECTEURS RÉSIDENTIEL LE TRAFIC EXTERNE, INCLUANT LE TRAFIC LOURD.
2. SI LE PROJET DU M.T.Q. NAVIGUE EN PARTIE EN DEHORS DE SES NORMES LA PROPOSITION G.H. PERMET LE CONTOURNEMENT DU TRAFIC EXTERNE EN DEHORS DES SECTEURS RÉSIDENTIEL. LE FAIT DE NE PAS METTRE DE VIADUC SUR LE 2<sup>e</sup> RANG QUOI QU'IL Y AIT DES EMBRANCHEMENTS RELIÉS À LA ROUTE 185 ET QU'UN TUNEL SOIT CONSTRUIT... AU LIEU D'UN VIADUC SUR LE 1<sup>er</sup> RANG; CELA ENTRAÎNE LA CONSÉQUENCE DE NE PAS AVOIR À CREUSER À COUP DE MILLIONS DE DOLLARS ENTRE LE 1<sup>er</sup> ET LE 2<sup>e</sup> RANG POUR REPRODUIRE UN BOUT DU BOULEVARD DÉCARIE À MONTRÉAL; SANS COMPTER QU'AVEC LES SELS DE DÉGLAÇAGE (CALCIUM) LES STRUCTURES DE BÉTON SONT CONTINUUELLEMENT À REFAIRE À DES CÔTS ÉLEVÉS. SANS COMPTER LES INCONVÉNIENTS... NEIGE, ETC...
3. MONSIEUR SYLVAIN ALLARD EN RÉACTION À LA PROPOSITION G.H. (FIGURE B) DE NE PAS AVOIR DE VIADUC À L'INTERSECTION DU 2<sup>e</sup> RANG ET DE LA ROUTE 185 ÉMIS L'IDÉE QUE "(4000) VÉHICULES-JOUR QUI SONT SUR LE 2<sup>e</sup> RANG, TOUTS CES MOUVEMENTS - LA VONT ÊTRE PRIS ET VONT DEVOIR FAIRE DES DÉTOURS DE CIRCULATION". QUELS CITOYENS NIERONT LEUR QUALITÉ DE VIE, DE SANTÉ, LA SÉCURITÉ DANS LEUR MILIEU DE VIE; LA PROPOSITION G.H. VISE CES OBJECTIFS...

## Route 185 : On a notre voyage

Robert Legendre  
legendre@icrdl.net



C'est encore tout récent, c'était au temps des Fêtes. Huit victimes ajoutaient leurs noms à la longue liste des décès survenus sur la route 185. D'une façon imagée, le préfet du Témiscouata, M. Serge Fortin, a bien illustré la gravité de la situation en relevant que si un autobus impliqué dans un accident avait fait 30 morts sur la 185, on aurait probablement agi bien différemment et rapidement pris le taureau par les cornes. Or, il y a eu précisément trente morts sur la 185 au cours des trois dernières années : le résultat est le même, mais on dirait que rien ne bouge.

« Combien faudra-t-il qu'il en meure avant que quelqu'un fasse quelque chose ? ». Ce cri du coeur du chef des pompiers de Dégelis, M. Rodrigue Turcotte, lors du dernier hécatombe, correspond à ce que tout le monde pense : l'autobus est plein, on a notre voyage !

Il y a déjà longtemps que l'on parle de réformer cette route. Un Comité de la Transcanadienne est à l'oeuvre et regroupe notamment tous les élus du territoire. Ce comité est parvenu à un consensus : cette route, la plus mortelle au pays, pour la rendre plus sécuritaire, ça prend une autoroute à quatre voies.

En tenant compte de cette autoroute à quatre voies à venir, le gouvernement du Québec fait présentement des aménagements aux intersections et viaducs, selon le Plan d'intervention stratégique déposé en 1998 (il y consacre cette année seulement près de 20 millions de dollars sur un total prévu de 55 millions). Mais c'est l'implication du gouvernement fédéral qui fait défaut dans la réalisation de ce tronçon à quatre voies de la route Transcanadienne.

Le coût de ces travaux est estimé à quelques 500 à 600 millions de dollars. Le gouvernement du Québec s'est engagé à y souscrire pour 225 millions. L'argent du fédéral est maintenant nécessaire, d'autant plus que cette route est transcanadienne.

