

---

**RAPPORT D'ENQUÊTE ET D'AUDIENCE PUBLIQUE**

**165**      **Projet de reconstruction de  
la route 132 à Val-Brillant**

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT**

---

## **La notion d'environnement**

Les commissions du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement examinent dans une perspective de développement durable les projets qui leur sont soumis en appliquant la notion d'environnement retenue par les tribunaux supérieurs, laquelle englobe les aspects biophysique, social, économique et culturel.

---

## **Remerciements**

La commission remercie les personnes et les organismes qui ont collaboré à ses travaux ainsi que le personnel du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement qui a assuré le soutien nécessaire à la production de ce rapport.

---

## **Édition et diffusion**

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement :

Édifice Lomer-Gouin  
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10  
Québec (Québec) G1R 6A6

Tél. : (418) 643-7447  
1 800 463-4732 (sans frais)

Internet : [www.bape.gouv.qc.ca](http://www.bape.gouv.qc.ca)  
Courriel : [communication@bape.gouv.qc.ca](mailto:communication@bape.gouv.qc.ca)

Tous les documents déposés durant le mandat d'enquête et d'audience publique ainsi que les textes de toutes les interventions publiques sont disponibles pour consultation au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.



Québec, le 12 juillet 2002

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

Monsieur le Ministre,

J'ai le plaisir de vous transmettre le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement concernant le projet de reconstruction de la route 132 à Val-Brillant.

Ce mandat, qui a débuté le 25 mars 2002, était sous la responsabilité de M<sup>me</sup> Nicole Boulet, secondée par M<sup>me</sup> Sylvie Girard, laquelle agissait à titre de commissaire.

À l'issue de son analyse, la commission reconnaît que le projet de reconstruction de la route 132 à Val-Brillant est justifié afin d'assurer la sécurité des usagers de cette route. La commission est d'avis que le tracé B, bien qu'il empiète sur les terres agricoles, est le plus approprié et le seul qui permette de répondre aux objectifs visés par le projet, soit la sécurité des usagers de la route et la qualité de vie des citoyens de Val-Brillant.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président,

André Harvey





Québec, le 11 juillet 2002

Monsieur André Harvey  
Président  
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement  
Édifice Lomer-Gouin  
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10  
Québec (Québec) G1R 6A6

Monsieur le Président,

Je vous transmets le rapport d'enquête et d'audience publique de la commission chargée d'examiner le projet de reconstruction de la route 132 à Val-Brillant.

Au terme de la consultation publique, il apparaît clairement que la reconstruction de la route 132 à Val-Brillant fait consensus et qu'elle permettrait de mieux assurer la sécurité des usagers. De plus, en raison des déficiences géométriques importantes de la route actuelle, la commission estime que les travaux de reconstruction devraient être menés avec diligence.

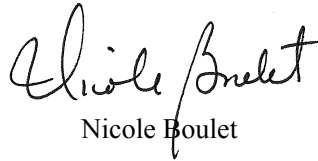
La commission est d'avis que le tracé B, bien qu'il empiète sur les terres agricoles, permettrait de mieux atteindre les objectifs du projet. Ce tracé offrirait l'avantage de limiter les expropriations et d'éloigner la circulation de transit du milieu habité. En outre, ce choix donnerait à la communauté l'opportunité de consolider le caractère récréatif du secteur situé en bordure du lac Matapédia.

...2

En terminant, je tiens à souligner, au nom de la commission, la collaboration des participants et participantes à l'audience publique. Je désire également exprimer ma reconnaissance aux membres de l'équipe pour leur professionnalisme et leur empressement à servir le public.

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

La présidente de la commission,



Nicole Boulet

---

# Table des matières

<b>Introduction</b> .....	1
<b>Chapitre 1 La description du projet</b> .....	3
Le contexte du projet.....	3
Les caractéristiques techniques .....	4
Le tracé A .....	9
Le tracé B privilégié par le promoteur.....	9
Le milieu d’insertion .....	10
La surveillance environnementale et le suivi .....	10
Le calendrier de réalisation et les coûts du projet .....	11
<b>Chapitre 2 Les préoccupations des citoyens</b> .....	13
Pour vivre en sécurité.....	13
Le patrimoine agricole .....	15
Les expropriations .....	16
Pour une meilleure qualité de vie.....	17
Pour le développement récréotouristique de Val-Brillant.....	18
La viabilité des entreprises de Val-Brillant.....	18
Pour conserver le viaduc ferroviaire actuel.....	19
<b>Chapitre 3 La raison d’être du projet</b> .....	21
Le contexte général .....	21
Les caractéristiques géométriques de la route.....	22
La circulation sur la route 132 et la sécurité des usagers et des résidants.....	23
La nature des véhicules.....	23
Les débits de circulation .....	23
Les accès.....	24
Les accidents.....	26

---

La dégradation de la chaussée et l'entretien hivernal.....	27
Les tracés proposés et l'amélioration de la sécurité routière.....	28
Les tracés proposés par le promoteur.....	28
Les tracés proposés par des participants.....	29
<b>Chapitre 4 Les enjeux et divers aspects à considérer.....</b>	<b>31</b>
L'agriculture.....	31
L'importance de l'agriculture à Val-Brillant.....	31
L'utilisation du territoire agricole à des fins autres.....	32
La perte de superficie agricole et de productivité.....	33
La disponibilité de l'eau pour les cultures.....	38
L'accessibilité aux terres agricoles.....	39
Les anciennes carrières.....	41
L'économie locale et le tourisme.....	42
L'accessibilité aux commerces et aux infrastructures récréotouristiques.....	42
L'accès visuel au lac Matapédia.....	45
Les mesures de compensation.....	46
La rétrocession d'un tronçon de route et autres impacts économiques pour la municipalité.....	49
Le potentiel du développement récréotouristique.....	51
La qualité de vie des citoyens de Val-Brillant.....	53
Les expropriations en milieu bâti.....	53
Les puits d'eau potable.....	55
La route 132 actuelle et le vécu des citoyens.....	57
L'augmentation de circulation dans le village.....	59
<b>Conclusion.....</b>	<b>61</b>
<b>Annexe 1 Les renseignements relatifs au mandat.....</b>	<b>63</b>
<b>Annexe 2 La documentation.....</b>	<b>69</b>



---

## Liste des figures et tableaux

<b>Figure 1</b>	La localisation du projet de reconstruction de la route 132 à Val-Brillant .....	5
<b>Figure 2</b>	Les deux variantes de tracé proposées.....	7
<b>Figure 3</b>	Les accidents sur la route 132 dans le secteur visé par le projet .....	26
<b>Tableau 1</b>	L'évolution de la circulation sur la route 132 .....	23
<b>Tableau 2</b>	La description des exploitations agricoles touchées et les superficies visées par le tracé B .....	34



---

# Introduction

Le 27 février 2002, M. André Boisclair, en sa qualité de ministre de l'Environnement, confiait au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le mandat de tenir une audience publique concernant le projet de reconstruction de la route 132 à Val-Brillant par le ministère des Transports. Ce mandat a été donné au BAPE en vertu des articles 31.1 et suivants de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) qui prévoient une procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement faisant appel à la participation du public.

Préalablement, soit le 14 octobre 1994, le ministère de l'Environnement recevait l'avis de projet concernant la reconstruction de cette route. Le Ministre faisait parvenir au ministère des Transports, le 8 avril 1995, une directive indiquant au promoteur la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact à préparer. Le 24 mai 2001, cette étude a été déposée au ministère de l'Environnement et, le 19 novembre 2001, un avis sur sa recevabilité était émis.

