
DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

**Rapport d'analyse environnementale
pour le projet de reconstruction de la route 132
sur le territoire de la Municipalité de Val-Brillant
par le ministère des Transports**

Dossier 3211-05-344

Le 9 décembre 2008

*Développement durable,
Environnement
et Parcs*

Québec 

ÉQUIPE DE TRAVAIL

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

Chargé de projet : Monsieur Denis Talbot
Analyste : Monsieur Hubert Gagné
Supervision administrative : Madame Marie-Claude Théberge, chef de service
Révision de textes et éditique : Madame Rachel Roberge, secrétaire

SOMMAIRE

Le présent rapport d'analyse environnementale traite du projet du ministère des Transports (MTQ) de faire une reconstruction de la route 132 sur le territoire de la Municipalité de Val-Brillant. La nécessité d'intervenir sur ce tronçon de la route 132 est principalement reliée à la sécurité des usagers. Le manque de visibilité en raison des courbes raides, courtes et inversées, dont l'une est sous-standard, pose de sérieux problèmes de sécurité routière. Le projet permettra de corriger la géométrie de la route, de redresser les courbes, d'offrir une meilleure visibilité, de normaliser la section type et d'améliorer la qualité structurale de la chaussée.

Plus précisément, le projet proposé par le MTQ consiste à reconstruire la route 132 au sud de la voie ferrée sur un nouveau tronçon d'environ 2,5 kilomètres de manière à contourner l'ouest du village de Val-Brillant. Le réaménagement du tronçon sera réalisé selon la norme correspondant à une route numérotée en milieu rural. Le MTQ projette le pavage des accotements afin d'améliorer la sécurité routière et de favoriser le passage sécuritaire des cyclistes. Des haies brise-vent sont aussi prévues pour améliorer les conditions hivernales sur la route. Le coût du projet était évalué à 5,65 millions de dollars en 2000. Le MTQ prévoit compléter les travaux au cours d'une même année. Le tracé choisi provient de l'optimisation d'une variante proposée dans l'étude d'impact à la suite de pourparlers avec divers intervenants concernés par le projet.

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).

Les principaux enjeux du projet sont reliés au milieu agricole ainsi qu'à l'économie et l'industrie récréotouristique de Val-Brillant. Les mesures d'atténuation et les engagements du MTQ concernant ces enjeux, entre autres l'optimisation du tracé qui permet une configuration des lots situés entre le chemin de fer et la route plus compatible avec une utilisation agricole, la compensation monétaire à la Municipalité pour la perte de visibilité de la halte routière, l'ajout d'une signalisation adéquate sur la nouvelle route 132 pour indiquer la présence des commerces et équipements touristiques qui perdront de la visibilité à la suite du déplacement de cette route au sud du village et la réfection du viaduc actuel, permettent de minimiser les impacts négatifs et font en sorte de les rendre acceptables. L'alimentation en eau potable est aussi un enjeu important et le programme de suivi proposé par le MTQ est adéquat. Enfin, le projet permettra d'améliorer la qualité de vie des citoyens de Val-Brillant qui résident à proximité de la route 132 actuelle.

La conclusion principale de ce rapport d'analyse environnementale est qu'il est opportun de réaliser le projet compte tenu de sa justification, des bénéfices attendus et du caractère acceptable de ses impacts au plan environnemental.

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|---|----|
| Introduction..... | 1 |
| 1. Le projet..... | 2 |
| 1.1 Contexte et raison d'être du projet..... | 2 |
| 1.2 Description générale du projet et de ses composantes..... | 3 |
| 1.2.1 Projet initial..... | 3 |
| 1.2.2 Projet optimisé..... | 5 |
| 2. Analyse environnementale..... | 6 |
| 2.1 Analyse de la raison d'être du projet..... | 7 |
| 2.2 Analyse des variantes..... | 7 |
| 2.3 Principaux enjeux environnementaux du projet..... | 8 |
| 2.3.1 Agriculture..... | 8 |
| 2.3.2 Aspects économiques et récréotouristiques..... | 9 |
| 2.3.3 Alimentation en eau potable..... | 10 |
| 2.4 Autres considérations..... | 11 |
| 2.4.1 Qualité de vie des citoyens de Val-Brillant habitant près de la route 132 actuelle..... | 11 |
| 2.4.2 Aspects biophysiques..... | 12 |
| 2.4.3 Viaduc ferroviaire et rue des Cèdres..... | 13 |
| 2.4.4 Nuisances et impacts temporaires..... | 14 |
| Conclusion..... | 16 |
| Références..... | 19 |
| Cadre législatif et réglementaire québécois relatif à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement :..... | 19 |

LISTE DES FIGURES

| | |
|---|---|
| FIGURE 1 : LOCALISATION DU PROJET | 2 |
| FIGURE 2 : LOCALISATION DES QUATRE VARIANTES ORIGINALES DU PROJET DE RECONSTRUCTION DE LA ROUTE 132 À VAL-BRILLANT | 4 |
| FIGURE 3 : LOCALISATION DE LA VARIANTE CENTRE-OUEST..... | 5 |

LISTE DES ANNEXES

| | |
|---|----|
| ANNEXE 1 : LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE ET DES MINISTÈRES CONSULTÉS | 23 |
| ANNEXE 2 : CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET | 25 |

INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du projet de reconstruction de la route 132 sur le territoire de la Municipalité de Val-Brillant par le ministère des Transports (MTQ).

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 de reconstruction de la route 132 à Val-Brillant 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 la reconstruction, sur une longueur de plus de un kilomètre, d'une route dont l'emprise possède une largeur moyenne de 35 mètres ou plus.

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 Val-Brillant du 15 janvier au 1^{er} mars 2002.

À la suite des demandes d'audience publique sur le projet, le ministre de l'Environnement a donné au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le mandat de tenir une audience qui a eu lieu à Val-Brillant les 26 et 27 mars 2002 et les 23 et 24 avril 2002.

Sur la base de l'information fournie par l'initiateur et de celle issue 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, ministères et organismes consultés) permet d'établir, à la lumière de la raison d'être du projet, l'acceptabilité environnementale du projet, 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.