En appui au Comité de la Transcanadienne, le député Paul Crête lançait récemment une campagne de mobilisation : La 185, ça presse. Un geste d'appui populaire ne pouvant que confirmer la volonté de toute la région, il invitait la population à signer une carte postale qu'il met à la disposition des gens pour être adressée au premier ministre. Cette carte, de même qu'un modèle de lettre à l'usage des gens d'affaires, puisqu'il s'agit aussi d'un enjeu économique, rappelle au premier ministre son engagement pris en campagne électorale de rénover le réseau routier transcanadien dont fait partie la route 185. Le message l'invite aussi à respecter ses engagements en investissant nos impôts pour enfin rendre la route 185 sécuritaire, comprendre en la transformant en autoroute à quatre voies.

On ne peut qu'applaudir à cette initiative et encourager les gens à y souscrire en masse. Il faut dire, il faut faire comprendre au gouvernement que c'est une priorité, notre priorité. C'est une urgence qui nous touche tous, directement ou indirectement, ne serait-ce que par les impacts sur le transport des marchandises et les échanges commerciaux, ou l'impact touristique négatif. Le volume de trafic lourd et la circulation automobile très dense sur la 185 justifient aussi que le gouvernement fédéral respecte

son engagement et s'implique. Mais au-delà des considérations économiques, il s'agit de vies humaines, faut-il le rappeler ? Les nôtres, celles de nos proches, celles de nos visiteurs. C'est bien beau les milliards pour la sécurité et les luttes anti-terroristes, mais notre sécurité se situe aussi près de nous, sur la route 185. Il faut ensevelir le bureau du premier ministre Jean Chrétien avec les cartes postales de Paul Crête : ça ne nous coûte rien de plus que le geste à faire. Bouger pour que le fédéral bouge.

À la St-Valentin  
Jeudi le 14 février



Nous serons là pour vous  
De 8h00 à 21h00



265-A, rue Lafontaine  
Rivière-du-Loup  
418-862-4150

Thérèse Bélanger et Charles St-Yves

COMMUNIQUÉ

III. L'URGENCE À INTERVENIR SUR LA RÉFÉCTION DU TRONÇON DE LA ROUTE 185 SITUÉ ENTRE RIVIÈRE-DU-LOUP ET SAINT-ANTONIN DEVIENT ALÉATOIRE VU LA DÉCONSIDÉRATION À ÉTUDIER (AUDIENCE PUBLIQUE) L'ENSEMBLE DU PROJET SITUÉ ENTRE RIVIÈRE-DU-LOUP ET EDMUNSTON OU PLUSIEURS AUTRES PROBLÉMATIQUES NÉCESSITENT AUTANT D'URGENCE À INTERVENIR, SINON PLUS. AUTREMENT DIT, D'ICI LA RÉALISATION DE LA RÉFÉCTION DE LA ROUTE 185, L'AUDIENCE DEVRAIT PORTER SUR L'ENSEMBLE DU PROJET DE MANIÈRE À POUVOIR INTERVENIR RAPIDEMENT POUR ACCENTUER SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE DANS LES ENDROITS LES PLUS CRITIQUES À ÊTRE CORRIGÉS EN TOUT PREMIER LIEU...

Gaston Hervieux  
GASTON HERVIEUX

St-Antonin, le 27 mars 2002

Monsieur André Boisclair  
Cabinet du ministre d'État aux Affaires municipales  
à la Métropole, à l'Environnement et à l'Eau  
et leader du gouvernement  
Ministre de l'Environnement  
Édifice Marie Guyart 30<sup>e</sup> étage  
675, Boul. René-Lévesque Est  
Québec (Québec)  
G1R 5V7

**Objet : Demande de médiation concernant le réaménagement de la route 185 sur le territoire de St-Antonin et Rivière du Loup.**

Monsieur,

Suite à une conversation avec Madame d'Aigle du BAPE, concernant notre lettre du 11 mars 2002, la présente est pour vous préciser les motifs et les intérêts du comité de citoyen de la rue principale à St-Antonin, vous demandant une médiation concernant le réaménagement de la route 185 sur le territoire de St-Antonin. Il est entendu que nous demandons une médiation et non une audience publique de façon à ne pas retarder le projet.