## La participation du public

Après le dépôt de l'étude d'impact, le BAPE a reçu du ministre de l'Environnement le mandat de tenir une période d'information et de consultation publiques du 15 janvier au 1<sup>er</sup> mars 2002. À la suite de celle-ci, neuf demandes d'audience publique ont été transmises au Ministre par des citoyens, groupes et une municipalité. Le mandat d'audience de la commission a débuté le 25 mars 2002. Conformément aux *Règles de procédure relatives au déroulement des audiences publiques* [Q-2, r. 19], l'audience publique a été tenue en deux parties. C'est le 26 et le 27 mars 2002, à Val-Brillant, que se sont déroulées les trois séances de la première partie à laquelle ont participé 136 personnes. Celles-ci ont permis aux requérants d'exprimer les motifs de leurs requêtes et au promoteur de présenter son projet. Elles ont aussi donné l'occasion aux participants et à la commission de questionner le promoteur et les personnes-ressources invitées afin de préciser et compléter l'information relative au projet. La deuxième partie de l'audience publique a eu lieu les 23 et 24 avril 2002 au même endroit. À cette occasion, 129 citoyens ont assisté aux trois séances, dont 41 ont exprimé leur opinion sous forme de mémoires ou de présentations verbales.

## Le cadre d'analyse du projet

La reconstruction d'une route nationale se doit d'être évaluée au regard de principes qui sous-tendent le développement durable. Les principes qui ont particulièrement guidé la commission dans son analyse du projet de reconstruction de la route 132 à Val-Brillant visent notamment :

- la recherche d'une approche responsable et respectueuse de l'environnement qui favorise entre autres l'engagement actif des communautés ;
- l'intégration des aspects environnementaux, au sens large, dans la conception des projets ;
- l'application des principes de précaution, de prévention et de compensation ;
- la satisfaction des besoins essentiels des communautés et l'amélioration de leur qualité de vie.

Après avoir décrit le projet soumis à l'examen public par le promoteur, la commission résume les opinions et les préoccupations du public, puis elle examine les motifs à l'appui de la justification du projet. Enfin, elle analyse les impacts du projet sur l'agriculture, l'économie locale et les activités récréotouristiques de même que sur la qualité de vie des citoyens.

---

## Chapitre 1 **La description du projet**

La description du projet de reconstruction de la route 132 à Val-Brillant est élaborée à partir de l'étude d'impact soumise par le ministère des Transports du Québec, des documents déposés par ce dernier et des transcriptions des séances de l'audience publique. Les aspects abordés visent le contexte dans lequel s'inscrit le projet, les caractéristiques techniques des deux variantes de tracé étudiées, le milieu d'insertion du projet, la surveillance environnementale et le suivi ainsi que le calendrier de réalisation et les coûts du projet.

### **Le contexte du projet**

La route 132 est un axe routier à vocation nationale qui relie entre autres les municipalités de la péninsule gaspésienne, de Mont-Joli à la baie des Chaleurs, tout en assurant un lien routier avec le Nouveau-Brunswick. En plus du transport des personnes, elle a une importance vitale pour le tourisme et le transport des marchandises puisque le secteur touristique et l'exploitation des ressources naturelles, particulièrement la forêt, constituent des éléments majeurs de l'économie régionale.

Le projet est localisé à l'intérieur des limites de Val-Brillant, en bordure du lac Matapédia, dans la région administrative du Bas-Saint-Laurent. Le village est établi à une dizaine de kilomètres à l'est de Sayabec et à environ 15 km à l'ouest d'Amqui. Le tronçon de route visé par le projet, d'une longueur d'environ 2,4 km, est situé à l'ouest du noyau du village qui a déjà été contourné en 1957 (figure 1). Val-Brillant, qui comptait 998 habitants en 2001, est l'une des dix-huit municipalités qui forment la MRC de La Matapédia.

La route actuelle est constituée d'une suite de courbes et présente un gabarit de dimension réduite. Elle comprend deux voies de circulation bordées par des accotements non pavés. Une ligne de transport ferroviaire est située à proximité de la route et passe au-dessus de celle-ci à l'est du tronçon à l'étude, soit près de l'entrée du village. La vitesse maximale permise sur ce tronçon de route est de 90 km/h. Cependant, compte tenu de la configuration de la route dans le secteur du viaduc ferroviaire, une vitesse recommandée de 75 km/h y est affichée.

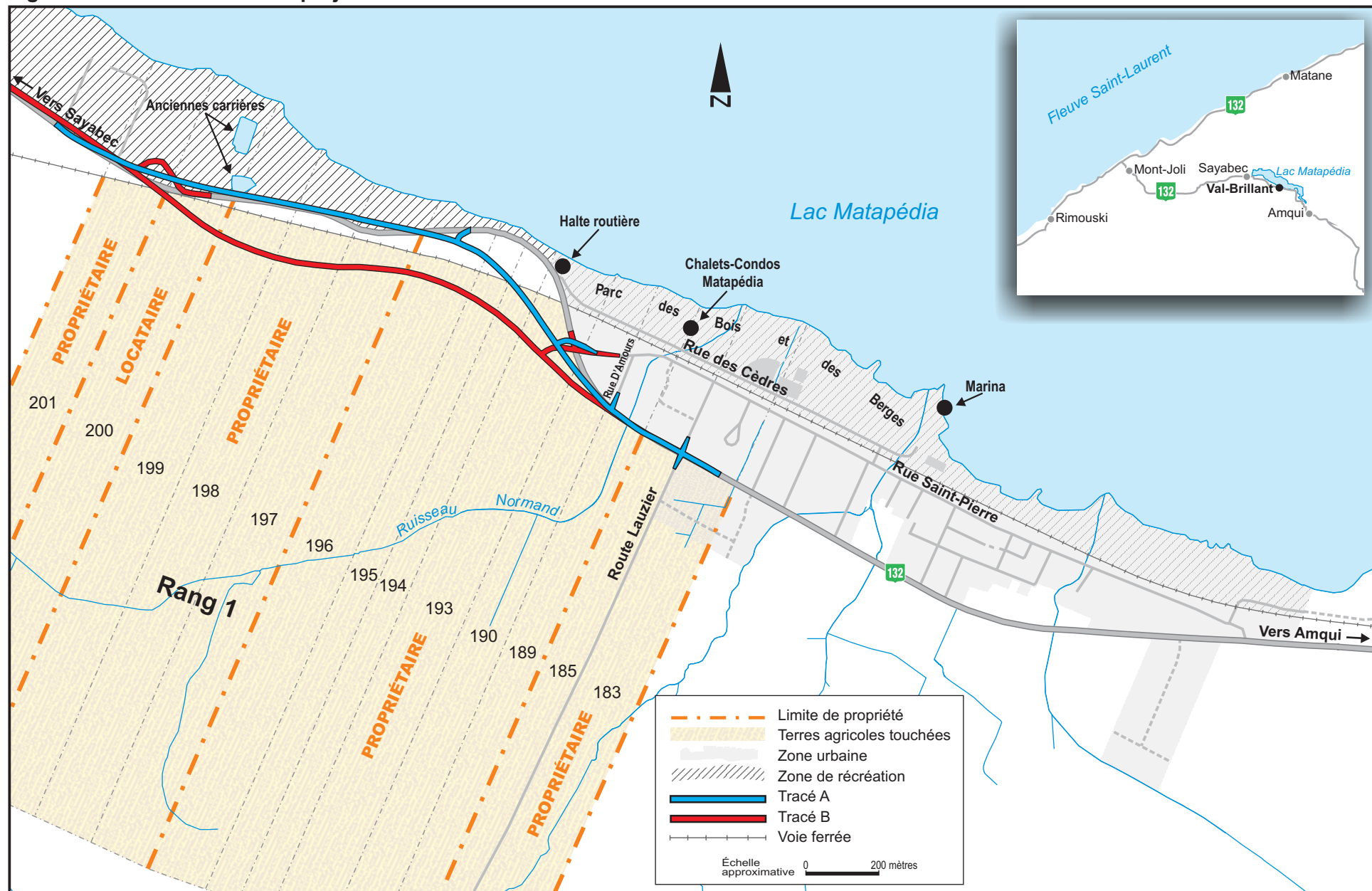
Selon le promoteur, la reconstruction de la route à Val-Brillant est principalement justifiée en raison de la problématique suivante :

- le nombre élevé d'accidents, principalement aux abords du viaduc ;
- la détermination d'une partie du tronçon comme constituant un « point noir », par le Département de santé communautaire de Rimouski ;
- l'absence de visibilité au dépassement sur une section du tronçon, de même que les déficiences générales en matière de visibilité, d'arrêt, de manœuvre ou de dépassement sur le restant du tronçon ;
- les difficultés d'entretien hivernal du tronçon, représentant un autre facteur de risque sur le plan de la sécurité ;
- la présence d'une série de courbes raides, courtes et inversées, dont l'une située dans une petite cuvette sous la structure ferroviaire est sous-standard ;
- les problèmes de sécurité générés par une accumulation importante d'eau sous le viaduc ferroviaire lors de fortes pluies ou à la fonte des neiges, causée par le drainage inadéquat en raison de la capacité réduite des conduites pluviales ;
- l'étroitesse du viaduc dont les dégagements horizontaux sont insuffisants, de même que la sécurité déficiente de cette structure en raison de l'absence de glissières ;
- la section type inférieure à la norme ;
- la détérioration de l'infrastructure et de la structure de la chaussée.