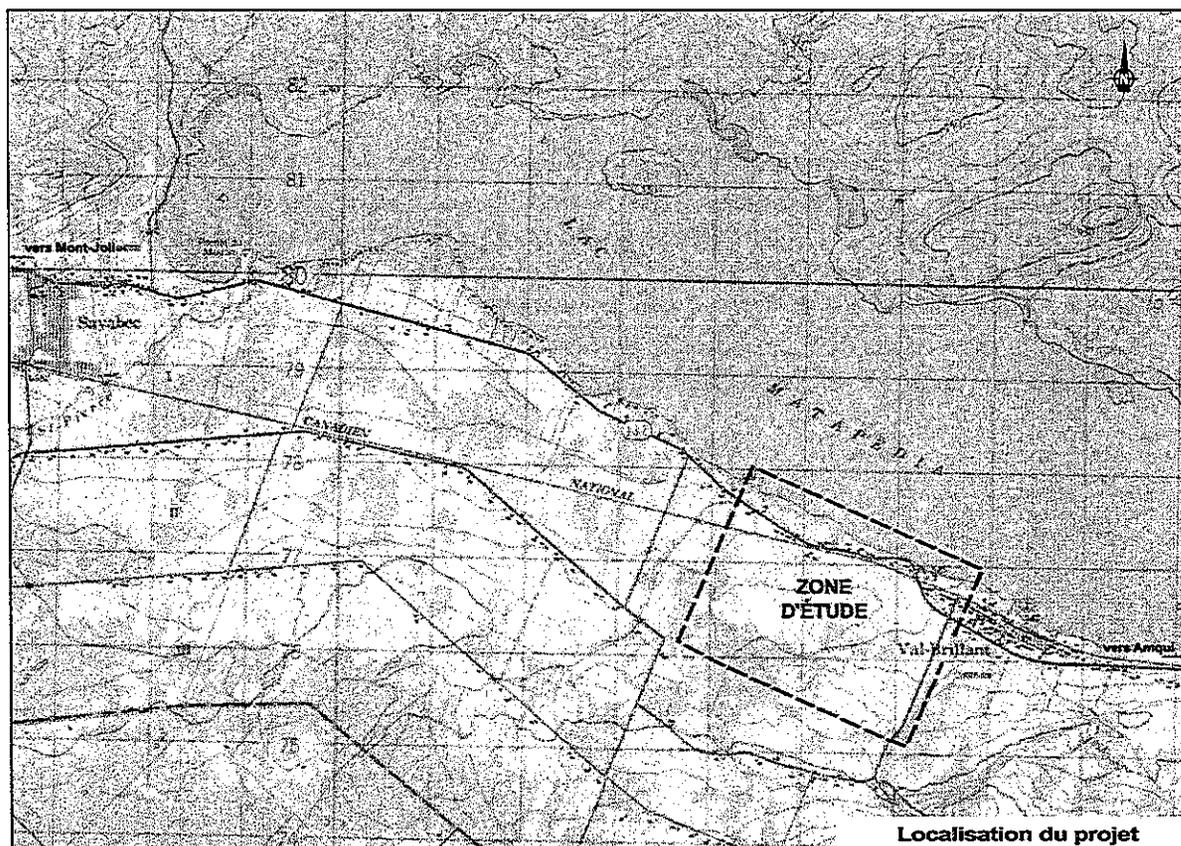
1. LE PROJET

1.1 Contexte et raison d'être du projet

La route 132 constitue un lien à vocation nationale desservant notamment les municipalités situées entre Mont-Joli, la baie des Chaleurs et le Nouveau-Brunswick. Elle revêt également une importance majeure pour le tourisme et le transport des marchandises. Le caractère touristique saisonnier de la route 132 se reflète par l'accroissement important du débit journalier moyen d'été par rapport au débit journalier moyen annuel.

Le projet de réaménagement de la route 132 dans le secteur du lac Matapédia date de plusieurs années. Compte tenu des contingences budgétaires et d'une planification des priorités, le ministère des Transports (MTQ) a scindé son projet global en trois parties. Le tronçon faisant l'objet de la présente étude, d'une longueur d'environ 2,5 kilomètres et localisé à l'ouest du noyau villageois de Val-Brillant, fut jugé le plus prioritaire en raison de ses caractéristiques géométriques et structurales en deçà des normes du MTQ pour cette catégorie de route numérotée. La route 132 actuelle contourne le village de Val-Brillant, sauf pour ce qui est de son extrémité ouest qu'elle traverse. La figure 1 présente la localisation du projet.

FIGURE 1 - LOCALISATION DU PROJET



Source : Étude d'impact, mai 2001.

La géométrie de la route actuelle se caractérise par une série de courbes plus ou moins raides, courtes et inversées et par un tracé à deux voies de dimension réduite. Dans la partie est, la route passe sous la voie ferrée qui longe la route 132 entre Mont-Joli et la baie des Chaleurs, ce qui forme une cuvette sous le viaduc.

Le projet du MTQ sur ce tronçon vise à améliorer la sécurité routière par la correction de la géométrie de la route, le redressement des courbes, une meilleure visibilité, la normalisation de la section type et l'amélioration de la qualité structurale de la chaussée. Les principaux éléments présentés dans l'étude pour justifier le projet sont :

- Un nombre élevé d'accidents, principalement aux abords du viaduc;
- L'identification d'une partie du tronçon comme « point noir » par le Département de santé communautaire (DSC) de Rimouski;
- L'absence totale de visibilité au dépassement sur une section du tronçon de même que des déficiences générales en termes de visibilité, d'arrêt, de manœuvre ou de dépassement sur le reste du tronçon;
- Les difficultés d'entretien hivernal du tronçon représentent un facteur de risque en termes de sécurité;
- La présence d'une série de courbes raides, courtes et inversées, dont l'une est sous-standard et située dans la petite cuvette sous le viaduc ferroviaire;
- Lors de fortes pluies ou à la fonte des neiges, des problèmes de sécurité générés par une accumulation importante d'eau sous le viaduc ferroviaire causée par le drainage inadéquat en raison de la capacité réduite des conduites pluviales;
- L'étroitesse du viaduc (dégagements horizontaux insuffisants) de même qu'une sécurité déficiente au niveau des protections aux culées du viaduc (absence de glissières);
- Une section type inférieure à la norme;
- La détérioration de l'infrastructure et de la structure de la chaussée.

1.2 Description générale du projet et de ses composantes

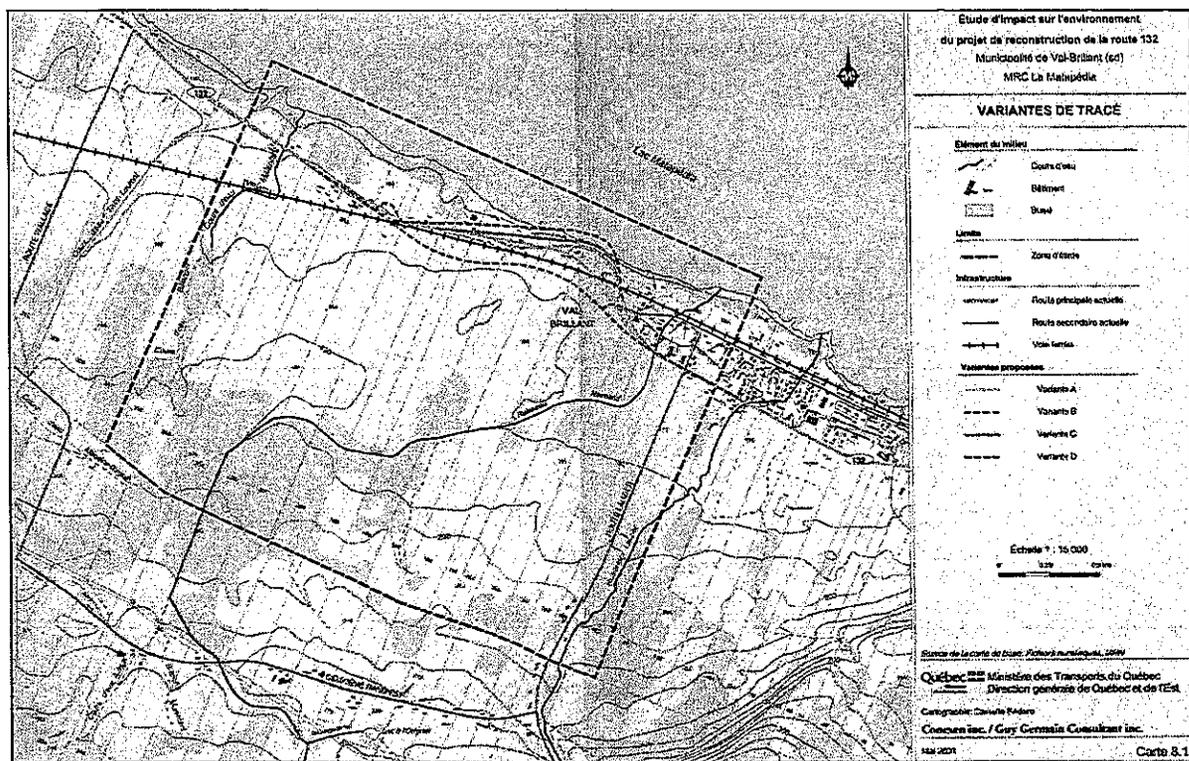
1.2.1 Projet initial

Tel que requis dans la directive, le MTQ a identifié et évalué diverses solutions pour répondre aux objectifs du projet, soit le statut quo (non-intervention), la réhabilitation de la route dans son emprise actuelle et le réaménagement de la route dans une nouvelle emprise. Après analyse, les deux premières solutions ont été rejetées parce qu'elles ne pouvaient pas répondre aux objectifs fixés, à savoir l'amélioration de la sécurité, du confort des usagers et de la fluidité de la circulation. Pour le MTQ, la solution du réaménagement est la seule qui rencontre tous les objectifs reliés à la problématique du tronçon existant et est donc retenue pour la poursuite de l'étude.