Les principaux motifs sont les suivants :

- L'étude d'impact de la firme TECSULT n'est pas exacte concernant le transport lourd sur la rue principale Est, entre la route 185 et le chemin Rivière-Verte.
- Les infrastructures existantes de la rue principale ne sont pas sécuritaires pour les résidents du secteur.

**Notez bien encore que nous ne voulons pas retarder le projet qui est majeur et pressant pour notre collectivité. Nous sommes toujours prêt au dialogue(médiation) pour régler le problème, ce qui a été impossible d'obtenir de la part du conseil Municipal de St-Antonin.**

**IMPORTANT**

Compte tenu de la réunion du 25 mars dernier ou nous fûmes quasi mis au banc des accusés par certains membres du conseil municipal de vouloir retarder le projet (voir lettre de convocation ci-jointe) nous ne voulons pas revivre une seconde situation similaire ou nous avons eu des menaces à peine voilées touchant l'intégrité physique et mentale de nos familles et de nous-mêmes .

Nous voulons avoir l'heure juste de votre part concernant les délais de médiation, car encore une fois, nous ne voulons pas retarder le projet.

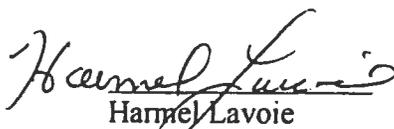
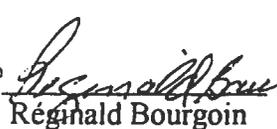
Nous sommes résidents du secteur et porte-parole du comité de citoyens de la rue principale.

En annexe :

- Lettre du 14 décembre 2000 au conseil municipal de St-Antonin avec pétition ci-jointe.
- Lettre du 1 août 2001 adressée à M. Mario St-Laurent .
- Lettre du 1 février 2002 adressée à M . Lucien Bourgoin maire de St-Antonin.

Nous vous remercions de l'attention portée à notre demande, veuillez agréer, Monsieur le ministre Boisclair, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Comité de citoyen rue Principale de St-Antonin :

  
 Hamel Lavoie
   
 Réginald Bourgoin
   
 Alain Deschênes

  
 Normand Fournier

\* = AJOUT 20-06-2002.

GASTON HERVIEUX

L'ISLE-VERTE (QUÉBEC) CANADA

LE 21 MAI 2002

PRÉSIDENT

-ET-

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT  
GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (CANADA).

DOCUMENT public  
'A ÊTRE DÉPOSÉ DANS  
LE DOSSIER:  
AMÉLIORATION DE LA  
ROUTE 185 À RIVIÈRE-  
DU-LOUP ET SAINT-ANTO.  
NIN.  
RÉPONSE S.V.P.

I. RÉITÉRONS LA REQUÊTE SUIVANTE REÇUE LE 21 MAI 2002  
PAR M. DONALD LABRIE, PRÉSIDENT L'AUDIENCE PUBLI-  
QUE ET L'ENQUÊTE SUR LE PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE LA  
ROUTE 185 (PRÉCITÉ):

" ... DÈS QUE LE MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT DU  
QUÉBEC ACCORDE UN MANDAT AU BUREAU D'AUDIENCES  
PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT LES DOCUMENTS\*  
REÇUS SONT DÉPOSÉS AU DOSSIER PUBLIC !!

II VOULEZ-VOUS AVOIR L'OBLIGANCE DE MODIFIER (AMÉNGER)  
VOTRE RÉGLEMENTATION EN CONSÉQUENCE, DE MANIÈRE À  
PERMETTRE UNE INFORMATION ADEQUATE, FAVORISANT LA  
PARTICIPATION DU PUBLIC CONFORMÉMENT À VOTRE  
MANDAT...  
RÉPONSE S.V.P. Gaston Hervieux  
GASTON HERVIEUX \* POUR NOTIF. GRAVE.

\* INCLUANT LES DEMANDES D'AUDIENCE PUBLIQUE SAUF RESTRICTION DE NON PUBLICATION PAR UN REQUÉRANT. 9/11/02



■ CONTOURNEMENT DU TRAFIC EXTERNE, Y COMPRIS LE TRAFIC LOURD A L'EXTERIEUR DES SECTEURS RESIDENTIELS.

