

RAPPORT DE MÉDIATION

RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 170 ENTRE
JONQUIÈRE ET SAINT-BRUNO

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT

Édition et diffusion :
Secrétariat
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
12, rue Sainte-Anne, 1^{er} étage, Québec, G1R 3X2
Tél. : (418) 643-7447

5199, rue Sherbrooke Est, porte 3860, Montréal, H1T 3X9
Tél. : (514) 873-7790

Tous les documents recueillis lors de l'enquête préaudience et de la médiation sont disponibles au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

La commission remercie toutes les personnes et les organismes qui ont collaboré à ses travaux ainsi que le personnel du Bureau d'audiences publiques qui a assuré le support technique nécessaire à la réalisation de ce mandat.

Dépôt légal - troisième trimestre 1991
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN 2-550-22237-7



Québec, le 19 juillet 1991

Monsieur Pierre Paradis
Ministre
Ministère de l'Environnement
3900, rue de Marly, 6^e étage
Sainte-Foy (Québec)
G1X 4E4

Monsieur le Ministre,

Il me fait plaisir de vous présenter le rapport de la commission d'enquête du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement portant sur le projet de réaménagement de la route 170 de Jonquière à Saint-Bruno.

La commission était présidée par Mme Claudette Journault, commissaire permanente du Bureau.

Je vous informe par la présente que le travail de la commission dans ce dossier de médiation a permis de conclure à une solution satisfaisante.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Le président,



Bertrand Tétreault



Québec, le 19 juillet 1991

Monsieur Bertrand Tétreault, président
Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement
12, rue Sainte-Anne, 1^{er} étage
Québec (Québec)
G1R 3X2

Monsieur le Président,

Il m'est agréable de vous présenter le rapport de médiation concernant le projet de réaménagement de la route 170 entre Jonquière et Saint-Bruno.

Je tiens à souligner la grande collaboration des participants à la médiation, de même que l'esprit d'ouverture dont ils ont fait preuve et qui a permis d'en venir à une entente entre le requérant de l'audience et le promoteur. Le rôle qu'a joué Mme Monique Lajoie, secrétaire de cette commission, a certainement été déterminant pour mener à bien cette médiation.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes meilleurs sentiments.


Claudette Journault, commissaire



Québec, le 14 juin 1991

Madame Claudette Journault
Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement
12, rue Sainte-Anne, 1^{er} étage
Québec (Québec)
G1R 3X2

Madame,

Le ministre de l'Environnement, M. Pierre Paradis, a confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement le mandat de procéder à une médiation environnementale relativement au projet de réaménagement de la route 170 de Jonquière à Saint-Bruno et ce, à compter de ce jour.

Je vous confie, par la présente, la responsabilité de cette médiation qui devra se terminer le 22 juillet prochain. Mme Monique Lajoie assumera les fonctions d'analyste.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes sentiments distingués.

Le président,


Bertrand Tétreault

c.c. Mme Monique Lajoie

GGM/

Le ministre de l'Environnement

Sainte-Foy, le 14 juin 1991

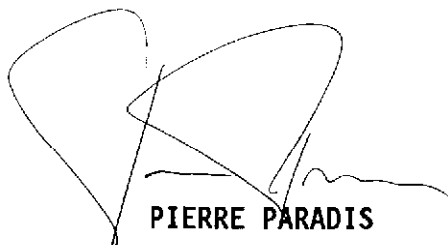
Monsieur Bertrand Tétreault
Président
BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES
SUR L'ENVIRONNEMENT
12, rue Sainte-Anne, 1er étage
Québec (Québec)
G1R 3X2

Monsieur le Président,

En ma qualité de ministre de l'Environnement et conformément aux articles 6.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement je donne mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de procéder à une médiation environnementale dans le cadre du dossier "Projet de réaménagement de la route 170 de Jonquière à Saint-Bruno".

Considérant que dans ce dossier, les intervenants ont souhaité qu'une telle démarche ait lieu, je vous demande de faire en sorte que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement entreprenne immédiatement les procédures requises et qu'un rapport de cette médiation environnementale me soit produit le 22 juillet prochain.

Veuillez recevoir, Monsieur le Président, l'expression de mes meilleurs sentiments.



PIERRE PARADIS

3900, rue de Marly
6e étage
Sainte-Foy (Québec)
G1X 4E4
Téléphone: (418) 643-8259
Télécopieur: (418) 643-4143

5199, rue Sherbrooke Est
bureau 3860
Montréal (Québec)
G1T 3X9
Téléphone: (514) 873-8374
Télécopieur: (514) 873-2413



TABLE DES MATIÈRES

Liste des figures	XIII
Liste des annexes	XV
Chapitre 1 — LA DESCRIPTION DU PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 170 DE JONQUIÈRE À SAINT-BRUNO	1
Chapitre 2 — LES PRINCIPAUX IMPACTS IDENTIFIÉS	5
Chapitre 3 — INTRODUCTION À LA MÉDIATION	9
3.1 Les étapes ayant précédé la médiation	9
3.2 La description du mandat de médiation	10
3.3 Les motifs du requérant	10
3.4 La conduite de la médiation	11
Chapitre 4 — L'ENTENTE INTERVENUE	13
4.1 Chemin de ferme pour la machinerie agricole et chemin d'accès pour le transport du bois	13
4.2 Accès plus sécuritaire à la route 170 à partir du chemin du 9 ^e rang	14
4.3 Acquisition de la parcelle du lot 11 - partie (rang VIII de Saint-Bruno)	14
CONCLUSION	17

LISTE DES FIGURES

1.1	Localisation du projet	2
4.1	Zone de médiation	15

LISTE DES ANNEXES

1- Liste des documents déposés	1
2- Rapport de la commission d'enquête (31 mai 1991)	5
3- Propositions du ministère des Transports du Québec (8 juillet 1991)	9
4- Lettre du requérant au ministre Pierre Paradis (15 juillet 1991)	21

CHAPITRE **1**

La description du projet
de réaménagement de la route 170
de Jonquière à Saint-Bruno