Par la suite, le MTQ a procédé à un inventaire exhaustif des principales composantes des milieux naturel et humain de la zone d'insertion du projet et a élaboré quatre variantes possibles de tracé, soit la variante A dans l'axe de la route actuelle, la variante B au sud de la voie ferrée qui permet

de contourner l'ouest du village de Val-Brillant, la variante C au nord de la route actuelle et la variante D encore plus au nord de la route actuelle (voir figure 2). Les variantes ont fait l'objet d'une analyse préliminaire de leurs avantages et inconvénients respectifs sur les plans environnemental et technique. Cette analyse a révélé que les variantes C et D ne répondaient pas de façon adéquate aux objectifs du projet tout en étant plus coûteuses et en entraînant de nombreux inconvénients, notamment en termes d'expropriation, de perte d'accessibilité au lac Matapédia pour plusieurs résidants et de limitation au développement récréotouristique des abords du lac. En conséquence, les variantes A et B, avec l'option d'un viaduc sous la voie ferrée, ont été conservées pour une analyse comparative plus détaillée.

FIGURE 2 - LOCALISATION DES QUATRE VARIANTES ORIGINALES DU PROJET DE RECONSTRUCTION DE LA ROUTE 132 À VAL-BRILLANT



Source : Étude d'impact, mai 2001.

L'analyse comparative des variantes A et B a été effectuée en considérant divers paramètres techniques et environnementaux. Cette analyse amène le MTQ à retenir la variante B, notamment parce qu'elle nécessite moins d'expropriations de résidences et de puits d'eau potable, qu'elle permet une amélioration plus importante du climat sonore et qu'elle contribue de façon plus efficace à améliorer la sécurité des résidants. Elle est également moins coûteuse. Elle implique toutefois une perte significativement plus importante de superficie agricole que la variante A (17,1 ha vs 2,5 ha).

La variante B possède une longueur de 2,42 kilomètres. Le profil projeté de la ligne de centre de cette variante est abaissé par rapport au terrain naturel dans la partie ouest. Cette zone de déblais

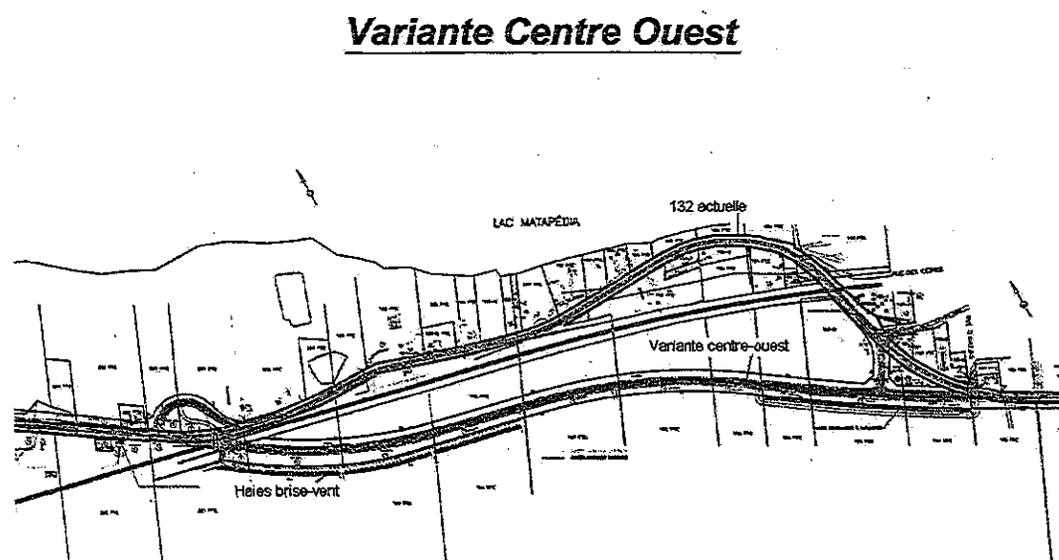
devient plus importante au passage projeté de la route sous la voie ferrée existante. Les déblais maximaux à la ligne de centre ont une profondeur de 7,20 mètres. En ajoutant la profondeur d'excavation des fossés ou de la tranchée pour la pose des conduites d'égout pluvial, selon le type de drainage retenu, la profondeur d'excavation est supérieure à 8 mètres. Pour le reste du tronçon, le profil projeté est en général surélevé par rapport au terrain naturel. Le réaménagement du tronçon serait réalisé selon la norme correspondant à une route numérotée en milieu rural (type B). Il s'agit d'une section de route à deux voies de circulation de 3,7 mètres chacune avec des accotements de 3 mètres de part et d'autre. La largeur de l'emprise nominale varie de 40 à 45 mètres. Le MTQ projette le pavage des accotements afin d'améliorer la sécurité routière et de favoriser le passage sécuritaire des cyclistes. Des haies brise-vent sont aussi prévues pour améliorer les conditions hivernales sur la route.

Le coût du projet était évalué à 5,65 millions de dollars en 2000. Ce coût comprend les ouvrages d'art, la construction de la nouvelle chaussée, la déviation temporaire de la voie ferrée et les travaux prévus sur la route actuelle avant sa rétrocession à la Municipalité de Val-Brillant. Le MTQ prévoit compléter les travaux au cours d'une même année lorsqu'il aura obtenu les autorisations requises et complété la procédure d'expropriation.

1.2.2 Projet optimisé

À la suite de pourparlers avec divers intervenants concernés par le projet dont la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ), la Municipalité de Val-Brillant, la municipalité régionale de comté (MRC) de La Matapédia et l'Union des producteurs agricoles (UPA), le MTQ a révisé ses plans et en est venu à une variante B légèrement modifiée, appelée variante centre-ouest. Celle-ci a permis d'obtenir un plus large consensus. Elle comporte six courbes avec des rayons de 3 500, 1 000, 900, 5 000, 2 500 et 2 500 mètres.

FIGURE 3 - LOCALISATION DE LA VARIANTE CENTRE-OUEST



Source : *Argumentaire additionnel*, 2006.

La variante centre-ouest affecte les mêmes lots que la variante B. Elle permet de diminuer la superficie affectée de terres cultivées, entre autres par une réduction de l'espace prévu pour les haies brise-vent et une configuration des lots situés entre le chemin de fer et la route plus compatible avec une utilisation agricole. En effet, la largeur minimale de ces lots serait de 60 mètres. L'imposition d'un nonaccès est prévue pour la variante centre-ouest, à l'exception des accès agricoles. Cela amène l'avantage de freiner le développement urbain et commercial et de garder la route sécuritaire et sans développement à ses abords. De plus, l'optimisation du projet par la variante centre-ouest permet d'éviter d'affecter la station-service située au coin de la rue Saint-Pierre et de la route 132. Le raccordement optimisé entre ces deux routes permet de relier la rue Saint-Pierre de façon plus linéaire à la traverse souterraine de la voie ferrée et offre une continuité avec la halte routière située près du lac Matapédia. Des haies brise-vent sont aussi prévues pour la variante centre-ouest (voir figure 3). Celles-ci devraient permettre d'améliorer les conditions routières hivernales.

