

## Révision de la numérotation des règlements

Veillez prendre note qu'un ou plusieurs numéros de règlements apparaissant dans ces pages ont été modifiés depuis la publication du présent document. En effet, à la suite de l'adoption de la Loi sur le Recueil des lois et des règlements du Québec (L.R.Q., c. R-2.2.0.0.2), le ministère de la Justice a entrepris, le 1<sup>er</sup> janvier 2010, une révision de la numérotation de certains règlements, dont ceux liés à la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2).

Pour avoir de plus amples renseignements au sujet de cette révision, visitez le [http://www.mddep.gouv.qc.ca/publications/lois\\_reglem.htm](http://www.mddep.gouv.qc.ca/publications/lois_reglem.htm).

---

---

# **DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES**

**Rapport d'analyse environnementale  
pour le projet d'amélioration de la route 173  
à l'approche nord du poste frontalier d'Armstrong  
sur le territoire de la Municipalité de Saint-Théophile  
par le ministère des Transports**

**Dossier 3211-05-430**

**Le 11 février 2008**



## ÉQUIPE DE TRAVAIL

### **Du Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales :**

Chargé de projet : M. Louis Messely

Supervision administrative : M<sup>me</sup> Marie-Claude Théberge, chef de service

Révision de textes et éditique : M<sup>me</sup> Marie-Claude Rodrigue, secrétaire



## SOMMAIRE

Le présent rapport d'analyse environnementale évalue le projet d'amélioration de la route 173 à l'approche nord du poste frontalier d'Armstrong sur le territoire de la Municipalité de Saint-Théophile. Ce projet consiste à aménager une voie réservée pour les véhicules lourds en direction sud, sur une longueur de 1,5 kilomètre. Plus précisément, il y aura création d'un îlot déviateur suivi d'un îlot séparateur et de marquages au sol aux approches du poste frontalier afin de séparer les véhicules lourds des autres véhicules, une aire d'arrêt pour les camions de chaque côté de la route, une bretelle dédiée exclusivement aux véhicules lourds et passant derrière la boutique hors taxes, des aménagements pour les motoneiges, les véhicules hors route et les vélos, et enfin, une boucle de virage pour le déneigement et le déplacement de la borne d'accueil au Québec.

Les coûts globaux du projet sont estimés à 6,4 millions de dollars.

Ce projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu du paragraphe *e* du premier alinéa de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9) puisqu'il concerne la construction, sur une longueur de plus de un kilomètre, d'une route publique dont l'emprise possède une largeur moyenne de plus de 35 mètres.

Le projet d'amélioration de la route 173 aux approches du poste frontalier d'Armstrong voit sa raison d'être par la présence d'usages conflictuels entre les véhicules lourds, les véhicules de promenade et les piétons, allant et venant de la boutique hors taxes ou des installations douanières. De plus, la configuration des approches fait qu'avec cette pente, les usagers ne perçoivent les installations douanières que lorsqu'ils n'en sont qu'à 300 mètres.

Compte tenu de l'ampleur réduite du projet, ses impacts sur l'environnement sont tous d'importance mineure. Les accès aux propriétés adjacentes à ce tronçon de route, le puits d'eau potable de la boutique hors taxes, le sentier de véhicules hors route et la circulation des véhicules de façon générale aux approches des installations douanières s'avèrent les seuls enjeux du projet. Pour tous les impacts, généralement mineurs, le ministère des Transports a prévu des mesures d'atténuation adéquates et, dans certains cas, un programme de surveillance et un programme de suivi. Citons notamment l'aménagement d'accès adéquats, le dédommagement du propriétaire de la boutique hors taxes pour le creusage d'un nouveau puits, la construction d'un nouveau sentier pour les véhicules hors route et la création d'aménagements paysagers adaptés.