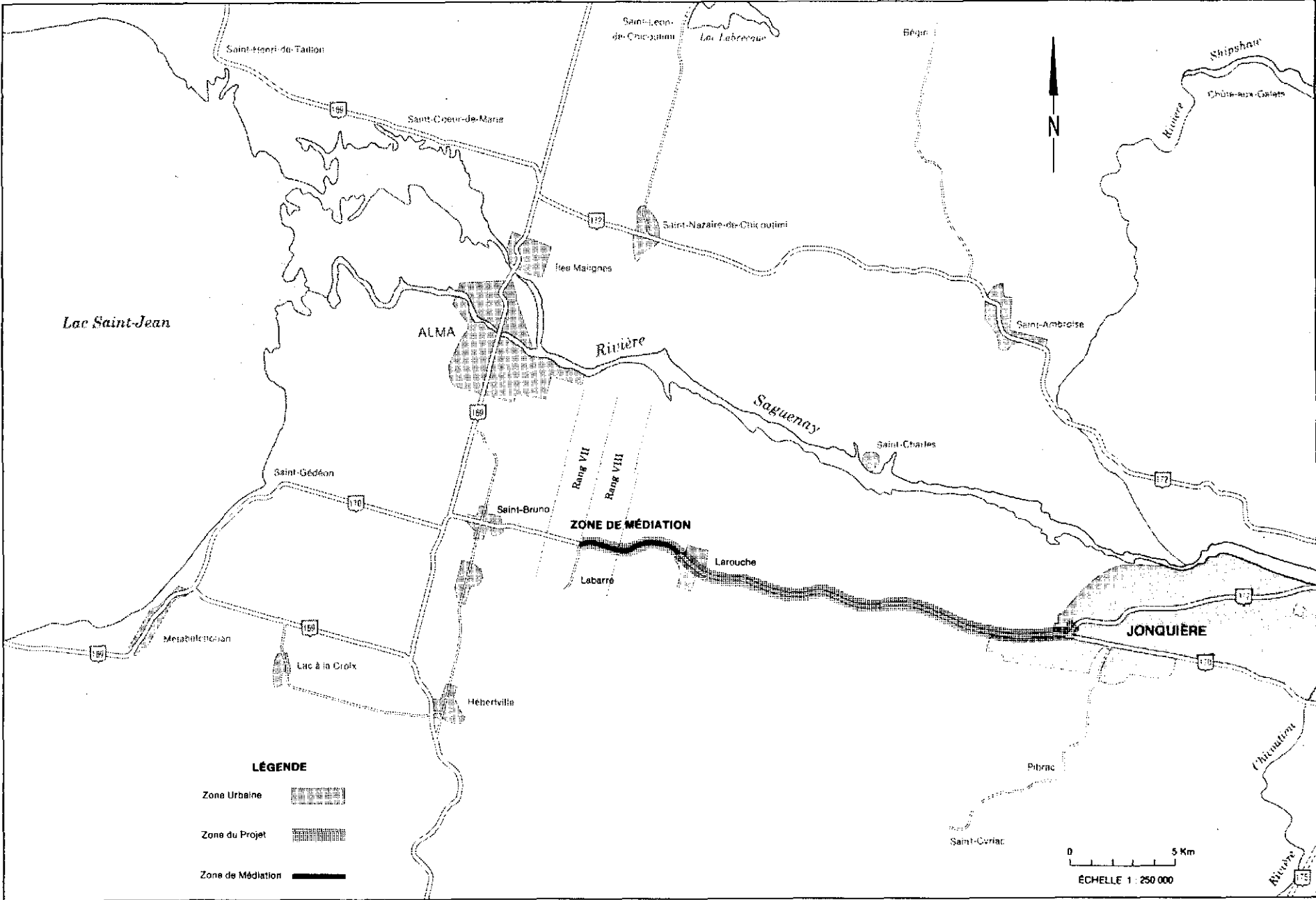
Le ministère des Transports du Québec (MTQ) se propose de procéder au réaménagement à quatre voies séparées de la route 170 dans les municipalités de Jonquière, Larouche et Saint-Bruno. Le réaménagement projeté s'étendrait sur une distance de 26 kilomètres à partir d'un point situé à l'ouest de Jonquière, non loin de l'intersection de la rue Neilson et du boulevard Harvey, jusqu'au 8^e rang de Saint-Bruno (Labarre)(figure 1.1).

La solution retenue par le MTQ vise, notamment, à hausser le niveau de sécurité, à améliorer la fluidité de la circulation par l'élimination des dépassements dangereux, des pelotons de véhicules et des écarts de vitesse, à optimiser l'utilisation du réseau routier existant et à soutenir les diverses activités économiques en facilitant l'accès et les échanges entre les centres urbains de la région. La route 170 a été identifiée par le ministère des Transports comme étant le lien le plus efficace, au sud de la rivière Saguenay, entre les deux sous-régions du Saguenay et du Lac-Saint-Jean.

Le projet consisterait en une route à quatre voies divisées comportant deux chaussées distinctes. Un des principes de base du réaménagement serait de récupérer, dans la mesure du possible, la plate-forme de l'actuelle route à deux voies pour en faire une des deux chaussées de la route projetée, ce qui implique que les terrains requis pour l'élargissement pourraient être acquis d'un seul côté de la route actuelle.

Figure 1.1

LOCALISATION DU PROJET



La localisation du tracé doit tenir compte des résistances environnementales au point de vue biophysique et humain et des contraintes techniques liées à la mise en place de modifications majeures apportées à la route existante. Ainsi, à partir de Jonquière, les deux premiers kilomètres de la route seraient reconstruits sans empiétement supplémentaire au-delà des limites de l'emprise actuelle, d'abord à quatre voies contiguës par marquage au sol et ensuite séparées par un terre-plein de 5 m de largeur. Entre les chaînages 12+000 et 14+200, le terre-plein central irait graduellement en s'élargissant et le tracé empiéterait du côté nord de la route actuelle sur un kilomètre pour éviter la Maison Roch Saint-Gelais. Du chaînage 14+200 au chaînage 21+000, la route actuelle serait conservée comme chaussée sud alors que l'autre chaussée serait réalisée du côté nord. Les deux kilomètres suivants seraient caractérisés par une récupération partielle de la route actuelle comme nouvelle chaussée nord et par une correction de courbe à l'occasion de laquelle le promoteur a choisi d'empiéter dans un élargissement de la rivière Dorval, du côté sud, pour éviter la majorité des résidences constituant le lieu-dit Moquin du côté nord. Entre les chaînages 23+200 et 31+500, l'empiétement est également projeté du côté nord. Pour le restant du tracé, l'empiétement se ferait du côté sud de la route actuelle.