Le MTQ a fait une comparaison détaillée des variantes centre-ouest et A dans son argumentaire additionnel. En ce qui concerne les superficies de terres agricoles affectées, la variante A demeure avantageuse avec une valeur de 6,42 hectares comparativement à 10,41 hectares pour la variante centre-ouest. Au niveau de la fonctionnalité de la route, la variante centre-ouest se démarque par un nombre réduit des accès privés et commerciaux, des courbes à plus grand rayon et un plus haut niveau de sécurité. En fait, en considérant les courbes et les accès, le nombre d'accidents attendus pour la variante centre-ouest est inférieur de 20 % à celui de la variante A. De plus, le temps de parcours est inférieur de trois secondes pour la variante centre-ouest. En considérant le nombre d'accidents et le temps de parcours, les coûts supplémentaires associés à la variante A sont de 1,01 million de dollars en 20 ans. Finalement, la variante A a aussi plus d'impacts sur le milieu bâti. Elle nécessite l'expropriation ou le déplacement de neuf résidences, de deux granges, de deux remises et de neuf puits d'eau potable. Pour la variante centre-ouest, il est question de l'expropriation de deux résidences et de deux puits d'eau potable. Cette variante a aussi l'avantage d'éloigner le trafic, ce qui augmentera le niveau de sécurité et de qualité de vie des résidents de l'ancien tronçon de la route 132 et diminuera la nuisance sonore.

Le projet optimisé inclut aussi une réfection de la halte routière actuelle, la remise en état de l'ancien viaduc ferroviaire et une compensation monétaire pour ses frais d'entretien futurs, la remise en état de la route 132 à rétrocéder (asphaltage et interventions correctives de drainage requises), le réaménagement de l'intersection de la rue des Cèdres avec le tronçon rétrocedé et des aménagements paysagers.

2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

L'objectif de cette section est de développer une argumentation en vue de porter un jugement sur l'acceptabilité environnementale du projet de reconstruction de la route 132 à Val-Brillant. L'analyse environnementale présentée dans ce rapport est construite autour d'une structure par enjeu.

2.1 Analyse de la raison d'être du projet

La raison première mise de l'avant par l'initiateur pour justifier son projet est l'amélioration de la sécurité routière sur un tronçon d'environ 2,5 kilomètres de la route 132 localisé à l'ouest du noyau villageois de Val-Brillant. L'étude d'impact documente largement les lacunes existantes de ce tronçon en termes de sécurité routière, notamment le manque de visibilité en raison des courbes raides, courtes et inversées, dont l'une est sous-standard.

Lors des visites de terrain effectuées par l'équipe d'analyse, nous avons été à même de constater cette problématique. Le sentiment d'insécurité est particulièrement perceptible au passage du trafic lourd de transit qui circule à vitesse élevée. Rappelons également que le DSC de Rimouski a identifié cette section de la route 132 comme un « point noir ». Un point noir est un endroit ponctuel du réseau routier où l'on trouve une forte concentration d'accidents.

Lors de l'audience publique, la Municipalité de Val-Brillant, les commerçants, les agriculteurs, les groupes d'intérêt et les citoyens de la municipalité qui se sont exprimés se sont tous montrés favorables à la reconfiguration de la route actuelle. Dans son rapport, la commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) est d'ailleurs d'avis qu'il est prioritaire de reconstruire cette section de la route 132 afin d'assurer aux usagers et aux résidents la sécurité qu'exige une route nationale. Elle estime, de plus, que le MTQ doit tout mettre en œuvre pour réaliser ce projet dans les plus brefs délais. Dans ce contexte, le projet de reconstruction de la route 132 à Val-brillant apparaît tout à fait justifié.

2.2 Analyse des variantes

Dans son étude d'impact, le MTQ a tout d'abord retenu deux variantes possibles de tracés, soit la variante A et la variante B, pour une analyse comparative détaillée afin de déterminer la variante préférable. La variante A se situe principalement dans l'axe de la route actuelle alors que la variante B s'éloigne davantage des résidences en se situant au sud de la voie ferrée (voir figure 2). Tel que mentionné et expliqué à la section 1.2.1, l'initiateur a retenu la variante B. À la suite de pourparlers avec divers intervenants concernés par le projet, il a révisé ses plans et en est venu à une variante B modifiée, appelée variante centre-ouest. Dans son argumentaire additionnel présenté à la CPTAQ, le MTQ a effectué une seconde analyse comparative, cette fois entre les variantes A et centre-ouest, et a conclu à la supériorité de la variante centre-ouest (section 1.2.2). C'est cette dernière qui a finalement été retenue pour le projet de reconstruction de la route 132 à Val-Brillant, car elle minimise les impacts. En effet, comparativement à la variante A, la variante centre-ouest est plus sécuritaire (un taux d'accident 20 % moins élevé), présente une meilleure fonctionnalité, nécessite sept expropriations de moins de résidences et de puits d'eau potable, diminue davantage les nuisances sonores et le trafic pour les résidents de la route 132 actuelle et possède des coûts de réalisation moins élevés. Toutefois, elle affecte environ quatre hectares de terres agricoles de plus que la variante A. Les parcelles de terres agricoles affectées sont cependant situées à l'extrémité des terres des entreprises agricoles concernées, ce qui limite les effets sur l'homogénéité de la communauté et de l'exploitation agricole. De plus, les pertes de superficies cultivées ne représentent qu'environ 0,4 %, 2,4 %, 3,4 % et 6 % pour chacune des exploitations agricoles concernées. Selon la MRC de La Matapédia, la perte de terres agricoles causée par le tracé B (ou centre-ouest) ne devrait pas avoir un impact suffisamment important pour menacer la survie des entreprises agricoles. Comparativement à la variante B, la variante centre-ouest permet de diminuer la superficie de

terres cultivées affectées, une configuration des lots situés entre le chemin de fer et la route plus compatible avec une utilisation agricole, d'éviter d'affecter la station-service située au coin de la rue Saint-Pierre et de la route 132 et d'optimiser le raccordement entre ces deux routes de façon plus linéaire à la traverse souterraine de la voie ferrée, ce qui permet une continuité avec la halte routière située près du lac Matapédia. Il est à noter que la variante centre-ouest a été appuyée par la Municipalité de Val-Brillant et la MRC de La Matapédia.

Constat relatif à l'analyse des variantes

À la lumière des analyses présentées, des objectifs visés et des caractéristiques environnementales du territoire traversé, l'équipe d'analyse est d'avis que les analyses des variantes effectuées par le MTQ sont pertinentes et valables et que des variables possibles et raisonnablement réalistes ont été évaluées. Compte tenu que la variante centre-ouest a été optimisée à partir de discussions avec la CPTAQ, la Municipalité de Val-Brillant et la MRC de La Matapédia, qu'elle a reçu l'appui de ces dernières et que l'initiateur du projet a démontré que les variantes au nord de la voie ferrée amenaient des niveaux de fonctionnalité et de sécurité moindres, l'équipe d'analyse est d'avis que la variante centre-ouest, bien qu'affectant une plus grande superficie de terres agricoles, est celle qui minimise le plus les impacts négatifs et bonifie le plus les impacts positifs.

2.3 Principaux enjeux environnementaux du projet

Cette section décrit et analyse les principaux enjeux environnementaux du projet tels que révélés par les études environnementales et la consultation publique. Ces enjeux concernent des composantes des milieux naturel et humain.

2.3.1 Agriculture

L'activité agricole est importante dans le secteur d'étude. Les sols sont en bon état de production et fournissent de très bons rendements. Les contraintes naturelles de la région, comme un plus faible nombre de degrés-jours et une plus faible quantité d'unités thermiques, sont en partie compensées par un microclimat et un bon niveau d'humidité. En effet, les rendements obtenus par les agriculteurs de Val-Brillant seraient nettement supérieurs à la moyenne régionale. La pousse des fourrages, des céréales et des pâturages y est favorisée et la production laitière domine. La presque totalité de la zone d'étude est située en zone verte. Il y a sept propriétaires agricoles et 16 lots dans la zone d'étude. Un des lots est en location. Il est à noter que les lots qui seraient touchés par le tracé A sont constitués d'un potentiel agricole comparable.