*L'analyse environnementale conclut que le projet est justifié et acceptable sur le plan environnemental. Il est conseillé qu'un certificat d'autorisation soit délivré par le gouvernement en faveur de la ministre des Transports afin qu'elle puisse réaliser le projet d'amélioration de la route 173 à Saint-Théophile à l'approche nord du poste frontalier d'Armstrong.*



## TABLE DES MATIÈRES

Introduction .....	1
1. Le projet.....	2
1.1 Raison d'être du projet.....	2
1.2 Description générale du projet et de ses composantes .....	2
2. Analyse environnementale.....	4
2.1 Analyse de la raison d'être du projet.....	4
2.2 Choix des enjeux .....	4
2.3 Analyse par rapport aux enjeux retenus .....	4
2.3.1 Les accès .....	4
2.3.2 Le puits d'eau potable de la boutique hors taxes .....	5
2.3.3 Le sentier de véhicules hors route .....	5
2.3.4 Les mouvements de véhicules .....	5
2.4 Autres considérations .....	5
Conclusion .....	7

## LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Localisation du projet.....	3
--	---

## LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : Liste des unités administratives du Ministère, des ministères et des organismes gouvernementaux consultés.....	13
Annexe 2 : Chronologie des étapes importantes du projet .....	15



## INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du projet d'amélioration de la route 173 à l'approche nord du poste frontalier d'Armstrong sur le territoire de la Municipalité de Saint-Théophile par le ministère des Transports (MTQ). Le projet consiste à aménager une voie réservée pour les véhicules lourds en direction sud sur une longueur de 1,5 kilomètre.

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) présente les modalités générales de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Le projet d'amélioration de la route 173 à l'approche nord du poste frontalier d'Armstrong sur le territoire de la Municipalité de Saint-Théophile est assujéti à cette procédure en vertu du paragraphe *e* du premier alinéa de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9), puisqu'il concerne l'élargissement et l'amélioration de la route actuelle sur une emprise d'une largeur moyenne de plus de 35 mètres sur une longueur de plus de un kilomètre.

La réalisation de ce projet nécessite la délivrance d'un certificat d'autorisation du gouvernement. Un dossier relatif à ce projet (comprenant notamment l'avis de projet, la directive du ministre, l'étude d'impact préparée par l'initiateur de projet et les avis techniques obtenus des divers experts consultés) a été soumis à une période d'information et de consultation publiques de 45 jours qui a eu lieu à Saint-Théophile du 18 septembre au 2 novembre 2007. Aucune demande d'audiences publiques n'a été adressée à la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs durant cette période.

Sur la base des informations fournies par l'initiateur et de celles issues des consultations publiques, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) et du gouvernement (voir l'annexe 1 pour la liste des unités du MDDEP et des ministères consultés) permet d'établir, à la lumière de la raison d'être du projet, son acceptabilité environnementale, la pertinence de le réaliser ou non et, le cas échéant, d'en déterminer les conditions d'autorisation. Les principales étapes précédant la production du présent rapport sont consignées à l'annexe 2.

## 1. LE PROJET

Cette section repose sur des renseignements fournis par le MTQ dans l'étude d'impact sur l'environnement et sur les différents documents déposés au soutien de sa demande d'autorisation. Il s'agit d'une section descriptive présentant le projet et servant de référence à l'analyse environnementale qui est effectuée à la section 2 du présent rapport.

### 1.1 Raison d'être du projet

Le MTQ souhaite corriger une problématique potentielle de sécurité causée par la formation de la file d'attente sur la route 173, à la frontière américaine, qui parfois peut s'étendre sur près de deux kilomètres. Du côté québécois, cette file se forme dans une pente ascendante de 3 à 6 % aux approches du poste frontalier d'Armstrong, ce qui cause de nombreux arrêts et départs pour les usagers, notamment les camions<sup>1</sup>. Lorsqu'il n'y a pas de congestion, un fort différentiel de vitesse est observé entre les automobiles et les camions négociant la pente en direction sud. De plus, les usagers perçoivent les installations douanières alors qu'ils n'en sont qu'à 300 mètres de distance à cause de la pente à l'approche nord du poste frontalier. Enfin, la présence de la file pour les camions entre la file des automobiles et la boutique hors taxes oblige les personnes à se faufiler entre les camions pour avoir accès à cette dernière. À cet effet, le projet prévoit de déplacer la voie réservée aux camions de l'autre côté de la boutique hors taxes.

En ce qui a trait aux installations douanières elles-mêmes, il faut considérer qu'avec le resserrement fréquent des contrôles douaniers par le gouvernement étatsunien, ces files d'attente ne peuvent que s'allonger dans les prochaines années. D'ailleurs, de leur côté, une reconstruction complète des installations douanières est prévue en 2008 et 2009.

Par conséquent, le MTQ projette d'aménager une voie de circulation réservée aux camions. Comme le résume bien l'étude d'impact à la page 15, « le projet aura donc pour effet d'augmenter la capacité de stockage de la route 173 et de sécuriser les lieux durant les périodes de refoulement tout en s'arrimant avec les installations prévues par les autorités américaines ».