À l'exception des quatre premiers kilomètres à partir de Jonquière, l'ensemble du tronçon étudié serait reconstruit à quatre voies séparées par un terre-plein gazonné de 14,7 m de largeur, dans une emprise nominale large de 60 m. Par rapport à l'emprise actuelle, qui oscille généralement entre 35 m et 40 m de largeur, l'emprise supplémentaire à acquérir représenterait donc une bande de terrain de l'ordre de 22 m. Différents facteurs pourraient faire varier la largeur effective de l'emprise par rapport à la largeur nominale de 60 m. Par exemple, l'utilisation d'un drainage souterrain au lieu d'un fossé ou le partage d'un fossé avec la voie ferrée adjacente pourrait réduire sa largeur, alors que des terrassements importants (remblais ou déblais) pourraient nécessiter son élargissement.

La présence d'un terre-plein central entraînerait nécessairement une modification des conditions d'accès pour les riverains, puisqu'elle empêcherait les virages à gauche. Le promoteur a prévu quelque 24 ouvertures, dont l'espacement moyen est supérieur à 900 m, pour permettre les changements de direction. Ces ouvertures seraient dotées d'une voie de refuge située à gauche de la chaussée.

Le promoteur mentionne dans son étude d'impact que l'échéancier de réalisation du projet n'est pas encore tout à fait arrêté et il ajoute que les plans et devis ne seront pas terminés, ni le processus d'expropriation entrepris, avant l'émission du certificat d'autorisation du gouvernement. Les coûts du projet, comprenant la construction et l'expropriation, y sont estimés à environ 41,5 millions de dollars.

CHAPITRE 2

Les principaux impacts identifiés

L'étude d'impact réalisée par le ministère des Transports du Québec, promoteur du projet, a permis d'identifier les impacts que devraient subir les milieux naturel et humain, tout en tenant compte de l'utilisation majoritairement agroforestière de la zone d'intervention. Les impacts sont identifiés pour la période d'exécution des travaux ainsi qu'en période d'opération, c'est-à-dire lorsque les aménagements seront réalisés.

Dans son étude d'impact, le MTQ souligne que le projet qu'il propose est optimisé, car il atteint les objectifs fixés tout en réduisant les impacts par la mise en oeuvre de mesures d'atténuation appropriées.

Les principaux impacts identifiés sur les composantes du milieu peuvent se résumer ainsi :

Le *milieu naturel* serait touché dans ses dimensions physique, aquatique et terrestre. Les principaux impacts physiques identifiés par le MTQ sont l'augmentation du ruissellement et de la vitesse d'écoulement des eaux de drainage, les risques d'érosion et de sédimentation et l'effet de coupes de roc importantes. Dans le domaine aquatique, une remise en suspension de sédiments dans les cours d'eau et fossés de drainage risquerait de perturber la vie faunique. L'impact est qualifié de moyen pour le ruisseau des Chasseurs et les rivières Dorval et Bruyère où différents types d'intervention sont prévus (redressement de méandres, pose de ponceaux, remblayage, etc.). Enfin, la perte de 21 hectares de boisé constituerait un impact moyen sur le milieu terrestre. Dans son étude d'impact, le

promoteur propose toute une série de mesures visant à atténuer les impacts identifiés.

Le *milieu humain* subirait des impacts touchant principalement les secteurs bâtis et l'affectation du territoire. L'expropriation ou le déplacement de 45 bâtiments (37 résidences et leurs dépendances, deux stations-service, deux ateliers de soudure, une résidence avec dépanneur, deux bâtiments de télécommunication et un restaurant-bar) constituerait des impacts majeurs. De plus, des rapprochements de l'emprise pouvant, de façon relative, porter atteinte à l'intégrité actuelle de certaines propriétés sont considérés comme un impact majeur pour six d'entre elles, et moyen pour sept autres. Un autre impact résulterait des modifications apportées à l'accessibilité aux bâtiments par le terre-plein central. Dans certains cas, un impact positif découlerait de l'augmentation des marges de recul de certaines résidences. D'autres propriétés, au contraire, verraient leur superficie réduite au point d'y interdire toute construction à l'avenir. Enfin, les travaux de construction occasionneraient de nombreux impacts temporaires, comme le ralentissement de la circulation, la poussière, la fumée, le bruit, etc.

Pour le promoteur, compte tenu de l'expropriation et des déplacements des bâtiments, la seule mesure d'atténuation possible serait leur relocalisation sur le site, selon le choix des propriétaires, en tenant compte de la superficie résiduelle des surfaces contiguës disponibles et des contraintes physiques ou légales éventuelles. Pour les cas de rapprochement, aucune mesure particulière autre que celle découlant du processus d'expropriation ne serait envisagée. Le MTQ préconise des mesures ayant trait à la protection de l'eau potable pour les secteurs non desservis par l'aqueduc et il suggère l'acquisition des lots vacants désormais non conformes pour la construction.

L'étude d'impact aborde le *milieu ambiant* sous ses dimensions sonore et visuelle. Sur l'ensemble du projet, huit résidences subiraient un impact sonore fort, treize un impact moyen et 27 un impact faible. L'aspect visuel serait touché par les nombreux déblais et remblais et par les coupes de roc nécessaires au projet et atteignant parfois des hauteurs imposantes.