## Les caractéristiques techniques

Le projet de reconstruction de la route 132 suppose la réfection complète du tronçon, l'élargissement de la chaussée ainsi que l'adoucissement des courbes et des pentes. Quatre tracés ont été analysés par le ministère des Transports. Toutefois, seulement deux d'entre eux ont été jugés viables, soit les tracés A et B (figure 2). Le promoteur considère le tracé B comme étant le plus avantageux. Les tracés proposés sont de type rural, c'est-à-dire que des fossés sont aménagés de chaque côté de la route, excepté au croisement de celle-ci avec la voie ferrée où le promoteur pourrait installer un système d'égout pluvial.

Figure 1 La localisation du projet de reconstruction de la route 132 à Val-Brillant

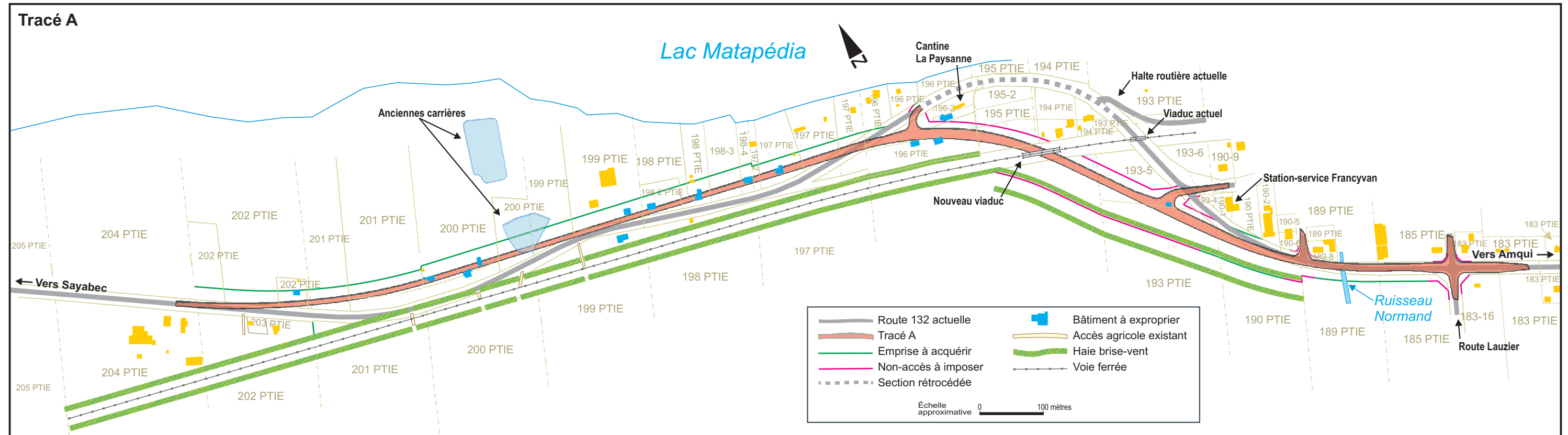


Sources : adaptée d'une carte de la MRC de La Matapédia (avril 2002) et des documents déposés PR3, carte 6.3, DA1 et DQ 1.2.

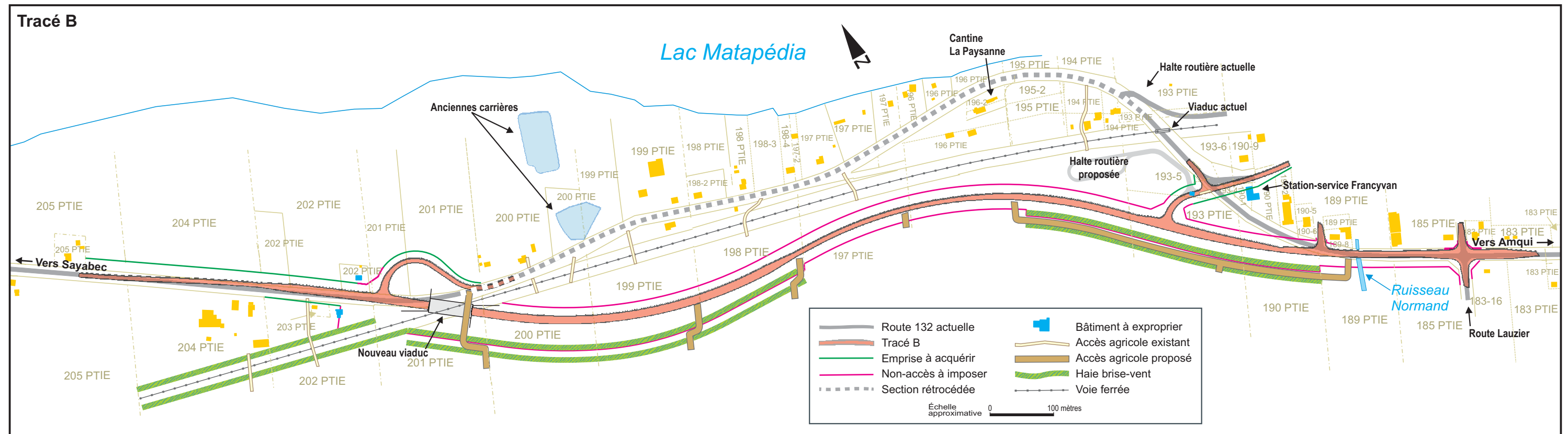
**Verso de la figure couleur 8½ X 11**  
**Page blanche**



Figure 2 Les deux variantes de tracé proposées



Source : adaptée du document déposé DA12.



Source : adaptée du document déposé DA13.

**Verso de la figure couleur 8½ X 17**  
**Page blanche**

## **Le tracé A**

En fonction du tracé A, le réaligement de la route et la correction des courbes seraient principalement réalisés dans l'axe de la route actuelle, excepté entre les lots 196 et 193 où le tracé s'éloigne de la bande riveraine du lac. Le tracé rejoindrait la présente route 132 à l'intersection de la route Lauzier. Un nouveau viaduc serait construit à l'ouest de l'actuel, lequel serait enlevé et remblayé. Des voies de virage seraient ajoutées aux intersections avec le tronçon actuel et avec la rue Saint-Pierre, permettant d'y accéder de façon sécuritaire sans nuire à la fluidité de la circulation. De plus, des haies brise-vent seraient implantées au sud de la route proposée et le long de la voie ferrée comme protection hivernale. Un segment de 350 m de la route actuelle serait rétrocédé à la municipalité.

Ce tracé a une longueur de 2,86 km. Le profil projeté est légèrement surélevé par rapport au terrain naturel, sauf au croisement de la route avec la voie ferrée. À cet endroit, la profondeur maximale du déblai serait de 9,40 m. En incluant la construction de fossés ou la pose de conduites d'égout pluvial, la profondeur d'excavation serait supérieure à 10 m.