Les pertes de terres agricoles pour le projet de reconstruction de la route 132 par la variante centre-ouest représentent environ 10,41 hectares. Ces terres sont cultivées de façon intensive, drainées et comptent parmi les terres les plus améliorées de la zone d'étude. Selon le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, la valeur économique moyenne des superficies agricoles perdues, estimée à partir du type de culture produite par les trois producteurs les plus touchés par le projet, se chiffrerait à 736,76 \$ l'hectare en 2001. Cette évaluation s'appuie en partie sur le revenu assuré par le régime d'assurance stabilisation qui pourrait sous-estimer la production réelle à Val-Brillant. Ainsi, en soustrayant 10,41 hectares de terres agricoles, la perte de production s'élèverait approximativement à 7 670 \$ par année (en

dollars de 2001). Les hectares de terres agricoles affectés ne représentent qu'environ 0,4 %, 2,4 %, 3,4 % et 6 % des entreprises concernées et sont situés à l'extrémité de leurs terres, ce qui limite les effets sur l'homogénéité de la communauté. Cependant, lors de l'audience publique, l'UPA et les producteurs agricoles touchés par le projet ont manifesté une forte inquiétude face aux effets négatifs sur l'agriculture de la variante centre-ouest. L'impact résiduel sur l'agriculture est qualifié de fort par l'initiateur.

Ces impacts sur le milieu agricole peuvent difficilement être évités. Le MTQ a indiqué qu'il a fait le maximum pour les minimiser. Il s'est engagé à compenser les pertes financières. L'optimisation de la variante B par l'initiateur en variante centre-ouest permet de réduire l'espace prévu pour les haies brise-vent et de maintenir une parcelle d'au moins 60 m de largeur entre la voie ferrée et la future route 132 de telle sorte que cet espace puisse être cultivé. De plus, l'imposition d'un non-accès est prévue pour la variante centre-ouest, à l'exception des accès agricoles. Cela amène l'avantage de freiner le développement urbain et commercial et de garder une route sécuritaire sans développements à ses abords. Selon le MTQ, l'accessibilité des lots agricoles par la route 132 sera améliorée, ce qui favorisera une plus grande sécurité pour les producteurs. D'ailleurs, une enquête menée auprès de ces derniers a conclu qu'il existe des problèmes sur le réseau routier actuel associés à la circulation de la machinerie agricole et dus à l'absence d'accotement ou à un accotement trop étroit. Le projet permettra d'améliorer cette situation. Enfin, le MTQ n'entrevoit aucun autre projet de réaménagement de la route 132 dans la région du Bas-Saint-Laurent qui empiéterait sur des terres cultivées pour les années futures, ce qui limite les effets cumulatifs.

Constat relatif aux impacts sur l'agriculture

Compte tenu des mesures d'atténuation prévues, entre autres une configuration des lots situés entre le chemin de fer et la route plus compatible avec une utilisation agricole, et que les hectares de terres agricoles affectés ne représentent qu'environ 0,4 %, 2,4 %, 3,4 % et 6 % des entreprises concernées, l'équipe d'analyse est d'avis que les impacts sur l'agriculture de la variante centre-ouest sont acceptables.

2.3.2 Aspects économiques et récréotouristiques

L'économie régionale du secteur d'étude est axée principalement sur l'exploitation des ressources naturelles et le tourisme. La route 132 est la principale porte d'entrée de Val-Brillant et constitue un circuit touristique important qui permet l'accès à toute la péninsule gaspésienne. La municipalité de Val-Brillant présente un potentiel récréotouristique élevé relié à la présence du lac Matapédia et aux attraits naturels du milieu. La zone d'étude compte plusieurs éléments d'intérêt touristique et récréatif localisés dans sa portion nord-est, dont une marina, un camping, une halte routière permettant des vues sur le lac Matapédia et le parc des Bois et des Berges qui longe la rive de ce lac entre les ruisseaux Normand et Lauzier. Ce parc possède plusieurs sentiers pédestres et cyclables. La zone d'étude compte également quelques commerces, dont la cantine La Paysanne et le dépanneur-poste d'essence Gaz-o-Bar.

La reconstruction de la route 132 par la variante centre-ouest rendra un peu plus difficile l'accès à certains commerces et équipements touristiques du secteur d'étude, entre autres la cantine La Paysanne, la halte routière et le parc des Bois et des Berges, et diminuera leur visibilité directe

par rapport aux utilisateurs de la route 132. Cela pourrait contribuer à diminuer leur clientèle. En effet, la route 132 actuelle deviendra un chemin municipal servant principalement à une clientèle locale, privant ainsi les commerces qui s'y trouvent de l'avantage que représente un accès direct à une route nationale. Lors de l'audience publique, les propriétaires de certains commerces se sont montrés inquiets face à la perte de visibilité. L'impact résiduel est qualifié de moyen par l'initiateur. De plus, la variante centre-ouest ne permettra plus de maintenir le lien visuel avec le lac Matapédia pour les usagers de la route 132, sauf pour de possibles courtes percées. La perte du lien visuel aura un impact sur le caractère panoramique de la route et pourrait réduire le nombre de touristes de passage qui s'arrêtent dans le village.

Le MTQ s'est engagé à redonner un accès à tous les commerces et équipements touristiques après les travaux et à indiquer leur présence par une nouvelle signalisation le long de la future route 132. En ce qui concerne le dépanneur-poste d'essence Gaz-o-Bar, il demeurera assez visible étant donné sa proximité avec la nouvelle route. La construction d'une nouvelle intersection avec la rue Saint-Pierre en permettra l'accès par cette dernière. L'impact résiduel est qualifié de faible par l'initiateur. De plus, le raccordement optimisé entre la nouvelle route 132 et la rue Saint-Pierre permettra de relier cette dernière de façon plus linéaire à la traverse souterraine de la voie ferrée et offrira un lien avec la halte routière située près du lac Matapédia. Le MTQ s'est engagé à compenser monétairement la Municipalité de Val-Brillant pour la diminution de visibilité de la halte routière actuelle pour un montant de 200 000 \$ qui servira à son amélioration. Le principal impact économique positif de la reconstruction de la route 132 par la variante centre-ouest est de libérer le secteur situé aux abords du lac Matapédia en permettant d'en consolider le caractère récréatif, ce qui pourrait contribuer au développement récréotouristique de la région.

Constat relatif aux aspects économique et récréotouristique

Compte tenu des mesures d'atténuation prévue, telles que la compensation monétaire à la Municipalité pour la perte de visibilité de la halte routière et l'ajout d'une signalisation adéquate pour indiquer la présence des commerces et équipements touristiques qui perdront de la visibilité à la suite du déplacement de la route 132, l'équipe d'analyse est d'avis que les impacts sur l'économie et le tourisme amenés par le déplacement de la route 132 au sud du village sont acceptables.

2.3.3 Alimentation en eau potable

Le territoire urbanisé de la municipalité de Val-Brillant est alimenté en eau potable par un réseau d'aqueduc. Pour ce qui est du secteur d'étude, quelques propriétés situées à l'est de la cantine La Paysanne sont desservies par ce réseau. Les autres sont alimentées en eau potable par des puits individuels pour un total de 28 puits dont 20 puits artésiens, sept puits de surface et une source. De ce nombre, 17 ont fait l'objet d'analyses bactériologiques et physico-chimiques pour déterminer la qualité de l'eau. Ces analyses ont démontré une contamination bactériologique (coliformes fécaux) dans neuf de ces puits et des anomalies dans des paramètres physico-chimiques de l'eau (turbidité, fer, chlorures) dans sept de ces puits. L'écoulement de l'aquifère dans le secteur d'étude se fait du sud vers le nord, soit vers le lac Matapédia.