Les impacts sur le *milieu agricole* concernent la perte de superficies agricoles d'environ 7,87 hectares touchant cinq exploitations de terres en

culture, les modifications au système de drainage agricole, la circulation de la machinerie agricole et l'accessibilité aux parcelles rendue plus difficile par la présence du terre-plein central. Selon le MTQ, les négociations prévues avec les agriculteurs durant le processus d'expropriation devraient permettre d'atténuer les problèmes agricoles grâce à des solutions comme la création d'ouvertures dans le terre-plein, le réaménagement de chemins de ferme, l'adoption d'une signalisation routière appropriée, etc. Ce sont les impacts sur l'utilisation agricole de la zone sous influence qui ont motivé la demande d'audience publique.

CHAPITRE 3

Introduction à la médiation

3.1 Les étapes ayant précédé la médiation

Le 16 août 1990, le ministre de l'Environnement demandait au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement d'entreprendre la période d'information relativement au projet de réaménagement de la route 170 entre Jonquière et Saint-Bruno.

Durant la période d'information, qui s'est déroulée du 10 septembre au 24 octobre 1990, plusieurs propriétaires susceptibles d'être expropriés se sont manifestés et, le 16 octobre 1990, un requérant demandait la tenue d'une audience publique invoquant qu'un fort impact marquerait son exploitation agricole.

Le 1^{er} mai suivant, le ministre de l'Environnement donnait au BAPE un mandat d'enquête préaudience, en vertu de l'article 6.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement, de manière à évaluer la possibilité de procéder à une médiation.

Les rencontres subséquentes avec le requérant et le promoteur mirent en évidence le fait qu'aucun des points soulevés ne mettait en jeu les aspects fondamentaux du projet, et les deux parties manifestèrent leur accord de principe à procéder par voie de médiation. Un rapport d'enquête était alors transmis au ministre de l'Environnement, le 31 mai 1991, recommandant qu'une médiation environnementale soit entreprise.

3.2 La description du mandat de médiation

Considérant l'intérêt des parties concernées pour un processus de médiation environnementale, le ministre de l'Environnement mandatait le BAPE de procéder à une médiation environnementale le 14 juin 1991, et ce, en vertu de l'article 6.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Se terminant le 22 juillet 1991, ce mandat donnait au BAPE cinq semaines pour entreprendre les procédures requises et établir une entente entre les parties, le cas échéant.

3.3 Les motifs du requérant

Après avoir pris connaissance de l'étude d'impact et discuté avec les représentants du promoteur, le requérant s'inquiétait de certaines conséquences dues au réaménagement de la route 170. Sa demande d'audience était motivée par les préoccupations suivantes :

- 1) L'impossibilité d'accéder à la route 170 réaménagée à partir du lot 11, partie du rang IX, au moyen de chemins d'accès pour le transport de plantes fourragères et de bois.
- 2) Un risque de danger accru, lors de l'utilisation de machinerie agricole, pour accéder à la route 170 par le biais du chemin du 9^e rang. En effet, la longueur des «trains de ferme», excédant la largeur du terre-plein projeté, empêcherait l'utilisateur d'y attendre de façon sécuritaire le moment propice pour s'insérer au trafic routier.
- 3) La possibilité que la perte, par expropriation, d'une section du lot 11, partie du rang VIII, en réduise la superficie au point d'y empêcher la construction d'une résidence pour laquelle le requérant a déjà obtenu un permis.

3.4 La conduite de la médiation

Immédiatement après avoir reçu du ministre de l'Environnement mandat de tenir une médiation environnementale, la commission a demandé au MTQ de développer des mesures d'atténuation visant à réduire les impacts identifiés par le requérant de l'audience. Le MTQ présentait au BAPE, le 2 juillet 1991, l'ensemble des solutions qui étaient, selon lui, susceptibles de réduire les impacts identifiés.

Le 3 juillet, la commission présentait au requérant les propositions du promoteur. Au cours de la même journée, une rencontre conjointe requérant — promoteur se tenait en présence de la commission. Lors de cette rencontre, le requérant obtenait des précisions concernant les propositions du MTQ et les faisait inclure dans le document officiel du MTQ. Une entente de principe était conclue le 3 juillet entre le promoteur et le requérant. Tel que convenu, cette entente était officialisée d'abord par le MTQ. En effet, dans une lettre adressée à la commission en date du 9 juillet, le sous-ministre adjoint au génie, M. Alain Vallières, présentait officiellement les propositions de son ministère et s'engageait, au nom de son organisme, à ce que soient respectées les mesures décrites dans le texte intitulé «Propositions du ministère des Transports relatives à la médiation environnementale du BAPE — Projet de la route 170 à quatre voies divisées entre Saint-Bruno et Jonquière» (annexe 3).

Le 16 juillet, la commission recevait copie de la lettre datée du 15 juillet, signée par le requérant et adressée au ministre de l'Environnement, M. Pierre Paradis. Dans cette lettre, le requérant retirait sa demande d'audience et se déclarait satisfait de l'entente intervenue avec le MTQ.

CHAPITRE **4**

L'entente intervenue

Les propositions du MTQ ayant fait l'objet de l'entente sont présentées intégralement à l'annexe 3.

4.1 Chemin de ferme pour la machinerie agricole et chemin d'accès pour le transport du bois

Le MTQ s'est engagé à défrayer les coûts de construction et d'entretien d'un chemin d'accès pour la machinerie agricole afin de desservir le lot 11 du rang IX de Saint-Bruno, ainsi qu'un accès par le chemin du 9^e rang. Le chemin de ferme devrait être réalisé sur la propriété du requérant, à la limite de l'emprise appartenant au MTQ.

Le MTQ s'est également engagé à défrayer les coûts de construction et d'entretien d'un chemin d'accès à partir de la route 170, devant être carrossable pour des camions transportant du bois de coupe. Le projet du MTQ prévoira donc une sortie carrossable pour ce type de véhicule dans le secteur «est» du terrain du requérant.

L'engagement du MTQ stipule que, bien que les coûts soient à la charge du Ministère, la construction et l'entretien de ces deux chemins d'accès seront la responsabilité du requérant.