## **Le tracé B privilégié par le promoteur**

Afin de corriger les déficiences géométriques de la route actuelle, le ministère des Transports propose de réaliser le tracé B au sud de la route actuelle et de la voie ferrée sur presque toute sa longueur. Le tracé rejoindrait la présente route 132 à l'intersection de la route Lauzier. Ce tracé nécessite la construction d'un nouveau viaduc ferroviaire dans sa partie ouest. Un segment de la route actuelle, d'une longueur de 1,34 km, serait rétrocédé à la municipalité. Comme pour le tracé A, le viaduc actuel serait enlevé et remblayé et des voies de virage seraient ajoutées à l'intersection de la rue Saint-Pierre. De plus, une zone de nonaccès serait imposée pour la section de la route se trouvant au sud de la voie ferrée, ce qui signifie qu'à l'exception d'accès agricoles aucun accès ne pourrait y être aménagé. Deux haies brise-vent seraient implantées le long de ce segment afin d'éviter la poudrière et l'accumulation de la neige sur la route.

Cette variante de tracé a une longueur de 2,42 km. Le profil projeté serait abaissé par rapport au terrain naturel de la limite ouest du tracé jusqu'au lot 197. La profondeur maximale du déblai, au passage de la route sous la voie ferrée, serait de 7,20 m et l'excavation pour les fossés ou les conduites d'égout pluvial, de plus de 8 m. Le reste du tronçon serait généralement surélevé par rapport au terrain naturel. Par ailleurs, sa réalisation produirait un volume de déblais d'environ 40 000 m<sup>3</sup> supérieur à celui du tracé A.

## Le milieu d'insertion

La végétation dans la MRC de La Matapédia appartient à la zone de la forêt mixte. Le secteur du projet est plus précisément localisé dans le domaine de la sapinière à bouleau jaune. Le couvert herbacé y est toutefois prédominant en raison de la présence de terres agricoles. À cet endroit, un microclimat particulier favorise l'exploitation agricole et les sols sont de très bonne qualité.

Le projet est situé près de la bordure riveraine du lac Matapédia considéré comme étant l'un des meilleurs lacs à Touladi de la région. Le ruisseau Normand, qui croise la section de la route 132 à reconstruire, présenterait quant à lui peu d'intérêt pour la faune aquatique. De plus, il existe deux anciennes carrières abandonnées au nord de la route 132. Elles sont maintenant remplies d'eau et forment deux petits lacs ayant l'allure de marécages herbacés.

À Val-Brillant, le paysage est dominé par le lac Matapédia au nord et les massifs montagneux des Appalaches vers le nord et le sud. Ce sont, selon le promoteur, les principaux points d'intérêt esthétique de la zone à l'étude.

Enfin, 29 propriétés sont situées en bordure de la route 132 et le ministère des Transports y a relevé 28 puits privés. Selon lui, le niveau sonore actuel est relativement élevé à proximité de ces résidences. Il serait supérieur à 60 dBA ( $L_{eq}$  24 h) dans la majorité des cas et pourrait atteindre 68 dBA à certains endroits.

## La surveillance environnementale et le suivi

Le programme de surveillance du ministère des Transports se déroulerait en trois phases distinctes. La première, pendant la phase préparatoire des plans et devis, vise à y intégrer toutes les mesures d'atténuation prévues. La deuxième phase aurait lieu lors des travaux de construction. À cette étape, toutes les normes, directives et mesures environnementales contenues dans les plans et devis doivent être mises en application et la firme chargée d'exécuter les travaux de construction doit respecter les exigences du *Cahier des charges et devis généraux* du ministère. Entre autres, toutes les mesures doivent être prises afin de minimiser les impacts relatifs à la période de construction concernant les éléments suivants : la qualité de l'eau, le drainage, le bruit et les vibrations, la qualité de l'air ainsi que la circulation. De plus, selon le ministère de la Sécurité publique, il est essentiel qu'une route de cette importance demeure ouverte à la circulation tout au long des travaux. La surveillance lors de l'utilisation et de l'entretien de la route constituerait la troisième phase. Ainsi, le promoteur s'engage à faire une vérification périodique des mesures d'atténuation quelques années après la fin des travaux.

Le promoteur prévoit également faire un suivi des puits d'eau potable localisés à proximité de l'emprise. Ainsi, un bilan de référence de chacun des puits susceptibles d'être touchés devrait être dressé avant le début des travaux et un suivi au cours des deux années suivant la mise en service de la route devra vérifier les effets potentiels du projet. Le programme prévoit des actions qui permettraient de corriger la situation si des effets négatifs étaient observés. Par ailleurs, le promoteur propose d'effectuer un suivi de l'efficacité des haies brise-vent au cours des premiers hivers.

## **Le calendrier de réalisation et les coûts du projet**

Le promoteur prévoit compléter les travaux de construction au cours d'une même année. Toutefois, certaines étapes précèdent l'exécution des travaux, dont l'obtention des autorisations et la procédure d'expropriation. Dans ce contexte, la reconstruction ne pourrait débuter avant deux ans.

En 2001, le promoteur estimait à 6 350 000 \$ les coûts de réalisation du tracé A et à 5 650 000 \$ ceux du tracé B. Ceux-ci comprennent les ouvrages d'art, la construction des chaussées, les expropriations, la déviation temporaire de la voie ferrée pendant les travaux de construction et les travaux prévus sur la route actuelle avant sa rétrocession. Les coûts associés à la déviation temporaire de la voie ferrée et à l'expropriation seraient moins élevés dans le cas du tracé B, ce qui explique l'écart entre les deux variantes de tracé.



---

## Chapitre 2 Les préoccupations des citoyens

Le présent chapitre dresse le portrait des opinions et des préoccupations exprimées par les participants lors de l'audience publique. Trente-six mémoires ont été déposés dont vingt-huit ont été présentés lors des séances publiques. De plus, cinq présentations verbales ont été faites. Les éléments soulevés concernent principalement la sécurité, les impacts sur l'agriculture, les expropriations, la qualité de vie, le développement récréotouristique, les impacts économiques ainsi que l'avenir du viaduc ferroviaire actuel.

### Pour vivre en sécurité

Un grand nombre de participants reconnaissent la géométrie inadéquate du tronçon actuel et les problèmes de sécurité qui en résultent. Ils sont conscients des dangers que représente la route actuelle et croient que la reconstruction de la route 132 à Val-Brillant en améliorerait la sécurité. Pour la majorité d'entre eux, la sécurité de la route est primordiale et devrait primer sur toute autre préoccupation :

Nous voyons un seul principe à considérer dans le cadre de l'amélioration d'une route principale comme la route 132 en général, et la portion de celle-ci comprise dans le tronçon visé en particulier, c'est celui de la sécurité des usagers, autant les usagers locaux que ceux en transit.  
(Mémoire de M. Marc Bélanger, p. 4)

Certains ont mentionné les craintes quotidiennes qu'ils éprouvent face à la sécurité de leurs enfants qui prennent l'autobus scolaire le long de la route 132. Pour une participante, la réalisation du tracé B lui tient à cœur étant donné que son souhait le plus cher est de voir grandir ses enfants à Val-Brillant dans un endroit sécuritaire où de belles promesses d'avenir s'offrent à eux (mémoire de M<sup>me</sup> Jocelyne Ouellet, p. 2). Quant aux transporteurs scolaires qui empruntent cette route, ils croient que la sécurité des enfants doit être assurée (mémoires de Transport J.M.F. Lapierre & Fils inc., p. 1 et de Transport Jean-Guy Duguay et Fils inc.). Selon un policier retraité, la route actuelle est très dangereuse pour les enfants. Il dresse un portrait peu rassurant du vécu des parents dont les enfants prennent chaque jour l'autobus scolaire. Il rapporte que l'autobus, qui fait plusieurs arrêts, est suivi par une file de véhicules et que le manque de visibilité occasionné par les courbes de la route fait en sorte que le véhicule qui roule à 90 km/h doit freiner brusquement pour éviter la collision avec les autres véhicules en attente derrière l'autobus scolaire (M. Michel Lapierre, séance du 24 avril 2002, en après-midi, p. 35). Selon une participante, les parents doivent chaque matin accompagner leurs enfants jusqu'à l'arrêt de l'autobus scolaire, étant donné le risque qu'ils courent en traversant la route 132 (M<sup>me</sup> Denise Harrisson, séance du 24 avril 2002, en après-midi, p. 6).