En plus des deux puits expropriés, la reconstruction de la route 132 par la variante centre-ouest pourrait provoquer, par l'utilisation éventuelle de fondants, une augmentation des chlorures dans l'eau de quatre autres puits artésiens en raison de leur proximité avec des fossés. De ces quatre puits, selon des analyses effectuées, il y en a un qui possède déjà une concentration de chlorures supérieure à la recommandation de Santé Canada. Les trois autres pourraient également, à la suite d'importants travaux de déblaiement, subir une diminution de débit. Cependant, l'un de ces puits ne serait pas utilisé. Les déblais risquent également de tarir un puits de surface. Enfin, lors des travaux, des problèmes de turbidité pourraient survenir pour certains puits. L'impact résiduel sur l'eau potable est qualifié de faible par l'initiateur.

Le MTQ a proposé un programme de suivi pour les puits d'alimentation en eau potable. Avant les travaux, ce programme établira un état de référence pour chacun des puits par des analyses physico-chimiques pour la qualité de l'eau et par des essais de pompage pour les débits. Un suivi de la qualité et de la disponibilité de l'eau des puits visés sera effectué pendant les deux années qui suivront la mise en service de la nouvelle route. Advenant une détérioration de la qualité de l'eau des puits, celle-ci serait ainsi détectée. Pour les puits où une diminution de débit est appréhendée, si une baisse était invoquée par un propriétaire, le MTQ entreprendrait d'autres essais de pompage et comparerait les résultats à l'état de référence. Si le suivi révélait une anomalie ou encore si un citoyen se plaignait de la détérioration de la qualité de l'eau ou d'une baisse de débit de son puits et que les activités du MTQ en étaient la cause, l'initiateur serait tenu de corriger la situation. Les solutions envisagées sont de creuser davantage le puits, de le relocaliser ou de relier la résidence au réseau d'aqueduc de la municipalité.

Constat relatif à l'alimentation en eau potable

L'équipe d'analyse est d'avis que le programme de suivi proposé par le MTQ pour les puits d'eau potable du secteur d'étude est adéquat. Le programme détaillé devra être présenté au MDDEP lors de la demande visant l'obtention d'un certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la LQE. Les rapports de suivi devront être remis au MDDEP dans les six mois suivant la prise des mesures.

2.4 Autres considérations

2.4.1 Qualité de vie des citoyens de Val-Brillant habitant près de la route 132 actuelle

La construction de la nouvelle route 132 par la variante centre-ouest entraînera une diminution moyenne du niveau sonore de 9 dB(A) pour les résidents de la route 132 actuelle. Pour ce qui est des maisons sises au début et à la fin de la zone d'étude, il n'y aura aucun changement, car le nouveau tracé de la route 132 demeure sensiblement dans l'axe de la voie actuelle à ces endroits. Seulement une résidence connaîtra une légère augmentation de bruit de 1 dB(A) à l'ouest du tracé. Cette augmentation se traduit par un impact faible et découle du rapprochement des voies pour l'entrée dans le viaduc. L'augmentation sonore moyenne prévue 20 ans après le début de l'exploitation de la nouvelle route 132 est de 1,2 dB(A). Ainsi, comparativement au niveau sonore actuel élevé, supérieur à 60 dB(A) à la façade des premières habitations et même supérieur à 65 dB(A) pour les maisons les plus rapprochées, la variante centre-ouest permet d'améliorer la qualité de vie dans la zone d'étude des citoyens de Val-Brillant qui résident à proximité de la route 132 actuelle. L'éloignement du trafic, surtout celui des camions, amené par le déplacement de la route 132 au sud du village entraînera une diminution de la poussière, du

bruit, des odeurs de carburant et de la vibration, tandis que le niveau de sécurité augmentera. De plus, le stress causé aux différents usagers de la route 132 actuelle par le mauvais partage de la circulation locale et de transit sera éliminé. Enfin, la communauté pourra mettre en valeur le secteur riverain du lac Matapédia libéré des contraintes associées à la route 132 actuelle et favoriser un développement récréatif et résidentiel.

Constat relatif à la qualité de vie des citoyens de Val-Brillant habitant près de la route 132 actuelle

L'équipe d'analyse est d'avis que l'éloignement du trafic, surtout celui des camions, amené par le déplacement de la route 132 au sud du village permettra d'améliorer la qualité de vie des citoyens de Val-Brillant qui résident à proximité de la route 132 actuelle.

L'équipe d'analyse recommande qu'un programme de suivi sur l'évolution des niveau de bruit, d'une période de cinq ans, soit réalisé pour les deux extrémités du projet où des résidences sont rapprochées du nouveau tronçon. Les suivis sonores devront être réalisés un an avant les travaux de construction ainsi que un an et cinq ans après le début de l'exploitation de la nouvelle route.

Le programme de suivi doit être déposé auprès de la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'Environnement et les rapports de suivi doivent lui être transmis au plus tard trois mois après chaque série de mesures.

2.4.2 Aspects biophysiques

Le projet de reconstruction de la route 132 aura des impacts sur certains éléments biophysiques. D'importants travaux de déblaiement devront être réalisés pour la construction de la route, particulièrement sous le viaduc où les déblais à la ligne de centre auront une profondeur de 7,20 mètres (voir section 2.4.3). En ajoutant la profondeur d'excavation des fossés ou de la tranchée pour la pose des conduites d'égout pluvial, selon le type de drainage retenu, la profondeur d'excavation sera supérieure à 8 mètres. Ces travaux auront des impacts négatifs sur l'eau souterraine en diminuant les débits ou la qualité de certains puits (voir section 2.3.4) et en modifiant la dynamique des écoulements. Un rabattement de la nappe phréatique est prévu. Lors de l'audience publique, certains producteurs se sont inquiétés des effets sur les terres agricoles que pourrait avoir cette baisse de la nappe phréatique. Selon les études réalisées par les spécialistes en hydrogéologie de l'initiateur, de même que selon les conclusions de l'avis d'un expert du MDDEP, le projet n'aura pas d'impacts sur la disponibilité de la ressource eau pour les terres agricoles avoisinantes. En effet, le niveau de la nappe phréatique n'aurait aucun effet sur l'humidité de ces dernières. Elle serait plutôt fournie par les eaux de surface provenant surtout des précipitations et de la fonte de la neige au printemps. La nappe phréatique est emprisonnée dans le socle rocheux à une profondeur de 5 mètres sous une couche de till presque imperméable. Elle serait donc trop profonde et la remontée d'eau serait insuffisante pour avoir un effet sur l'humidité de la terre arable en surface.

Un autre avantage de la variante centre-ouest comparativement à la variante A est la préservation d'une ancienne carrière où deux petits lacs se sont formés avec les années. Des écosystèmes se sont développés grâce à ces lacs qui présentent aujourd'hui un intérêt biologique manifeste. Bien que le tracé centre-ouest ne soit pas susceptible d'empiéter sur ces lacs, il pourrait les affecter indirectement. En effet, comme mentionné au paragraphe précédent, l'excavation requise au passage de la route sous la voie ferrée risque de perturber l'écoulement naturel des eaux souterraines. Cependant, la firme spécialisée chargée par le MTQ d'étudier cet aspect souligne que le rabattement du niveau de la nappe d'eau souterraine ne devrait pas affecter les niveaux des lacs. Tout au plus, un renouvellement plus lent de l'eau dans celui situé près de la route pourrait être observé. Aucune évaluation n'a été faite par l'initiateur sur cet impact potentiel.

Constat relatif au rabattement potentiel de la nappe phréatique causé par les travaux de déblaiement

L'équipe d'analyse recommande que l'initiateur réalise une mesure du niveau d'eau des lacs de la carrière en période d'étiage avant le début des travaux ainsi que pour les deux années après le début de l'exploitation de la nouvelle route. Avec ces données, une évaluation des impacts sur l'écologie doit être effectuée. Advenant un changement notable du niveau d'eau, des mesures d'atténuation appropriées ainsi qu'un suivi devront être proposés si les écosystèmes de ces lacs s'avéraient menacés.