4.2 Accès plus sécuritaire à la route 170 à partir du chemin du 9^e rang

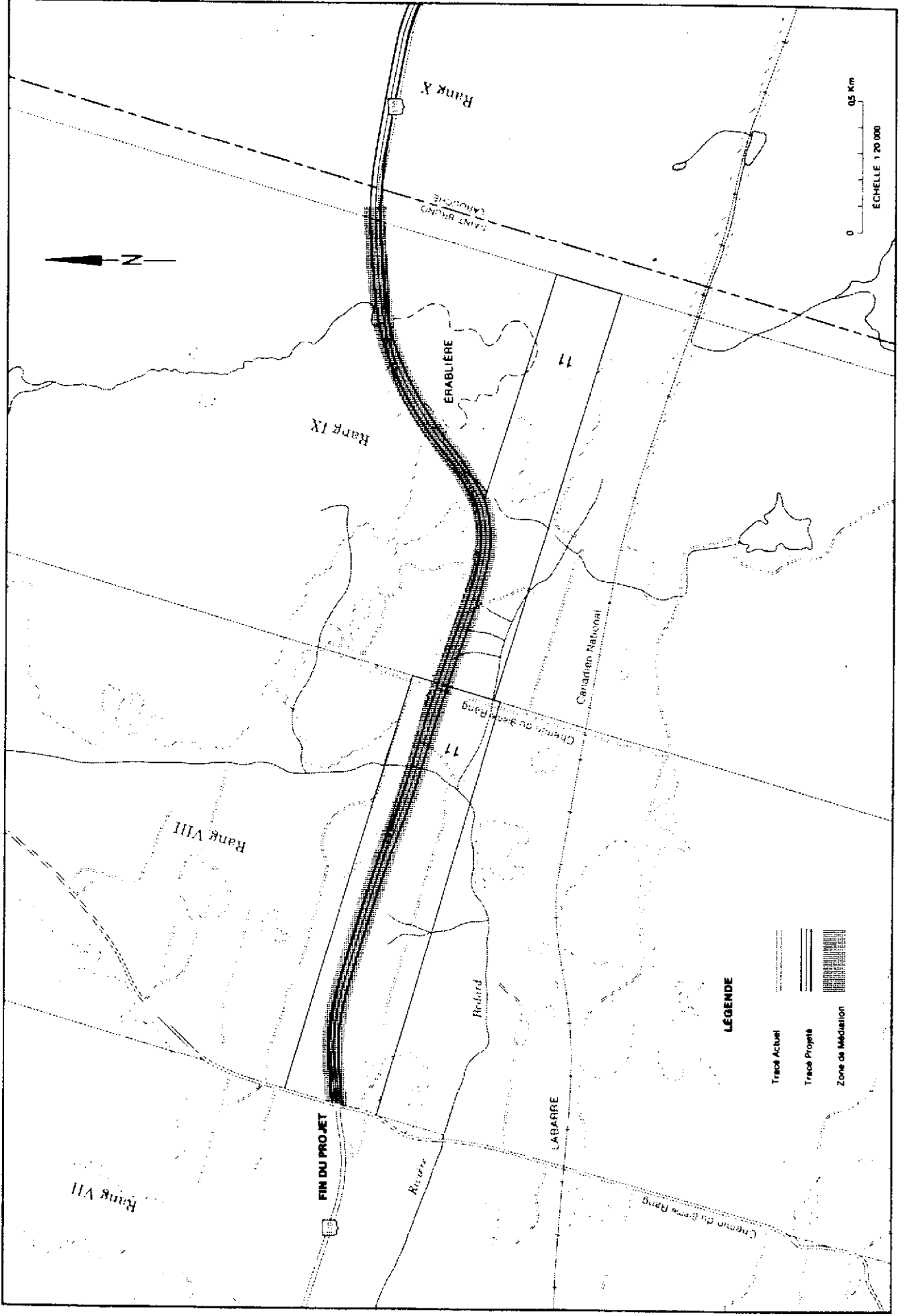
Le requérant doit utiliser la route 170 via le chemin du 9^e rang pour effectuer le lien entre le lot 11 du rang IX et ses bâtiments situés sur le chemin du 8^e rang (figure 4.1). À la suite du réaménagement de la route 170, le terre-plein central prévu serait d'une longueur de l'ordre de 14,5 m, ce qui est inférieur à la longueur d'un «train de ferme» de 21,5 m, soit un tracteur et deux remorques. Le MTQ reconnaît d'ailleurs qu'il sera impossible pour un «train de ferme» de se réfugier dans l'ouverture du terre-plein pour traverser la route en deux étapes. Après avoir étudié, sur le plan de la signalisation, la possibilité d'améliorer la sécurité à cette intersection pour les déplacements de «trains de ferme», il conclut «qu'il n'y a pas de signalisation appropriée qui permette d'améliorer de façon significative la sécurité dans le cas de ce type de véhicule». Dans ce cas, la solution que le MTQ a proposée, et qui a été à la satisfaction du requérant, peut se résumer ainsi : le requérant devra utiliser une seule remorque au lieu de deux pour le transport du foin de cette parcelle. «Il pourra alors accéder à la route 170 par le biais du chemin du 9^e rang de la manière suivante : traverser les deux voies en direction de Jonquière et se réfugier dans l'ouverture du terre-plein, puis, dans une deuxième étape, accéder à la voie de droite en direction de Saint-Bruno». Le MTQ accepte de tenir compte de cet aspect et d'indemniser le requérant pour les frais encourus, y compris ceux liés au temps ou au personnel supplémentaire généré par l'utilisation d'une seule remorque.

4.3 Acquisition de la parcelle du lot 11 - partie (rang VIII de Saint-Bruno)

Le MTQ prévoit acquérir par expropriation une partie du lot 11, rang VIII de Saint-Bruno, pour son projet routier. Le requérant, craignant que la partie résiduelle ne soit plus suffisamment grande pour construire une résidence, a demandé au promoteur que soit développée une mesure d'atténuation pour réduire ou éviter cet impact.

RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 170
JONQUIÈRE - SAINT-BRUNO

Figure 4.1
ZONE DE MÉDIATION




Après avoir effectué des vérifications concernant cette question, le MTQ a conclu que d'après les premières évaluations, la partie résiduelle de terrain en question aura, après expropriation, une superficie d'au moins 4 500 m² et qu'il sera encore possible d'utiliser ce terrain pour construire une résidence, pour laquelle un permis de construction a été demandé en juin 1989. «La superficie résiduelle est (plus de 4 500 m²) amplement suffisante, puisque la norme minimale pour un terrain partiellement desservi (aqueduc, dans ce cas-ci) est de 1 500 m².» De plus, après avoir évalué l'impact sonore associé au projet en ce qui concerne ce terrain, le MTQ qualifie l'impact sonore de faible puisque le niveau sonore évalué en 1987 à 60 dB(A) passerait à 62,8 dB(A) en l'an 2010, la différence étant reliée à l'augmentation prévue de la circulation.

L'analyse du MTQ conclut que le requérant pourrait toujours utiliser son terrain pour les fins prévues sans préjudice majeur sur le plan environnemental et que, par conséquent, la justification de l'achat de toute la parcelle resterait à établir et devrait être négociée lors des démarches d'expropriation, où les droits du requérant «seraient adéquatement protégés» selon les termes mêmes de l'engagement du MTQ. Cette réponse a également été à la satisfaction du requérant.

Conclusion

La médiation environnementale a permis de développer des mesures d'atténuation et de compensation et ce, à la satisfaction du requérant. Le ministre des Transports du Québec s'est engagé à donner suite à l'ensemble des propositions ayant fait l'objet de l'entente. De ce fait, le décret autorisant le projet devra tenir compte de l'engagement du MTQ en date du 9 juillet 1991, en y faisant référence.

Fait à Québec, le 19 juillet 1991



Claudette Journault, commissaire

En collaboration avec :

Mme Monique Lajoie, biologiste, B.Sc.

Annexe 1

Liste des documents déposés

LISTE DES DOCUMENTS DÉPOSÉS

- 1 Avis de projet du 20 août 1985 (voir l'annexe 6 du volume "Annexes" de l'étude d'impact).
- 2 Directive ministérielle du 24 janvier 1986 (voir l'annexe 7 du volume "Annexes" de l'étude d'impact).
- 3 QUÉBEC, MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'impact sur l'environnement / Réaménagement de la route 170 / Jonquière - Saint-Bruno*, par Polytech inc., mai 1988, 176 pages.
- 4 QUÉBEC, MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'impact sur l'environnement / Réaménagement de la route 170 / Jonquière - Saint-Bruno / Annexes*, par Polytech inc., 12 annexes et cartes.
- 5 Questions du MENVIQ et commentaires des ministères consultés sur l'étude d'impact, 17 novembre 1988.
- 6 QUÉBEC, MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'impact sur l'environnement / Réaménagement de la route 170 / Jonquière - Saint-Bruno / Document complémentaire*, «Réponses du MTQ aux questions du MENVIQ et addendum», Service de l'environnement, 24 mai 1989.
- 7 Questions et commentaires sur l'étude d'impact et document complémentaire de mai 1989, MENVIQ, 5 pages, janvier 1990.
- 8 Réponses du MTQ aux questions et commentaires émis par le MENVIQ en date du 4 janvier 1990, 32 pages, 13 mars 1990.

- 9 QUÉBEC, MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'impact sur l'environnement / Réaménagement de la route 170 / Jonquière - Saint-Bruno / Résumé*, Service de l'environnement, mars 1990, 37 pages et une carte.
- 10 Avis du 14 juin 1990 sur la recevabilité de l'étude d'impact.
- 11 Mandat du ministre Pierre Paradis demandant au BAPE d'entreprendre une consultation publique.
- 12 Communiqué du BAPE annonçant la période d'information du 10 septembre au 24 octobre 1990 (10 septembre 1990).
- 13 Demande d'audience publique (16 octobre 1990).
- 14 Rapport de la période d'information (25 octobre 1990).
- 15 Mandat d'enquête préaudience du ministre Pierre Paradis (6 mai 1991).
- 16 Rapport de la commission d'enquête (31 mai 1991).
- 17 Lettre d'acceptation du MTQ d'aller en médiation (31 mai 1991).
- 18 Lettre du ministre Pierre Paradis demandant au BAPE de rendre public le rapport d'enquête préaudience (14 juin 1991).
- 19 Mandat du ministre Pierre Paradis de procéder à une médiation environnementale (14 juin 1991).
- 20 Communiqué du BAPE annonçant la tenue de la médiation (20 juin 1991).
- 21 Propositions du MTQ relatives à la médiation environnementale du BAPE (10 juillet 1991).
- 22 Lettre du requérant acceptant les propositions du MTQ et retirant sa demande d'audience publique (15 juillet 1991).

Annexe 2

Rapport de la commission d'enquête

(31 mai 1991)



Québec, le 31 mai 1991

Monsieur Bertrand Tétreault, président
Bureau d'audiences publiques
sur l'Environnement
12, rue Sainte-Anne, 1^{er} étage
Québec (Québec)
G1R 3X2

Monsieur le Président,

Il me fait plaisir de vous communiquer le résultat de l'enquête que nous avons tenue, conformément au mandat confié, le 1^{er} mai 1991, au Bureau d'audiences publiques sur l'Environnement, sur le projet de réaménagement de la route 170 de Jonquière à Saint-Bruno.

Cette enquête fait suite à une demande d'audience publique effectuée durant la période d'information de 45 jours qui a eu lieu, entre le 10 septembre et le 24 octobre 1990, dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

Le ministère des Transports du Québec, en tant que promoteur, se propose de réaménager environ 26 km de la route 170 à partir de l'intersection de la rue Neilson et du boulevard Harvey à Jonquière jusqu'au 8^e rang à Saint-Bruno. L'actuelle route à deux voies serait modifiée pour devenir une route à quatre voies, séparée par un terre-plein sur la plus grande partie du tronçon.

Un des principes de base du réaménagement serait de récupérer, dans la mesure du possible, la plate-forme de la route actuelle pour en faire une des deux chaussées de la route projetée, ce qui implique que les terrains requis pour l'élargissement pourraient être acquis d'un seul côté de la route actuelle.