D'autres aspects de la sécurité ont été également abordés. Pour la propriétaire de l'Hôtel-Motel Val-Brillant, le tracé B permettrait au village d'avoir « une entrée bien dégagée, visible de loin et sécuritaire » qui remplacerait l'entrée ouest actuelle qui est difficile d'accès pour les autobus Orléans Express (mémoire, p. 1).

Par ailleurs, d'autres participants ont parlé de leurs expériences en tant qu'usagers de la route 132 et des conditions qui favorisent la multiplication des accidents. Selon un camionneur dans le domaine du transport forestier, une route droite sans accès serait beaucoup plus pratique pour la circulation des véhicules lourds. Elle permettrait d'éloigner le transport lourd des résidences et d'éliminer les conflits de circulation avec les véhicules touristiques (M. Donald Cloutier, séance du 24 avril 2002, en soirée, p. 28 et 31). Un transporteur de la région est du même avis (mémoire de Pétroles Raynald Laporte & Fils inc.). Enfin, une firme travaillant dans la prospection et l'exploitation pétrolières considère la reconstruction de la route 132 comme nécessaire puisqu'elle prévoit une augmentation du nombre de transporteurs lourds sur cette route (mémoire de Prospection 2000 inc.). Pour souligner l'importance du danger auquel font face les résidents ainsi que les usagers de la route 132, une citoyenne a fait part des accidents dont elle a été témoin à Val-Brillant (mémoire de M<sup>me</sup> Monique Montminy, p. 4-6).

Pour un participant, le tracé B proposé par le ministère des Transports représente la solution logique au point de vue de la sécurité :

[...] l'amélioration la plus probante qu'amène le tracé B est située à l'est du tronçon projeté. En s'engageant tout de suite sur le lot 190 à la hauteur de la rue D'Amours, on évite ainsi une courbe assez prononcée d'une part et, d'autre part, on assure une meilleure sortie pour la rue Saint-Pierre en accordant une meilleure visibilité sur la gauche comme sur la droite de la sortie. Et il est d'une évidence même que toute la partie du tronçon située au sud de la voie ferrée permet une meilleure fluidité du trafic puisque, dans toute cette partie, il n'y aura que des sorties donnant accès aux terres agricoles, lesquelles sorties ne seront utilisées qu'une partie de l'année.  
(Mémoire de M. Marcel Auclair, p. 2)

Cependant, quelques citoyens ainsi que la municipalité de Val-Brillant proposent plutôt une variante modifiée ou urbanisée du tracé A qui, selon eux, serait la solution idéale pour résoudre les problèmes de sécurité :

N'est-il pas mieux d'avoir une route sur laquelle circulent des usagers qui ralentissent leur vitesse parce qu'ils sont confinés dans une section de route urbaine, qu'ils anticipent la sortie de résidents des résidences adjacentes à la route, que d'avoir une route où l'usager accélère sa vitesse, se croyant sur une autoroute, et qui soudain se voit contraint de ralentir sa vitesse parce qu'un ouvrier agricole sort de son champ ?  
(Mémoire de la municipalité de Val-Brillant, p. 3)



De plus, un citoyen de Val-Brillant a manifesté son désaccord quant à la construction d'un tronçon sans accès qui entraînerait des problèmes de sécurité au lieu de les résoudre :

[...] le fait de construire avec des non-accès (style autoroute) fera en sorte d'accélérer de façon importante la circulation sur le périmètre urbain qui est à proximité de cette reconstruction et entraînera beaucoup de dépassements interdits à la hauteur de ce même périmètre urbain. Ce sont des conditions problématiques qui ont fait l'objet de nombreuses plaintes à la municipalité dans le passé.

(Mémoire de M. Marc-André Turcotte, p. 2)

Une citoyenne craint aussi l'augmentation de la vitesse des véhicules, plus particulièrement aux abords de l'école (mémoire de M<sup>me</sup> Jacinthe Turcotte, p. 1). Toutefois, un autre participant considère qu'une route droite avec moins de courbes améliorerait la sécurité et la visibilité et réduirait ainsi le nombre d'accidents (M. Michel Lapierre, séance du 24 avril 2002, en après-midi, p. 38).

Certains participants se sont inquiétés des conditions hivernales qui existeraient sur la nouvelle route. Pour quelques-uns, une route située au sud du chemin de fer ne bénéficierait pas de la protection de ce dernier en cas de poudrière et de tempête :

Le tracé A modifié [...] permet d'atteindre les objectifs en matière de sécurité routière et même d'être encore plus performant [...] pour le contrôle de la poudrière, la voie ferrée faisant office de brise-vent on ne peut plus efficace.

(Mémoire de la Fédération de l'Union des producteurs agricoles du Bas-Saint-Laurent, p. 3)

Un citoyen partage cet avis. D'ailleurs, pour appuyer ses dires, il a présenté une vidéocassette de la tempête du 3 mars 2002 qui illustre les effets des conditions climatiques sur la route (mémoire de M. Claude Chicoine).

## Le patrimoine agricole

Les agriculteurs ainsi que la Fédération de l'Union des producteurs agricoles du Bas-Saint-Laurent déplorent le choix du tracé B qui entraînerait la perte de terres agricoles ayant un haut potentiel :

Il est regrettable d'opter pour une variante dont le tracé s'inscrit en totalité précisément sur des terres agricoles figurant parmi les meilleures de la vallée de la Matapédia, des terres de classes 1 et 2 ayant un très haut potentiel cultivable, en général à sol profond et texture fine. Cette superficie de terre visée par le projet a fait l'objet d'intenses travaux au fil des ans. Elle a

commandé beaucoup d'investissements et de labeurs qui, aujourd'hui, permettent d'en récolter tous les bénéfices.  
(Mémoire de M. Marcel Caron, p. 2)

Par ailleurs, le Syndicat de base de l'Union des producteurs agricoles de la vallée de la Matapédia craint un accroissement des coûts de production et l'augmentation de la distance à parcourir entre les champs et les bâtiments de ferme si le tracé B était retenu (mémoire, p. 5). Selon la Fédération de l'Union des producteurs agricoles du Bas-Saint-Laurent, la sécurité des producteurs agricoles qui circulent avec leur machinerie sur la route 132 pourrait être mise en cause, compte tenu de la hausse de la vitesse appréhendée et du risque de collision entre les voitures et la machinerie agricole, aux intersections et sur la route (mémoire, p. 5).

De plus, les agriculteurs ne sont pas convaincus que la baisse attendue du niveau de la nappe phréatique, dans le cas du tracé B, serait sans effets pour les terres agricoles. Ils croient que le creusage d'une tranchée aurait une influence sur la quantité d'eau disponible (mémoire du Syndicat de base de l'Union des producteurs agricoles de la vallée de la Matapédia, p. 5).

D'autres participants s'interrogent sur la facilité d'accès à leurs terres si le tracé B était retenu. L'un d'entre eux s'est inquiété du fait que le promoteur n'ait pas prévu d'accès privé à son lot. Il suggère au ministère des Transports d'étudier la possibilité de faire une traverse à l'est de son terrain (mémoire de M. Claude Ross).

Par ailleurs, certains agriculteurs estiment que l'accès à leurs terres en début de saison serait retardé par la présence des haies brise-vent qui favoriseraient une accumulation de neige. Ils considèrent que la présence des haies retardera le début des travaux d'au moins deux semaines au printemps. Enfin, ils « trouvent désolant que l'on accorde si peu de considération à un patrimoine plus que centenaire. Ils s'inquiètent du message dévalorisant que véhicule cette approche et de l'effet qu'il aura sur la dynamique agricole du milieu, notamment auprès des jeunes qui étudient présentement et s'apprentent à prendre la relève » (mémoire de la Fédération de l'Union des producteurs agricoles du Bas-Saint-Laurent, p. 5).