Le résultat de cette évaluation doit être déposé auprès de la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au moment de la demande de certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

Par ailleurs, les haies brise-vent initialement prévues (deux haies en parallèle) le long du nouveau tronçon de route auraient eu pour effet de favoriser l'accumulation de grandes quantités de neige pouvant mettre plus de temps à fondre au printemps, ce qui aurait pu avoir comme effet de retarder le début des travaux dans les champs pour certains secteurs. Certains intervenants ont soulevé cet impact potentiel lors de l'audience publique. Cependant, l'initiateur a bonifié et amélioré la conception des haies brise-vent de manière à minimiser les empiètements en milieu agricole. Ainsi, les deux sites comportant deux haies brise-vent en auront finalement qu'une seule, ce qui réduira grandement le risque d'accumulation de neige pouvant retarder le début des pratiques culturales.

2.4.3 Disposition des déblais

Selon l'étude d'impact, la variante B aurait nécessité 233 172 m³ de déblais et 89 488 m³ de remblai. Pour ce qui est de la variante centre-ouest, les données n'ont pas été fournies par l'initiateur. Cependant, le bilan doit sensiblement être le même, c'est-à-dire un grand surplus de déblais. Le MTQ a garanti à la Municipalité de Val-Brillant qu'elle pourra disposer des surplus de déblais non utilisés (environ 140 000 m³) qui seront générés par la construction du nouveau tronçon. Les déblais seront composés de matériel naturel exempt de contaminants et proviendront des excavations.

2.4.4 Viaduc ferroviaire et rue des Cèdres

La rue des Cèdres est caractérisée par la présence d'un camping, de la marina, du parc des Bois et des Berges et du complexe hôtelier Chalets-Condos Matapedia. Présentement, les touristes accèdent à cette rue par la route 132, ce qui implique une diminution de la facilité d'accès et une perte de visibilité pour la rue des Cèdres après la reconstruction de la route 132 par la variante centre-ouest. Cependant, il semblerait que l'accès actuel n'est déjà pas facile pour les automobilistes de passage dans la région, ce qui limite les impacts de l'éloignement de la route 132.

Le MTQ s'est engagé à effectuer la réfection du viaduc et le réaménagement de l'intersection de la rue des Cèdres avec le tronçon rétrocedé de la route 132. La fermeture du viaduc aurait rendu plus difficile l'accès à la cantine La Paysanne, à la halte routière ainsi qu'à la rue des Cèdres et aurait probablement augmenté le volume de circulation sur la rue des Cèdres, détériorant par le fait même la qualité de vie des résidents et des usagers de cette rue.

Constat relatif au viaduc ferroviaire et à la rue des Cèdres

L'équipe d'analyse est d'avis que l'engagement du MTQ à laisser le viaduc actuel en place et à effectuer sa réfection est adéquat et contribue à diminuer les impacts négatifs du projet.

2.4.5 Nuisances et impacts temporaires

Les travaux de construction pourraient diminuer la qualité de l'air, augmenter les niveaux de bruit et de vibration, perturber la circulation et augmenter la turbidité et la quantité de matières en suspension dans le ruisseau Normand (d'Astous). Les mesures d'atténuation prévues, entre autres l'utilisation d'abat-poussières, l'ajout d'une signalisation routière adéquate aux deux extrémités du projet, la construction d'une déviation temporaire pour le transport ferroviaire et celles servant à réduire la dispersion des particules dans l'eau, permettront de diminuer ces inconvénients et de les qualifier de faibles.

Le projet de reconstruction de la route 132 sur le territoire de la Municipalité de Val-Brillant par la variante centre-ouest produira un important volume de déblais comparativement à celui des remblais. Le MTQ s'est engagé à mettre à la disposition de la municipalité le grand excédant de déblais non utilisés. Leur transport par camions, ajouté à celui des équipements, de la machinerie et du personnel de chantier, ainsi que le bruit et les vibrations provenant des travaux auront pour conséquence d'affecter une partie de la population de Val-Brillant et d'augmenter les nuisances pour les résidences les plus rapprochées du nouveau tronçon, c'est-à-dire à ses deux extrémités. Aucun programme de surveillance n'est prévu pour les nuisances sonores lors des travaux de construction et aucun programme de suivi n'est prévu pour la phase d'exploitation.

Constat relatif aux nuisances et impacts temporaires

L'équipe d'analyse est d'avis que les mesures d'atténuation prévues, entre autres l'utilisation d'abat-poussières, l'ajout d'une signalisation routière adéquate aux deux extrémités du projet, la construction d'une déviation temporaire pour le transport ferroviaire et celles servant à réduire la dispersion des particules dans

l'eau, permettront de diminuer ces inconvénients et de les qualifier de faibles. Cependant, l'équipe d'analyse recommande que la réalisation des travaux en milieu aquatique se fasse entre le 1^{er} juin et le 15 septembre inclusivement.

L'équipe d'analyse recommande que le MTQ élabore et propose un programme de surveillance environnemental en ce qui concerne les nuisances sonores lors des travaux de construction, et plus particulièrement lors du transport par camions, pour les résidences les plus rapprochées du nouveau tronçon. Ce programme devra établir les niveaux sonores à ne pas dépasser pendant les travaux dans tous les secteurs résidentiels, institutionnels ou récréatifs et devra inclure des mesures de sonométrie ainsi que des mesures d'atténuation, le cas échéant. Le programme devra être présenté au MDDEP au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

L'équipe d'analyse recommande que le MTQ réalise un suivi sur les niveaux de vibration qui seront induits en phase de construction lors des travaux de dynamitage et propose des mesures d'atténuation, le cas échéant, notamment si des plaintes sont formulées.

CONCLUSION

La conclusion présente les constats relatifs à l'acceptabilité environnementale du projet ainsi que la recommandation globale.

Le projet de la reconstruction de la route 132 sur le territoire de la Municipalité de Val-Brillant est justifié pour des raisons de sécurité. En effet, le manque de visibilité en raison des courbes raides, courtes et inversées, dont l'une est sous-standard, posent de sérieux problèmes de sécurité routière. Lors de l'audience publique, la Municipalité de Val-Brillant, les commerçants, les agriculteurs, les groupes d'intérêt et les citoyens de la Municipalité qui se sont exprimés se sont tous montrés favorables à la reconfiguration de la route actuelle. Dans son rapport, la commission du BAPE est d'ailleurs d'avis qu'il est prioritaire de reconstruire cette section de la route 132. Des solutions de rechange au projet ont été analysées. Pour le MTQ, la solution du réaménagement est la seule qui rencontre tous les objectifs reliés à la problématique du tronçon existant. Dans son étude d'impact, le MTQ a tout d'abord retenu deux variantes possibles de tracés, soit la variante A et la variante B. L'analyse comparative détaillée a permis de conclure à la supériorité de la variante B. À la suite de pourparlers avec divers intervenants concernés par le projet, le MTQ a révisé ses plans et en est venu à une variante B modifiée, appelée variante centre-ouest. Dans son argumentaire additionnel présenté à la CPTAQ, le MTQ a effectué une seconde analyse comparative, cette fois entre les variantes A et centre-ouest, et a conclu à la supériorité de la variante centre-ouest.