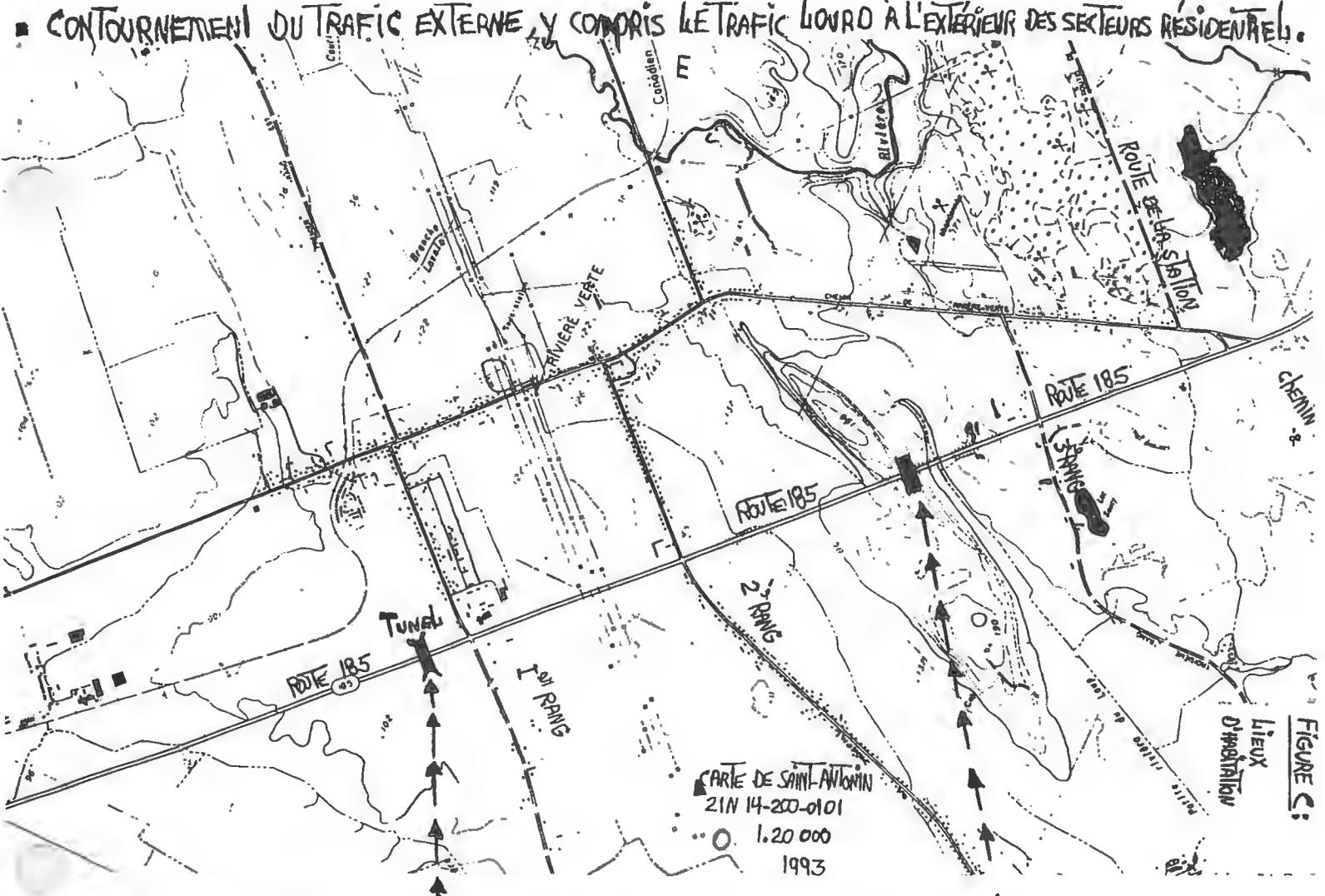
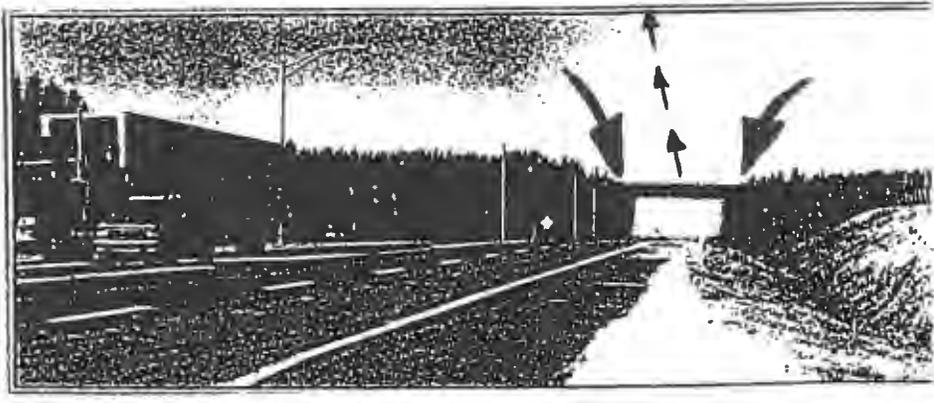