### 1.2 Description générale du projet et de ses composantes

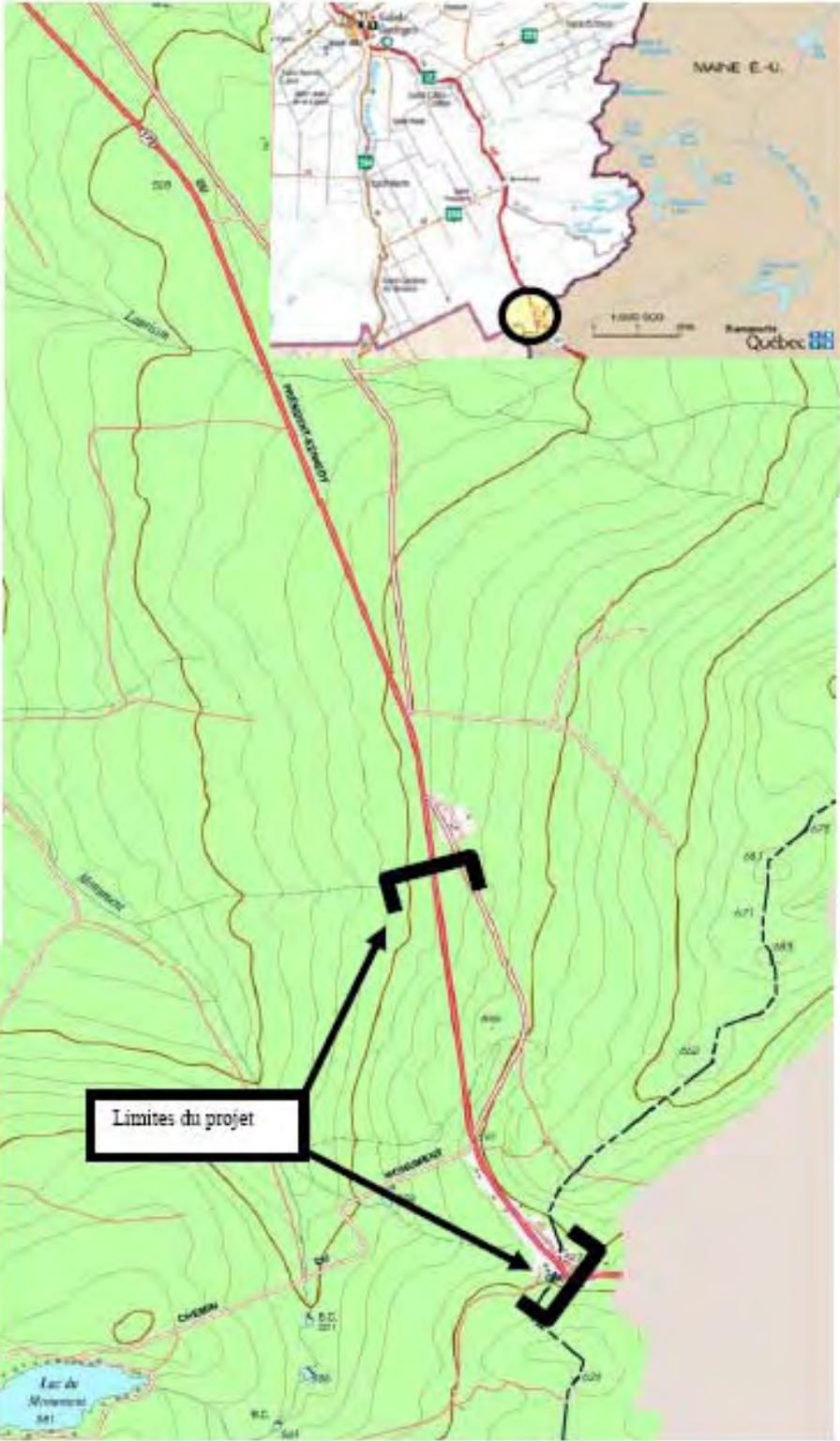
Le MTQ projette d'aménager une voie réservée pour les véhicules lourds en direction sud, sur une longueur de 1,5 kilomètre, sur la route 173 à l'approche du poste frontalier d'Armstrong à Saint-Théophile (voir figure 1). Il s'agit du poste frontalier donnant accès au Maine par le sud de la Beauce. Le projet consiste en la création d'un îlot déviateur suivi d'un îlot séparateur et de marquages au sol aux approches du poste frontalier afin de séparer les véhicules lourds des autres véhicules. Sont aussi prévus au projet une aire d'arrêt pour les camions de chaque côté de la route, une bretelle dédiée exclusivement aux véhicules lourds et passant derrière la boutique hors taxes, des aménagements pour les motoneiges, les véhicules hors route et les vélos, et enfin, une boucle de virage pour le déneigement et le déplacement de la borne d'accueil au Québec.