## Les expropriations

Un citoyen se préoccupe du nombre d'expropriations que le tracé A entraînerait (mémoire de M. Régis Santerre). Certains estiment que le tracé B aurait moins d'impacts sur l'agriculture que le tracé A sur les éventuels expropriés.

Plusieurs craignent que les résidants expropriés aillent s'établir ailleurs qu'à Val-Brillant :

Un des impacts majeurs du tracé A est l'expropriation de plusieurs résidences provoquant l'exode à coup sûr de plusieurs propriétaires qui habitent en permanence dans le secteur. Il me semble que l'on ne considère pas assez ce facteur pour démontrer l'effet pervers qu'a le tracé A sur le côté social et humain.

(Mémoire de M. Marcel Auclair, p. 3)

Certains citoyens, dont une résidante qui serait expropriée peu importe le tracé retenu, ont manifesté leur volonté de rester à Val-Brillant et d'être relocalisés sur leur terrain (M<sup>me</sup> Jocelyne Ouellet, séance du 24 avril 2002, en après-midi, p. 3).

Enfin, pour d'autres citoyens, la variante urbanisée du tracé A réduirait les expropriations en plus d'avoir un faible impact sur l'agriculture. Par ailleurs, elle permettrait d'éviter l'expropriation d'un commerce (mémoire de M. Yvan Savard, p. 2).

## **Pour une meilleure qualité de vie**

Un grand nombre de citoyens se sont plaints de la piètre qualité de l'environnement dans lequel ils vivent : la poussière, le bruit infernal, les odeurs de carburant émanant de la circulation routière et, plus particulièrement, les camions qui passent devant leurs résidences. Ils souhaitent améliorer leur qualité de vie en vivant dans un endroit paisible et sécuritaire (mémoires de M. Gérard Ouellet et sa famille, p. 2, de M<sup>me</sup> Marie-Paul Ouellet et de M. Olivier D'Amours). Le Groupe Résidant Vert souligne l'importance de la qualité de l'air et de réduire la pollution afin de veiller à la santé des citoyens (mémoire, p. 2).

Par ailleurs, plusieurs citoyens voient dans la réalisation du tracé B une occasion de « prolonger » la rue des Cèdres où des installations récréotouristiques existent (mémoires de M. Michel Paradis, p. 2 et de M<sup>me</sup> Rita Lévesque et M. Jean-Claude Lévesque). Ils estiment que la route 132 actuelle, une fois libérée de la circulation de transit, faciliterait la pratique d'activités récréatives. Cet espace, qualifié d'« endroit récréatif naturel », serait idéal pour le vélo (M. Léopold Tremblay, séance du 24 avril 2002, en après-midi, p. 42).

Plusieurs résidants le long de la route 132 souhaiteraient pouvoir se promener à pied ou en vélo en toute sécurité, sans se préoccuper des véhicules. Actuellement, pour faire du vélo avec son enfant, une résidante emprunte un long chemin afin de se rendre au village plutôt que de prendre directement la route 132 (M<sup>me</sup> Gisèle Pigeon, séance du 23 avril 2002, p. 37). Pour un autre citoyen, le trafic important sur la route 132 gâche le plaisir qu'il éprouve à se promener à pied ou en vélo (mémoire de M. Jacques Lévesque).

Selon un autre citoyen, le tracé A mettrait en péril une ancienne carrière maintenant transformée en petit lac. Il dit avoir choisi de s'établir à proximité de cet endroit en raison de sa beauté naturelle (mémoire de M. Gaëtan Landry, p. 2-3).

## Pour le développement récréotouristique de Val-Brillant

Plusieurs participants s'interrogent sur l'avenir touristique de Val-Brillant. La perte de lien visuel avec le lac Matapédia enlèverait un atout au village (mémoires de Cantine La Paysanne et de M<sup>me</sup> Nicole Leblanc et M. Jean-Hugues Claveau, p. 2). Selon eux, les touristes seraient moins intéressés à visiter Val-Brillant, d'autant plus que la halte routière actuelle serait moins accessible. Ainsi, pour certains, le tracé B aurait des répercussions négatives sur le développement récréotouristique de Val-Brillant. Pour le propriétaire de Chalets-Condos Matapédia :

Le succès de mon entreprise et les retombées économiques sur la communauté de Val-Brillant reposent donc sur sa visibilité, afin de permettre aux touristes de passage de visualiser l'ensemble du site, particulièrement le charme du lac, et de les inciter à s'y arrêter.  
(Mémoire, p. 2)

Selon un participant, le tracé B améliorerait l'accès visuel au lac Matapédia puisqu'il estime plus sécuritaire d'admirer la beauté du lac à partir d'une route droite et sans accès (mémoire de M. Marc Côté, p. 2). Pour un autre, une bonne publicité, une entrée dégagée et sécuritaire au village ainsi qu'une nouvelle halte routière suffiraient pour inciter les vacanciers à visiter Val-Brillant (M. Claude Gagnon, séance du 24 avril 2002, en après-midi, p. 32). Bon nombre de participants estiment par ailleurs que le tracé B contribuerait au développement récréotouristique de Val-Brillant. Certains résidents ainsi que le Comité de citoyens de Val-Brillant soutiennent que cette variante permettrait l'aménagement d'une nouvelle halte routière sur les résidus de terres agricoles, entre la nouvelle route 132 et la voie ferrée :

Une halte routière avec vue panoramique est envisagée sur le nouveau tracé afin de permettre aux gens en transit sur la route 132 de s'intéresser aux nombreux attraits de notre village.  
(Mémoire du Comité de citoyens de Val-Brillant, p. 1)

## La viabilité des entreprises de Val-Brillant

Lors de l'audience, des gens d'affaires ont manifesté des inquiétudes quant à l'avenir de leurs entreprises. Certains croient que le tracé B aurait des répercussions négatives sur la situation économique du village.

Les propriétaires de Cantine La Paysanne, de Chalets-Condos Matapédia ainsi que de Station-service Francyyvan soulignent les impacts qu'aurait le tracé B sur leur commerce. Pour le propriétaire de Station-service Francyyvan, ce tracé provoquerait la fermeture de son commerce ouvert depuis quarante ans et la perte de trois emplois. Selon lui, cette

variante de tracé entraînerait la diminution de l'affluence touristique, ce qui freinerait l'activité économique locale et serait néfaste pour les commerces de Val-Brillant (mémoire de M. Yvan Savard, p. 1-2). La propriétaire de Cantine La Paysanne se montre également pessimiste quant à l'avenir de son commerce, étant donné qu'il ne serait plus visible de la route 132 si le tracé B était retenu (mémoire).

Le propriétaire de Chalets-Condos Matapédia partage cet avis :

[...] le tracé B compromettrait non seulement la viabilité de mon entreprise, mais également celle de tous ceux qui retirent directement ou indirectement des bénéfices de la clientèle régulière de passage et de la clientèle touristique. (Mémoire, p. 2)

Pour d'autres, l'avenir économique du village dépend également du sort de l'agriculture :

[...] n'irait-on pas à l'encontre du développement économique de Val-Brillant en faisant disparaître à tout jamais une partie d'un patrimoine agricole fièrement défriché de génération en génération : une ressource des plus prometteuses pour les générations futures ? (Mémoire de M. Marcel Caron, p. 5)

## **Pour conserver le viaduc ferroviaire actuel**

La majorité des participants souhaitent que le viaduc actuel soit maintenu ouvert et ils proposent de le restaurer. Selon un citoyen, la fermeture du viaduc entraînerait une augmentation de la circulation sur la rue des Cèdres :

Le secteur de la rue des Cèdres constitue un patrimoine naturel important pour tout le monde et la qualité de son environnement est menacée par la fermeture du viaduc actuel. (Mémoire de M. Placide Caron, p. 8)

Ce dernier souligne l'importance de préserver le caractère actuel et la vocation désignée de ce secteur pour le maintien de la qualité de vie des résidents de Val-Brillant et plus particulièrement de ceux qui habitent à proximité (*ibid.*, p. 2). Une citoyenne croit également que la fermeture du viaduc actuel engendrera une augmentation de la circulation sur la rue des Cèdres qui est fréquentée par les jeunes, surtout que le Club Optimiste de Val-Brillant planifie la construction d'un parc d'amusement sur cette rue (mémoire de M<sup>me</sup> Céline Pigeon, p. 2).