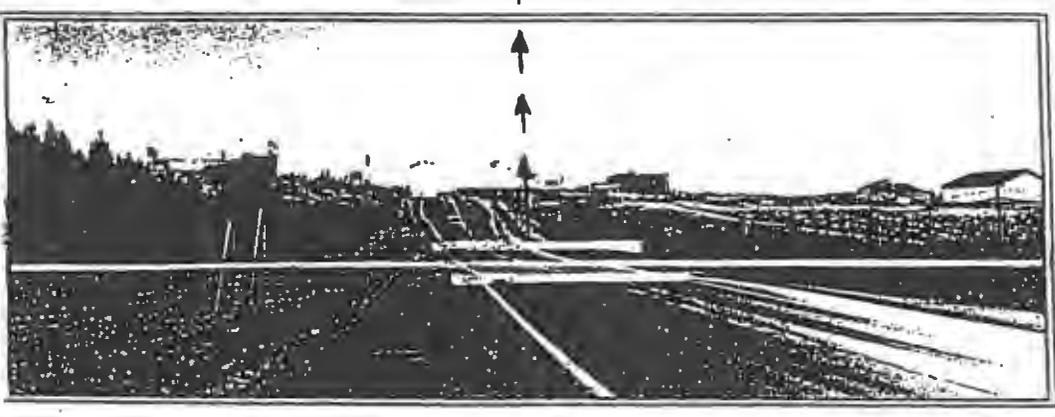
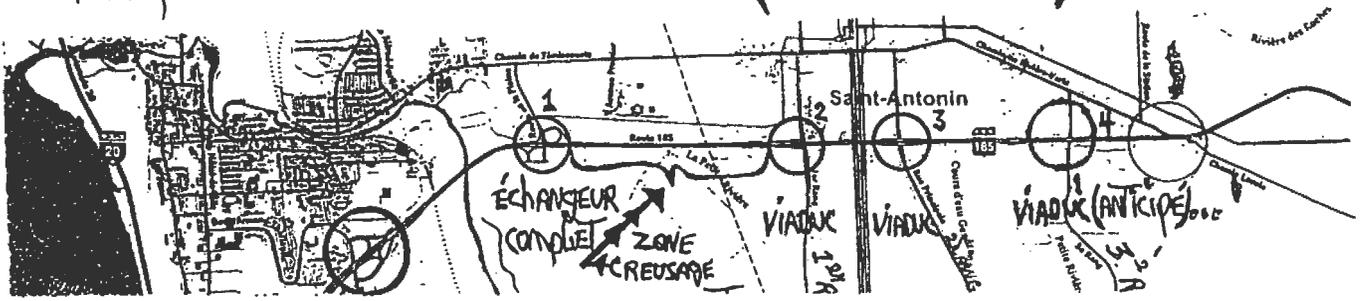