Les coûts globaux du projet sont estimés à 6,4 millions de dollars.

---

<sup>1</sup> Ce segment de la route 173, aux approches du poste frontalier d'Armstrong, compte un fort pourcentage de camions, soit près de 50 %.

FIGURE 1 : LOCALISATION DU PROJET



Source : Étude d'impact, page 2.

## **2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE**

L'objectif de cette section est de développer une argumentation en vue de porter un jugement sur l'acceptabilité du projet.

### **2.1 Analyse de la raison d'être du projet**

Devant les arguments du MTQ sur la nécessité de sécuriser les approches du poste douanier d'Armstrong par la séparation physique des voies pour les automobiles et les camions, l'équipe d'analyse juge que le projet est amplement justifié. De plus, comme ce projet a la particularité de se situer aux approches d'un poste frontalier, le MDDEP doit absolument considérer la nécessité d'ajuster les caractéristiques techniques de la route 173 du côté québécois aux travaux d'amélioration prévus du côté des États-Unis. Par ailleurs, les entreprises de camionnage de la région avancent que ce projet améliorera les échanges commerciaux entre le Québec et les États-Unis par la réduction du temps d'attente des camions, d'où une amélioration des coûts de transport.

### **2.2 Choix des enjeux**

Pour un tel projet, les enjeux environnementaux sont rares et de peu d'ampleur. L'équipe d'analyse a retenu les enjeux environnementaux du projet en se basant sur les documents de l'étude d'impact (MTQ, 2007a; MTQ, 2007b et MTQ, 2007c). Considérant la structure d'âge relativement jeune de la forêt bordant la route 173, l'absence d'écosystème forestier exceptionnel ou d'habitat faunique à statut particulier, l'absence de populations de poissons dans les ruisseaux traversant la route 173, l'absence de milieux humides et l'absence d'espèces végétales ou fauniques à statut particulier, aucun enjeu relatif au milieu naturel n'a été retenu. En ce qui a trait aux impacts durant les travaux de construction, les méthodes éprouvées du MTQ pour le contrôle de l'érosion durant les travaux sont jugées suffisantes, considérant l'absence d'habitat fragile à proximité de la route.

Au plan du milieu humain, nous retenons les enjeux environnementaux suivants :

- les accès;
- le puits d'eau potable de la boutique hors taxes;
- le sentier de véhicules hors route;
- la circulation des véhicules.

Enfin, bien que ces problématiques n'aient pas été retenues comme enjeux susceptibles d'influencer l'autorisation du projet, il sera également question des cours d'eau, de la végétation terrestre ainsi que de la modification du paysage.

### **2.3 Analyse par rapport aux enjeux retenus**

#### **2.3.1 Les accès**

L'élargissement de la route 173 modifiera les conditions d'accès pour neuf propriétés de part et d'autre de la route 173, dont la compagnie Domtar pour la coupe forestière, un club privé de chasse et pêche plus loin dans la forêt au lac du Monument, la boutique hors taxes, un petit

domaine de villégiature du côté est des installations douanières et un bâtiment servant à l'entrepreneur s'occupant du déneigement des installations douanières.

Dans tous ces cas, le MTQ prévoit des ajustements permettant d'atténuer l'impact de la modification à un niveau acceptable, voire d'améliorer l'accès existant. Par exemple, le profil vertical d'un accès important pour la compagnie Domtar, du côté ouest de la route, sera aménagé de façon à conserver la présence d'un replat permettant aux camions de faire un arrêt sécuritaire avant de s'engager sur la route 173 en sortant de la forêt.

### **2.3.2 Le puits d'eau potable de la boutique hors taxes**

Avec le nouvel aménagement, le puits actuellement utilisé pour la boutique hors taxes se retrouvera dans l'emprise. À titre de mesure d'atténuation, le MTQ dédommagera le propriétaire de la boutique afin qu'il puisse faire creuser un nouveau puits.