... 2

La présence d'un terre-plein central entraînerait une modification des conditions d'accès pour les riverains puisqu'elle diminuerait les possibilités de virages à gauche. Le promoteur a prévu quelque 24 ouvertures, dotées d'une voie de refuge à gauche de la chaussée, pour permettre les changements de direction.

Pour accomplir son mandat d'un mois commençant le 6 mai 1991, la commission s'est déplacée à Saint-Bruno dès le 7 mai pour y rencontrer le requérant et pour avoir un aperçu du site du projet. A cette occasion, le requérant a pu exposer d'une façon plus détaillée les motifs de sa demande d'audience. Les points soulevés lors de cette rencontre ne mettent pas en jeu les aspects fondamentaux du dossier et pourraient faire l'objet de solutions précises. Le requérant a alors manifesté le désir que soient entreprises des démarches de médiation.

Deux jours plus tard, soit le 9 mai 1991, la commission rencontrait le promoteur pour lui faire part des motifs à l'appui de la demande d'audience. Enfin, le 31 mai 1991, le promoteur signifiait à la commission son intention de participer à un éventuel processus de médiation.

Suite à ces rencontres, nous vous recommandons de demander au ministre de l'Environnement, M. Pierre Paradis, de confier au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, un mandat de médiation pour une durée de deux mois.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes meilleurs sentiments.


Claudette Journault,
commissaire

p.j.

Annexe 3

Propositions du ministère des Transports du Québec

(8 juillet 1991)



Bureau du sous-ministre
adjoint au Génie

Québec, le 9 juillet 1991

Madame Claudette Journault, commissaire
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
12, rue Sainte-Anne
Québec, (Québec)
G1R 3X2

OBJET: Médiation environnementale
Route 170, Saint-Bruno / Jonquière
Municipalité régionale de comté du Fjord du Saguenay

Chère madame,

La présente fait suite à la lettre que je vous ai transmise le 31 mai dernier et qui vous informait de notre acceptation du processus de médiation. Subséquemment, le 20 juin 1991, le ministre de l'Environnement, monsieur Pierre Paradis, vous mandatait de tenir une telle médiation entre les parties.

Dans le cadre de cette médiation, les représentants du ministère des Transports ont présenté des propositions préliminaires au requérant, monsieur Robert Gagnon, lors d'une rencontre organisée par votre Bureau le 3 juillet dernier.

Suite à cette rencontre, le Ministère a finalisé ses propositions en rapport avec les demandes spécifiques du requérant. Le document ci-joint fait état de ces propositions et constitue un engagement de la part du ministère des Transports.

Veillez agréer, chère Madame, mes salutations distinguées.

Le directeur général au Génie



Alain Vallières, ingénieur
Sous-ministre adjoint

p.j.



**PROPOSITIONS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS RELATIVE À LA
MÉDIATION ENVIRONNEMENTALE DU B.A.P.E.**

**Projet de la Route 170 à quatre voies divisées entre Saint-
Bruno et Jonquière.**

Municipalité régionale du comté du Fjord du Saguenay

Document préparé par: Le Service de l'environnement

En collaboration avec:

Service des projets (Québec)

Direction régionale (région 02)

Division des expropriations (région 02)

Service de la sécurité routière et signalisation

8 juillet 1991

L'objet de ce document est de présenter des propositions relatives à la requête de monsieur Robert Gagnon et, ce, selon les règles et usages du Ministère et en toute équité vis-à-vis l'ensemble des expropriés du projet.

Rappelons que cette requête qui provient d'une demande d'audience publique adressée au Ministre de l'Environnement, porte sur trois points spécifiques qui se résument de la façon suivante:

- Avoir un chemin de ferme en bordure de la route 170 pour desservir le lot 11 partie du rang IX, ainsi qu'un accès par le biais du chemin du 9^e rang et, également, un chemin d'accès à partir de la route 170 pour le transport du bois;
- Pouvoir accéder (virage à gauche) de façon sécuritaire à la route 170 par le biais du chemin du 9^e rang;
- Acquisition (par le ministère des Transports) du lot 11 - partie, du rang VIII de Saint-Bruno, appartenant à monsieur Robert Gagnon et situé entre la Route 170 et l'emprise de l'ancienne Route.

Avant d'aborder chacun de ces points, il importe de souligner que plusieurs aspects découlant de la demande de monsieur Gagnon, entre autres, le montant des indemnités, relèvent de la procédure de l'expropriation (subséquente à l'émission du certificat d'autorisation de réalisation) et, par conséquent, ils ne peuvent être négociés à ce stade-ci.

CHEMIN DE FERME POUR LA MACHINERIE AGRICOLE ET CHEMIN D'ACCÈS POUR LE TRANSPORT DU BOIS

Mentionnons que monsieur Gagnon exploite actuellement le lot 11 du rang IX de Saint-Bruno pour la production fourragère (partie Ouest du lot) et pour la production forestière (partie Est du lot).

La construction d'un chemin de ferme pour l'exploitation de monsieur Gagnon était suggérée dans l'étude d'impact intitulée "Réaménagement de la route 170, Jonquière - Saint-Bruno" (page 153, 2^e paragraphe, référence à l'exploitation 3).

Dans le cas du déplacement de la machinerie agricole, l'aménagement d'un chemin de ferme pour desservir le lot 11 du rang IX de Saint-Bruno, ainsi qu'un (1) accès par le chemin du 9^e rang, nous apparaissent justifiés et souhaitables dans l'optique d'une meilleure sécurité aussi bien pour l'ensemble des automobilistes circulant sur la route 170 dans ce secteur que pour monsieur Gagnon lui-même.

Ce chemin et l'accès permettront à celui-ci, lors de son retour à ses bâtiments situés sur le 8^e rang, d'accéder à la route 170 via l'intersection avec le chemin du 9^e rang. Ainsi, il évitera un détour un peu problématique par l'ouverture du terre-plein, prévue à l'est de son dernier accès.