Pour ce qui est des enjeux, les constats suivants relatifs à l'acceptabilité environnementale résument la situation :

- les analyses des variantes effectuées par le MTQ sont pertinentes et valables et des variantes possibles et raisonnablement réalistes ont été évaluées;
- la variante centre-ouest, bien qu'affectant une plus grande superficie de terres agricoles, est celle qui minimise le plus les impacts négatifs et bonifie le plus les impacts positifs. Elle a été optimisée à partir de discussions avec la CPTAQ, la Municipalité de Val-Brillant et la MRC de La Matapédia;
- les mesures d'atténuation prévues, entre autres une configuration des lots situés entre le chemin de fer et la route plus compatible avec une utilisation agricole, et le fait que les hectares de terres agricoles affectés ne représentent qu'environ 0,4 %, 2,4 %, 3,4 % et 6 % des entreprises concernées font en sorte que les impacts sur l'agriculture de la variante centre-ouest sont acceptables;
- les mesures d'atténuation prévues, telles que la compensation monétaire à la Municipalité pour la perte de visibilité de la halte routière et l'ajout d'une signalisation adéquate pour indiquer la présence des commerces et équipements touristiques qui perdront de la visibilité à la suite du déplacement de la route 132, font en sorte que les impacts sur l'économie et le tourisme amenés par le déplacement de la route 132 au sud du village sont acceptables;
- le programme de suivi proposé par le MTQ pour les puits d'eau potable du secteur d'étude est adéquat. Le programme détaillé devra être présenté au MDDEP lors de la demande visant

l'obtention d'un certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la LQE. Les rapports de suivi devront être remis au MDDEP dans les trois mois suivant la prise des mesures;

- l'éloignement du trafic, surtout celui des camions, amené par le déplacement de la route 132 au sud du village permettra d'améliorer la qualité de vie des citoyens de Val-Brillant qui résident à proximité de la route 132 actuelle;
- le MTQ devra élaborer et réaliser un programme de suivi d'une période de cinq ans sur l'évolution des niveaux de bruit pour les deux extrémités du projet où des résidences sont rapprochées du nouveau tronçon. Les suivis sonores devront être réalisés un an avant les travaux ainsi que un an et cinq ans après le début de l'exploitation de la nouvelle route. Les rapports de suivi devront être transmis au MDDEP au plus tard trois mois après chaque série de mesures;
- une mesure du niveau d'eau des lacs de l'ancienne carrière, en période d'étiage, devra être effectuée avant les travaux de construction et les deux années après le début de l'exploitation de la nouvelle route. Avec ces données, une évaluation sur l'écologie doit être effectuée. Advenant un changement notable du niveau d'eau, des mesures d'atténuation appropriées ainsi qu'un suivi devront être proposés si les écosystèmes de ces lacs s'avéraient menacés;
- l'engagement du MTQ à laisser le viaduc actuel en place et à effectuer sa réfection est adéquat et contribue à diminuer les impacts négatifs du projet;
- les mesures d'atténuation prévues, entre autres l'utilisation d'abat-poussières, l'ajout d'une signalisation routière adéquate aux deux extrémités du projet, la construction d'une déviation temporaire pour le transport ferroviaire et celles servant à réduire la dispersion des particules dans l'eau, permettent de diminuer les inconvénients temporaires de la construction du projet. La réalisation des travaux en milieu aquatique devra se faire entre le 1^{er} juin et le 15 septembre inclusivement;
- le MTQ devra élaborer et proposer un programme de surveillance environnemental en ce qui concerne les nuisances sonores lors des travaux de construction, et plus particulièrement lors du transport par camions, pour les résidences les plus rapprochées du nouveau tronçon. Ce programme devra établir les niveaux sonores à ne pas dépasser pendant les travaux dans tous les secteurs résidentiels, institutionnels ou récréatifs et devra inclure des mesures de sonométrie ainsi que des mesures d'atténuation, le cas échéant. Le programme devra être présenté au MDDEP pour approbation dans les six mois à partir de la date du décret;
- le MTQ devra réaliser une étude sur les niveaux de vibration qui seront induits en période de construction lors des travaux de dynamitage et proposer des mesures d'atténuation le cas échéant, notamment si des plaintes sont formulées.

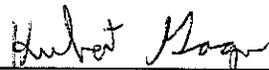
Recommandation

L'analyse environnementale du projet de reconstruction de la route 132 sur le territoire de la Municipalité de Val-Brillant permet de conclure que le projet est justifié et acceptable sur le plan environnemental. Les impacts engendrés par le projet y sont décrits de façon satisfaisante et seront convenablement atténués si les mesures d'atténuation proposées dans l'étude d'impact, de même que les recommandations incluses au présent rapport, sont appliquées.

En conséquence, nous considérons qu'un certificat d'autorisation peut être délivré par le gouvernement en faveur du MTQ afin de réaliser le projet de reconstruction de la route 132 sur le territoire de la Municipalité de Val-Brillant conformément aux recommandations énoncées dans le présent rapport.



Denis Talbot, M. Sc. Environnement
Chargé de projet
Service des projets en milieu terrestre



Hubert Gagné, géographe
Analyste
Service des projets en milieu terrestre

RÉFÉRENCES

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'impact sur l'environnement du projet de reconstruction de la route 132 – Municipalité de Val-Brillant (sd) – MRC La Matapédia – Rapport final*, mai 2001, 110 pages et 8 annexes;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement du Québec – Étude d'impact sur l'environnement du projet de reconstruction de la route 132 à Val-Brillant (Matapédia) – Document complémentaire*, novembre 2001, 16 pages et 5 annexes;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'impact sur l'environnement du projet de reconstruction de la route 132 – Municipalité de Val-Brillant (sd) – MRC La Matapédia – Résumé*, décembre 2001, 18 pages;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Argumentaire additionnel – Demande d'autorisation à la CPTAQ-ALU – Projet de reconstruction de la route 132 – Municipalité de Val-Brillant, MRC de La Matapédia*, 28 février 2006, 9 pages et 6 annexes;
- Lettre de M. Victor Bérubé, du ministère des Transports, à M^{me} Marie-Claude Théberge, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 26 mars 2008, présentant une série d'ententes intervenues avec la Municipalité de Val-Brillant concernant le projet de reconstruction de la route 132, 3 pages.

CADRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE QUÉBÉCOIS RELATIF À LA PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT :

- Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2 (chapitre I));
- Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9);
- Règles de procédures relatives au déroulement des audiences publiques (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 19);
- Règlement relatif à l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement, D. 1529-93 (1993) 125 G.O. II, 7766 [c. Q-2, r. 1.001].

ANNEXES

ANNEXE 1 LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE ET DES MINISTÈRES CONSULTÉS

L'évaluation de la recevabilité de l'étude d'impact et de l'acceptabilité environnementale du projet a été réalisée par le Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales en collaboration avec les unités administratives concernées du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs :

- la Direction régionale du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine;
- la Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère;
- la Direction des politiques de l'eau;
- la Direction du patrimoine écologique et des parcs;
- le Bureau des changements climatiques;

et les ministères suivants :

- le ministère des Ressources naturelles et de la Faune;
- le ministère du Tourisme;
- le ministère des Affaires municipales et des Régions;
- le ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine;
- le ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation;
- le ministère de la Sécurité publique.

ANNEXE 2 CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

| Date | Événement |
|-----------------------------|---|
| 1994-10-14 | Réception de l'avis de projet au ministère de l'Environnement |
| 1995-05-08 | Transmission de la directive à l'initiateur |
| 2001-05-24 | Réception de l'étude d'impact |
| 2001-05-31 au 2001-07-26 | Consultation interministérielle sur la recevabilité de l'étude d'impact |
| 2001-07-27 | Transmission à l'initiateur d'une série de questions et commentaires dans le cadre de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact |
| 2001-11-09 | Dépôt des réponses aux questions et commentaires par l'initiateur |
| 2001-12-27 | Transmission de l'avis de recevabilité et du mandat d'information publique au BAPE |
| 2002-01-15 | Début de la période d'information et de consultation publiques |
| 2002-03-01 | Fin de la période d'information et de consultation publiques |
| 2002-03-25 | Début de la période d'audiences publiques |
| 2002-07-25 | Fin de la période d'audiences publiques |
| 2006-02-28 | Dépôt du document du MTQ (argumentaire additionnel) présentant le projet optimisé |
| 2006-06-08 | Réception de la décision de la CPTAQ |
| 2008-03-28 | Réception d'une lettre du MTQ présentant une série d'ententes intervenues avec la Municipalité de Val-Brillant |
| 2008-12-09 | Réception des dernières informations du MTQ |