Qu'il s'agisse de ce nouveau puits ou des deux autres puits à proximité de la route 173 (qui sont peu ou pas utilisés), le MTQ s'est engagé à en faire l'objet d'un programme de suivi pour une période minimale de deux ans.

### **2.3.3 Le sentier de véhicules hors route**

L'aménagement d'un sentier de véhicules hors route (motoneige, quad) fait partie intégrante du projet du MTQ. Ce sentier bidirectionnel serait situé du côté est de la route 173 et aurait une largeur de cinq mètres, avec une zone tampon de un mètre par rapport à la route. Il faut préciser qu'à l'heure actuelle, les véhicules hors route doivent circuler sur l'accotement de la route, ce qui comporte des risques liés à la sécurité. Quant aux accès aux postes douaniers, les motoneigistes garderont les mêmes conditions qu'actuellement. En bref, il s'agit d'un impact positif, d'importance moyenne.

### **2.3.4 Les mouvements de véhicules**

Puisque l'objectif du projet d'amélioration de la route 173 à Saint-Théophile est d'améliorer les mouvements des véhicules aux approches du poste frontalier d'Armstrong, les impacts anticipés sur cet enjeu ne peuvent être que positifs. En effet, la séparation de la voie dédiée aux véhicules lourds par un îlot ainsi que l'aménagement d'une bretelle dédiée aux camions de l'autre côté de la boutique hors taxes permettront de régler les problèmes actuels de ralentissement soudain du trafic lorsqu'il y a congestion à la frontière en raison du contrôle douanier. Cette séparation des voies éliminera également le passage des piétons désirant se rendre à la boutique hors taxes au travers de la file d'attente des camions. Enfin, l'aménagement d'aires de refuge pour les camions de part et d'autre de la route 173 permettra le stationnement sécuritaire des poids lourds pendant que les chauffeurs effectuent certaines opérations aux installations douanières.

## **2.4 Autres considérations**

Comme pour tout autre projet de route, les travaux sont susceptibles de provoquer des épisodes d'érosion ou de modification de la qualité des cours d'eau, que ce soit pendant les travaux ou durant la période d'utilisation de la route. Pour limiter l'érosion des sols découlant de leur mise à nu durant les travaux (estimé à 5 ou 6 hectares), le MTQ utilisera diverses techniques éprouvées

de stabilisation des sols et de rétention des sédiments. D'autres mesures voient à assurer le maintien de la qualité des cours d'eau ainsi que de leur végétation riveraine pendant et après le remplacement des ponceaux. Ces mesures sont jugées suffisantes considérant l'absence d'habitats fragiles à proximité.

Comme pour plusieurs autres projets de route, le MTQ n'a pas été en mesure de préciser la localisation des lieux potentiels de dépôt des matériaux excédentaires. Une attention particulière devra y être portée lors de l'émission du certificat d'autorisation et de la surveillance environnementale.

Une superficie approximative de 2,5 hectares devra être déboisée afin de construire la nouvelle voie réservée aux véhicules lourds. Bien que près des trois quarts de cette végétation terrestre soit constituée d'un peuplement d'érables à sucre faisant partie d'une érablière exploitée, il s'agit cependant d'une section en régénération de ce peuplement. Le MTQ prévoit des mesures visant à protéger les surfaces forestières adjacentes et à encourager la régénération des surfaces utilisées durant les travaux par ensemencements et plantations. Enfin, il prévoit que les résidus ligneux seront mis en copeaux et intégrés à la litière dans l'emprise, ce qui est plus écologique et plus durable que leur brûlage ou leur dépôt dans des lieux d'enfouissement.

En ce qui a trait aux oiseaux nicheurs, le déboisement requis pour l'élargissement de l'emprise s'effectuera principalement dans un habitat de lisière où ne nichent que quelques espèces communes, à l'exception du contournement derrière la boutique hors taxes. Dans le cadre de l'Entente de collaboration Canada-Québec en matière d'évaluation environnementale, nous savons qu'une période de restriction sera demandée par l'Agence canadienne d'évaluation environnementale afin de limiter les impacts aux nichées d'oiseaux forestiers.

Afin de respecter la vocation d'accueil de la route 173 au droit de la douane Canada-États-Unis, le MTQ inclut dans son projet des aménagements paysagers soignés encadrant les installations douanières. Il prévoit notamment l'ensemencement des talus de nivellement de la route ainsi que des plantations harmonisées avec le caractère forestier. En raison de l'élargissement de la route et de l'aménagement du sentier de véhicules hors route, la borne d'accueil au Québec sera déplacée en un site où elle demeurera bien visible pour les véhicules entrant au Québec. Enfin, un suivi des aménagements paysagers est prévu pour une période de deux ans suivant les travaux.