Également, dans le cas du déplacement de camions pour sortir son bois de coupe, un chemin d'accès à partir de la route 170 (jusqu'à la pointe de son boisé: environ 100m) et carrossable pour ce type de véhicule sera prévu dans le secteur "Est" de son terrain.

En somme le Ministère accepte sa demande, mais en considération des modalités suivantes:

- Le chemin de ferme et le chemin d'accès pour les camions seront localisés sur sa propriété;
- Le chemin de ferme sera localisé à la limite de l'emprise appartenant au Ministère;
- La construction et l'entretien des chemins seront la responsabilité de monsieur Gagnon;

- Le montant de l'indemnisation versé à celui-ci, pour la construction et l'entretien des chemins sera négocié en temps et lieu, c'est à dire lors du processus de l'expropriation. L'indemnisation sera évaluée en fonction des caractéristiques techniques propres à ces types de chemin et des caractéristiques des lieux.

ACCÈS PLUS SÉCURITAIRE À LA ROUTE 170 À PARTIR DU 9^e RANG

Suite au réaménagement de la route 170 à 4 voies divisées, monsieur Gagnon devra accéder à cette route par le biais du chemin du 9^e rang, lors de son retour à ses bâtiments. La largeur du terre-plein central à cet endroit qui est de l'ordre de 14,5 m, est inférieure à la longueur d'un "train de ferme" de 21,5m (70 pieds), soit un tracteur et deux (2) remorques.

Dans ce cas, il sera impossible pour celui-ci, avec un voyage de deux remorques de foin, de se réfugier dans l'ouverture du terre-plein pour traverser la route en deux étapes. Il devra alors accéder à la route 170 d'un seul trait. Cette situation n'est pas sans risque pour sa sécurité et celle des autres usagers.

Le Ministère a étudié, sur le plan de la signalisation, la possibilité d'améliorer la sécurité à cette intersection pour les déplacements de "trains de ferme". Il ressort de cette étude qu'il n'y a pas de signalisation appropriée qui permette d'améliorer de façon significative la sécurité dans le cas de ce type de véhicule.

La solution la plus sécuritaire serait à notre avis, l'utilisation d'une seule remorque au lieu de deux pour le transport du foin de cette parcelle. Il pourra alors accéder à la route 170 par le biais du chemin du 9^e rang de la manière suivante: traverser les deux voies en direction de Jonquière et se réfugier dans l'ouverture du terre-plein, puis dans une deuxième étape accéder à la voie de droite en direction de Saint-Bruno.

Le Ministère accepte de tenir compte de cet aspect et, indemniser monsieur Gagnon pour le préjudice lié aux coûts et au temps ou au personnel supplémentaires générés par l'utilisation d'une seule remorque. Le montant de la compensation par rapport à l'utilisation d'une seule remorque fera, l'objet de négociations avec lui lors de la procédure de l'expropriation.

**ACQUISITION DE LA PARCELLE DU LOT 11 - partie
(rang VIII de Saint-Bruno)**

Ce troisième point de la requête a fait l'objet d'une analyse tant sur le plan de la réglementation municipale que sur le plan environnemental.

Le ministère des Transports entend acquérir par expropriation une partie de son terrain (lot 11, rang VIII de Saint-Bruno) pour le projet routier. D'après les premières évaluations (arpentage), la partie résiduelle de son terrain (après expropriation) aura une superficie d'au moins 4 500m².

Une recherche auprès de la municipalité de Saint-Bruno a permis de vérifier que monsieur Gagnon pourra toujours utiliser le terrain pour construire une résidence, pour laquelle il a par ailleurs demandé un permis de construction en juin 1989. La superficie résiduelle (plus de 4 500m²) est amplement suffisante, puisque la norme minimale pour un terrain partiellement desservi (aqueduc, dans ce cas-ci) est de 1 500m².

D'autre part, une évaluation approximative du climat sonore pour une résidence qui serait située à 20 mètres de la limite nord de son terrain démontre que celle-ci subirait, selon les données de 1987, un niveau sonore de 60.0 dB(A). Ce niveau passerait à 62.8 dB(A) en l'an 2010, cette différence étant reliée à l'augmentation prévue de la circulation. Selon la méthode utilisée dans l'étude environnementale, cet impact serait qualifié de faible.

Bref, cette première analyse de la réclamation de monsieur Gagnon, montre qu'il pourrait toujours utiliser son terrain pour les fins prévues et sans préjudice majeur sur le plan environnemental. Par conséquent, la justification de l'achat de toute la parcelle resterait à établir et devrait être négociée lors des démarches d'expropriation, où les droits de monsieur Gagnon seront adéquatement protégés.

En somme, les points de la requête de monsieur Gagnon feront l'objet de compensations monétaires qui seront négociées lors de l'expropriation. A ce sujet, le dépliant remis à monsieur Gagnon lors de la rencontre du 3 juillet explique très bien la démarche ainsi que les droits et recours de l'exproprié, en l'occurrence, celui de refuser les offres du Ministère et les contester à la Chambre de l'expropriation, s'il les juge non appropriées.

Annexe 4

**Lettre du requérant au
ministre Pierre Paradis**

(15 juillet 1991)

Saint-Bruno, 15-7-91.

M. Pierre Paradis

Ministre de l'Environnement,

3900 rue Marley (6^e étage)

Québec

JUL 16 91

Objet: Médiation environnementale

Route 170, Saint-Bruno / Longueville.

Monsieur le Ministre,

La présente est
pour vous informer que j'accepte
les propositions apportées par le
Ministère des Transports relatives à
la médiation environnementale du
B.A.P.E.

Comme il a été
entendu lors de la rencontre entre
le B.A.P.E, le Ministère des Transports
et moi-même, l'entente est condition-

nelle à ce que les chemins de ferme
et de camion restent à l'usage exclusif
de notre ferme.

Par conséquent, je renonce
à mon droit de tenue d'audiences pu-
bliques

Bien à vous,

~~Robert~~ Gagnon

Ferme Robert Emmanuel Gagnon

665, rang 8 nord

Saint-Bruno Qc

GOW 240

c. c. M. Pierre Paradis

c. c. Mme Claudette Journé