FIGURE C:

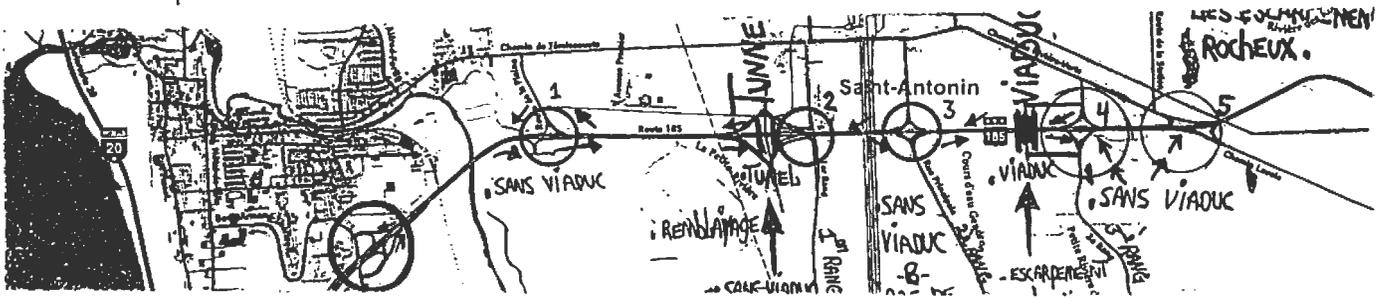


*Gaston Hervieux*  
**GASTON HERVIEUX**  
 20 juin 2002.

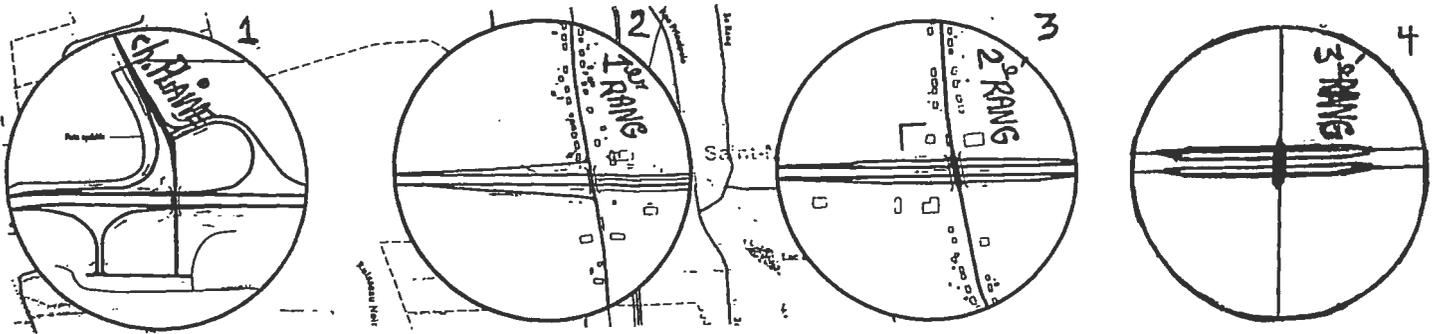
# PROPOSITION DU PROMOTEUR (FIGURE 3.1):



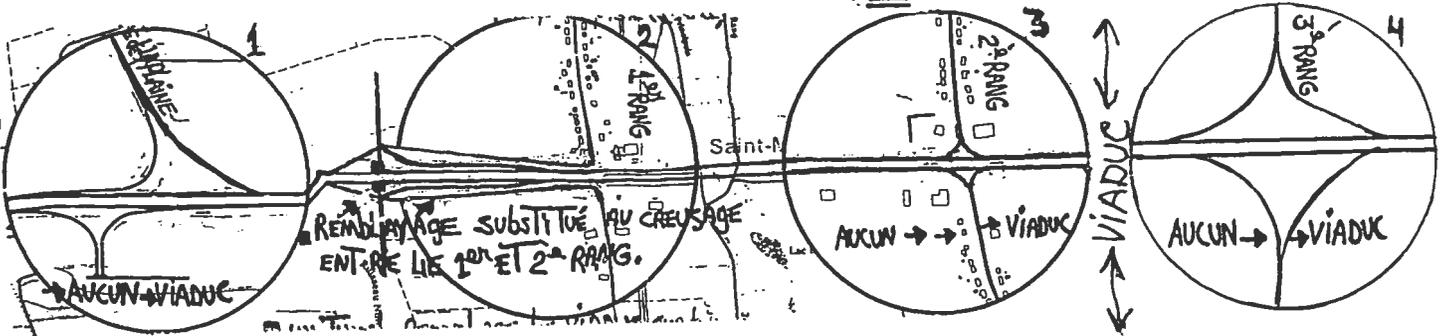
# PROPOSITION DE GASTON HERVIEUX (FIGURE B):



## PROMOTEUR 3.1



## PROPOSITION G.H. B



- 1. ROUTE DE LA PLAINE
- 2. 1<sup>er</sup> RANG
- 3. 2<sup>e</sup> RANG
- 4. 3<sup>e</sup> RANG

20 JUIN 2002

*Gaston Hervieux*  
GASTON HERVIEUX