Les autres questions examinées par l'étude d'impact impliquent au plus des impacts mineurs, le plus souvent nuls, pour lesquels l'initiateur a prévu des mesures d'atténuation adéquates. En regard des propriétés touchées par le projet (20,5 hectares), le MTQ pourra s'entendre de gré à gré avec les propriétaires ou appliquer le processus habituel d'acquisition et d'indemnisation du gouvernement du Québec. Il contrôlera aussi la circulation durant les travaux et effectuera un inventaire archéologique systématique avant les travaux.

Enfin, le MTQ possède un Plan régional de mesures d'urgence et un Plan régional de sécurité civile.

*En conséquence, l'équipe d'analyse constate que le projet ne comporte pas d'impacts négatifs ne pouvant pas être adéquatement minimisés par l'initiateur.*

## CONCLUSION

Le projet d'amélioration de la route 173 à l'approche nord du poste frontalier d'Armstrong sur le territoire de la Municipalité de Saint-Théophile se justifie par les problèmes liés à la présence d'usages conflictuels entre les véhicules lourds, les véhicules de promenade et les piétons allant et venant de la boutique hors taxes ou des installations douanières. De plus, la configuration actuelle des approches fait qu'avec cette pente, les usagers perçoivent les installations douanières que lorsqu'ils n'en sont qu'à 300 mètres de distance.

Compte tenu de l'ampleur réduite du projet, ses impacts sur l'environnement sont tous d'importance mineure. Pour tous les impacts, généralement mineurs, le MTQ a prévu des mesures d'atténuation adéquates et, dans certains cas, un programme de surveillance et un programme de suivi.

*En vertu des problèmes actuels et anticipés aux approches des installations douanières, et devant l'évidence présentée dans les documents déposés par l'initiateur selon laquelle tous les impacts anticipés créés par la réalisation du projet sont d'ampleur mineure et, le cas échéant, bien atténués par des mesures prévues par le ministère des Transports, l'équipe d'analyse conclut que le projet est justifié et acceptable sur le plan environnemental. Il est conseillé qu'un certificat d'autorisation soit délivré par le gouvernement en faveur de la ministre des Transports afin qu'elle puisse réaliser l'amélioration de la route 173 à l'approche nord du poste frontalier d'Armstrong sur le territoire de la Municipalité de Saint-Théophile.*

### **Louis Messely**

Géogr., M. Env., M. ATDR

Chargé de projet

Service des projets en milieu terrestre

Direction des évaluations environnementales



## RÉFÉRENCES

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (MTQ, 2007a). *Amélioration de la route 173 à Saint-Théophile à l'approche nord du poste frontalier d'Armstrong – Étude d'impact sur l'environnement – Rapport principal*, préparé par Tecsuit inc., février 2007, 138 p. et 6 annexes;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (MTQ, 2007b). *Amélioration de la route 173 à Saint-Théophile à l'approche nord du poste frontalier d'Armstrong – Étude d'impact sur l'environnement – Réponses aux questions et compléments d'information*, juillet 2007, 17 p.;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (MTQ, 2007c). *Amélioration de la route 173 à Saint-Théophile à l'approche nord du poste frontalier d'Armstrong – Étude d'impact sur l'environnement – Résumé*, juillet 2007, 43 p.



## **ANNEXES**



## ANNEXE 1 LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS

L'analyse environnementale du projet a été réalisée par le Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales en collaboration avec l'unité administrative concernée du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, les ministères et l'organisme suivants :

- la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Capitale-nationale et de Chaudière-Appalaches;
- le ministère des Affaires municipales et des Régions;
- le ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine;
- le ministère des Ressources naturelles et de la Faune;
- le ministère de la Sécurité publique
- le ministère du Tourisme.



## ANNEXE 2 CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

<b>Date</b>	<b>Événement</b>
2006-04-21	Réception de l'avis de projet au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
2006-04-27	Délivrance de la directive
2007-03-09	Réception de l'étude d'impact
2007-09-04	Délivrance de l'avis de recevabilité
2007-09-18	Mandat d'information et de consultation publiques
2007-11-02	Période d'information et de consultation publiques (fin)