Certains citoyens souhaitent que le viaduc ne permette qu'une circulation restreinte dans le but de faciliter la pratique d'activités récréotouristiques (mémoire du Comité de citoyens de Val-Brillant, p. 1).

Enfin, Chemin de fer de la Matapédia et du Golfe inc. accepterait de maintenir ouvert le viaduc ferroviaire actuel à condition qu'il soit remplacé par une structure moderne (mémoire, p. 3).

---

## Chapitre 3 **La raison d'être du projet**

Dans le présent chapitre, la commission examine les principaux éléments qui justifient la reconstruction de la route 132 à Val-Brillant. Après avoir rappelé le contexte général dans lequel s'inscrit le projet, elle traite successivement des caractéristiques géométriques du segment de route visé, de la sécurité routière et de l'entretien hivernal de la route actuelle. Enfin, elle étudie les améliorations à la sécurité routière qu'offrent les deux variantes de tracé proposées.

### **Le contexte général**

Le projet proposé ici s'inscrit dans un projet plus global de reconstruction de la route 132 dans la vallée de la Matapédia, entre le lot 227 à l'ouest de Val-Brillant et la rivière Tobégote dans la municipalité d'Amqui. Ce projet a été scindé en trois et le segment à l'étude, considéré comme étant prioritaire par le ministère des Transports, s'étend sur une distance d'environ 2,4 km à l'intérieur des limites de Val-Brillant, à l'ouest de la route Lauzier (document déposé PR3, p. 1).

La MRC de La Matapédia voit la route 132 comme un « axe routier prédominant à la fois en raison de son rôle de liaison entre des pôles régionaux et de sa correspondance avec le circuit touristique gaspésien ». Pour elle, la route 132 est une route nationale abondamment utilisée par les véhicules lourds. Dans le schéma d'aménagement révisé édicté en 2001, elle a placé la reconstruction du tronçon de route à l'étude parmi les travaux majeurs à réaliser d'ici 2005. Selon la MRC, outre leur déficience géométrique, certains secteurs de la route 132 présentent des problèmes de fluidité et de sécurité en raison d'une mauvaise gestion des activités qui leur sont contiguës. Entre autres, la multiplication du nombre d'accès privés et publics à la route et l'existence de diverses sources d'encombrement à proximité de l'emprise ne sont pas compatibles avec la vocation de la route 132. De plus, le 13 mars 2002, la MRC a adopté une résolution « demandant au ministère des Transports de prioriser dans les meilleurs délais la réfection de la route 132 dans la MRC de La Matapédia, plus particulièrement les tronçons Sayabec-Amqui et Amqui-Causapscal, de façon à compléter un réseau routier sécuritaire » (documents déposés DB3.1, p. 112, 114 et 121 et DA21, p. 4).

La municipalité de Val-Brillant, les gens d'affaires, les agriculteurs, les groupes d'intérêt et les citoyens de la municipalité sont unanimes : la route actuelle doit être reconfigurée et ils sont favorables à sa reconstruction. Bien que tous s'entendent sur le principe, ils divergent toutefois d'opinion quant au choix du tracé. Dans le cadre du présent projet, le ministère des Transports a analysé deux variante de tracé, soit les tracés A et B, et il propose de réaliser le second. Certains sont favorables à la proposition du ministère des Transports. D'autres préféreraient une variante modifiée ou urbanisée du tracé A qui utiliserait en grande partie le tracé actuel de la route 132 et ainsi se rapprocherait davantage du milieu bâti que le tracé B. Ce choix serait motivé par un objectif de

sécurité, des considérations économiques ou une volonté de protéger les terres agricoles. Selon ceux qui privilégient une variante modifiée ou urbanisée du tracé A, le nombre d'expropriations nécessaires à sa réalisation serait inférieur à celui du tracé A proposé par le ministère des Transports. Ils estiment que ce choix aurait l'avantage de moins nuire au développement commercial et touristique et permettrait de maintenir les acquis en ce domaine (mémoire de la municipalité de Val-Brillant, p. 12 et annexe C).

## Les caractéristiques géométriques de la route

Le projet de reconstruction de la route 132 proposé par le ministère des Transports est lié à différents problèmes qui découlent principalement de la configuration de la route actuelle. Celle-ci est constituée de deux voies de roulement d'une largeur variant entre 3,3 m et 3,4 m et est bordée par des accotements non pavés larges de 1,85 à 1,9 m, dans une emprise de 20 m. Selon le promoteur, les voies de roulement d'une route nationale en milieu rural devraient comporter une surface pavée de deux voies de 3,7 m et des accotements pavés de 3 m chacun dans une emprise de 40 à 45 m. L'infrastructure actuelle ne répondrait donc plus aux besoins des usagers, ni aux normes du ministère (document déposé PR3, p. 7-8).

De plus, la section visée par le projet se caractérise par une succession de cinq courbes, dont une est sous-standard. Cette dernière, composée de deux courbes inversées trop fortes, génère un écart de 21 km/h entre la vitesse affichée de 90 km/h et la vitesse sécuritaire de 69 km/h. Cet écart est le double de celui qui permet de qualifier une courbe de sous-standard. Enfin, bien que le relief de la route soit généralement plat, son tracé présente une faible pente variant de 1 % à 6 %. C'est aux abords immédiats du viaduc ferroviaire que la pente est la plus prononcée et c'est également dans cette section de la route 132 que l'on rencontre une série de courbes inversées, dont la courbe sous-standard qui est localisée à l'intersection du viaduc (document déposé PR3, p. 8).

Selon le promoteur, la présence de courbes et de pentes le long d'un segment de route occasionne presque inévitablement une perte de visibilité qui nuit au dépassement. Ainsi, dans le secteur des courbes inversées, la visibilité de dépassement à 450 m varie entre 0 % et 15 % et, dans le secteur du viaduc ferroviaire, elle est nulle. À l'extérieur de ce secteur sur la route 132, la visibilité de dépassement à 450 m se situe entre 20 % et 43 %. Sur une route nationale en milieu rural, l'abaissement de la vitesse affichée de 90 à 75 km/h non seulement n'est pas recommandé, mais il doit être évité. En fait, selon le promoteur, pour un conducteur dont la vitesse est d'environ 100 km/h depuis plusieurs kilomètres, l'arrivée d'une courbe prononcée et sous-standard constitue un élément de surprise même si un panneau de signalisation lui indique de réduire sa vitesse à 75 km/h. Ce dernier aurait donc tendance à ne pas ou peu réduire sa vitesse et ainsi à négocier la courbe à une vitesse excessive, sans avoir la visibilité requise pour une conduite sécuritaire, et risquerait aussi de dérapier (documents déposés PR3, p. 8 et 11 et DA9, p. 2-3, M. Berthold Bussièrès, séance du 27 mars 2002, en soirée, p. 28).



- ◆ La commission est d'avis que les caractéristiques géométriques de la route actuelle sont grandement déficientes et nécessitent d'être corrigées dans les meilleurs délais.

## La circulation sur la route 132 et la sécurité des usagers et des résidants

La nature des véhicules empruntant une route, le débit de circulation et le nombre d'accès à cette route constituent autant de facteurs qui peuvent influencer le nombre d'accidents. Ces informations mises en perspective avec la configuration de la route contribuent à déterminer le niveau de sécurité de l'axe routier visé.

### La nature des véhicules

La route 132 est utilisée à la fois pour la circulation locale et de transit. À Val-Brillant, les citoyens y circulent, les transporteurs scolaires s'y arrêtent matin et soir pour faire monter ou descendre les enfants qui y résident et les agriculteurs y ont recours pour accéder à leurs terres avec la machinerie agricole. Pour leur part, les citoyens de la région, les voyageurs, les autobus et les transporteurs de marchandises l'empruntent pour se déplacer vers les villes voisines, Amqui et Sayabec, de même que vers la Gaspésie et les provinces maritimes.

### Les débits de circulation

Selon les données de circulation recueillies par le ministère des Transports en 1993, le débit journalier moyen annuel à Val-Brillant, dans les deux directions, est de 4 260 véhicules alors que le débit journalier moyen estival atteint 6 160 véhicules (tableau 1). D'autres comptages effectués entre le 14 et le 16 avril 1998 dans le secteur de Val-Brillant et le 7 novembre 2001 à l'intersection de la route 132 et de la route Lauzier confirment les débits relevés en 1993. De plus, à partir des données colligées par le promoteur, il appert que le débit journalier moyen annuel et le débit journalier moyen estival ont doublé entre 1982 et 1998 (documents déposés PR3, p. 12-13 et DA6, p. 1).

**Tableau 1 L'évolution de la circulation sur la route 132**

Année	D.J.M.A.	D.J.M.E.
1982	2 121	2 851
1993	4 260	6 160
1998	4 400	6 100
Juin et septembre 2001	3 400	—
Novembre 2001	4 400	—

D.J.M.A. : débit journalier moyen annuel.  
D.J.M.E. : débit journalier moyen estival.

Source : adapté des documents déposés PR3, p. 12 et DA6, p. 1.

En revanche, la projection de la circulation effectuée à partir des données recueillies en juin et septembre 2001 révèle une baisse significative du débit qui se situerait à 3 400 véhicules, « résultats un peu étonnants » affirme le promoteur. Cette baisse pourrait être attribuable au modèle utilisé pour établir la projection de la circulation. Le modèle alors retenu pourrait en effet avoir surestimé l'importance de la circulation touristique et sous-estimé celle de la circulation locale. Lors de l'audience, le promoteur a expliqué que d'autres facteurs auraient pu influencer les résultats de cette étude des débits de circulation. Il n'en demeure pas moins que les projections de circulation réalisées à partir des données recueillies à la station de Saint-Moïse, station qui devrait le mieux correspondre à la circulation de Val-Brillant, prévoient une augmentation annuelle de la circulation de l'ordre de 1,4 % au cours des vingt prochaines années (documents déposés PR3, p. 13 et DA6, p. 1 et M. Berthold Bussièrès, séance du 27 mars 2002, en après-midi, p. 30).

En outre, les relevés de circulation ont permis d'évaluer la proportion de camions lourds qui empruntent la route 132 à Val-Brillant. En 1993, le passage de camions lourds représentait 11 % du débit journalier moyen annuel. Toutefois, selon l'analyse des données du débit de pointe, le pourcentage de véhicules lourds peut atteindre jusqu'à 20,2 % sur cette section de la route 132. Une autre étude menée en 1998 révèle que, l'été, 600 camions circulent quotidiennement sur cette route. Enfin, des relevés pris en juin et septembre 2001 confirment que les camions représentent 19 % des passages en semaine et 7 % la fin de semaine, soit environ 650 camions par jour en semaine. Ce nombre, s'il est réparti sur une période de 24 heures, représente le passage d'un camion toutes les deux minutes. D'ailleurs, des participants ont précisé l'importance du transport du bois dans la région. La présence de ces camions lourds sur la route 132, à un endroit où le tracé sinueux rend la visibilité difficile, contribue à réduire la sécurité des usagers et des résidents de ce segment de route (documents déposés PR3, p. 12 et DA6, p. 1 et MM. Donald Cloutier et Michel Paradis, séance du 24 avril 2002, en soirée, p. 28 et 15).

- ◆ *La commission constate que la densité actuelle de la circulation sur la route 132 dans le secteur de Val-Brillant est importante, notamment celle des véhicules lourds, et que son augmentation prévisible au cours des vingt prochaines années contribuerait à détériorer la situation et à compromettre davantage la sécurité des usagers de la route.*

## **Les accès**

Actuellement, la route 132, entre le lot 202 et la route Lauzier, permet d'accéder aux rues des Cèdres, Saint-Pierre et D'Amours. De plus, l'entrée principale d'une vingtaine de maisons et commerces est localisée sur ce tronçon. D'ailleurs, les accès à la cantine, à la halte routière et au parc des Bois et des Berges par la rue des Cèdres sont également localisés dans ce secteur, plus particulièrement dans une courbe très prononcée qui mène ensuite au viaduc du chemin de fer.

Il existerait un lien étroit entre le nombre d'accès à une route telle la route 132 et la sécurité routière. Ainsi, une étude portant sur la route de ceinture de la Gaspésie démontre que la présence des accès et particulièrement l'achalandage qu'ils génèrent influencent le risque d'accidents. En milieu rural, le fait de doubler la fréquence des accès de six à douze accès pondérés peut entraîner une augmentation du taux d'accidents de 33,6 % (document déposé DA26, p. 85-86).

Plusieurs citoyens de Val-Brillant et usagers de la route 132 ont mentionné les difficultés que soulèvent les accès dans le secteur à l'étude. Une citoyenne, propriétaire de l'Hôtel-Motel Val-Brillant situé sur la rue Saint-Pierre Ouest, a fait part de l'expérience des chauffeurs de la compagnie d'autobus Orléans Express qui s'arrêtent quotidiennement à son établissement. Selon elle, il arrive que les autobus ne puissent pas tourner sur la rue Saint-Pierre à partir de la route 132 en raison du manque de visibilité occasionné par la courbe de la route. Ils doivent donc emprunter une rue plus éloignée. Elle a ajouté que la visibilité à cette intersection est d'autant plus problématique qu'un autobus, compte tenu de sa longueur, pourrait être accroché par une voiture venant en sens inverse (M<sup>me</sup> Yvonne Nicole, séance du 24 avril 2002, en soirée, p. 6).

L'autobus scolaire qui s'arrête matin et soir devant certaines maisons situées sur la route 132 force l'arrêt des véhicules qui circulent dans les directions est et ouest, ce qui rend impossible les dépassements et oblige les camions lourds à s'arrêter parfois en catastrophe. Un résidant de Val-Brillant a ainsi relaté son expérience :

[...] quand l'autobus arrive en avant du 172, il a déjà trois arrêts successifs de faits, il s'est accumulé une série d'autos à l'arrière. Il y a toujours entre dix, douze et quinze autos à l'arrière. Quand il arrête devant le 172, [...] là, le dernier véhicule à la queue [...] est encore dans la courbe. Les gens qui s'en viennent, eux autres, ils ont le droit de circuler à 90 km/h [...]. C'est là où personnellement j'ai eu connaissance, l'été, [...] des crissements de pneus, ça prend tout pour s'arrêter. En hiver, c'est des dérapages [...]. Moi, à mon humble avis, [...] je trouve que c'est très dangereux pour la sécurité des enfants.

(M. Michel Lapierre, séance du 24 avril 2002, en après-midi, p. 35)

Les agriculteurs qui empruntent cette route pour accéder à leurs terres avec la machinerie agricole ralentissent la circulation, d'autant plus qu'il est interdit à tout véhicule routier de circuler sur les accotements. La même situation se produit lorsque certains vacanciers veulent se restaurer à la cantine ou encore admirer le lac Matapédia en s'arrêtant à la halte routière. D'ailleurs, lors de l'audience, la propriétaire de la cantine a précisé que l'accès à son commerce est difficile puisqu'il est situé à la sortie d'une courbe et qu'à cet endroit les automobilistes commencent à accélérer. En ce sens, un camionneur qui connaît parfaitement le secteur considère que, pendant la saison touristique, il est extrêmement difficile de conduire un camion chargé de bois sur ce tronçon de route. Les fréquents ralentissements causés par les automobilistes qui admirent le paysage ou qui désirent s'arrêter rendent difficiles les manœuvres des camionneurs et augmentent les

risques d'accidents (M<sup>me</sup> Angèle Chicoine et M. Donald Cloutier, séance du 24 avril 2002, en soirée, p. 10 et 31).

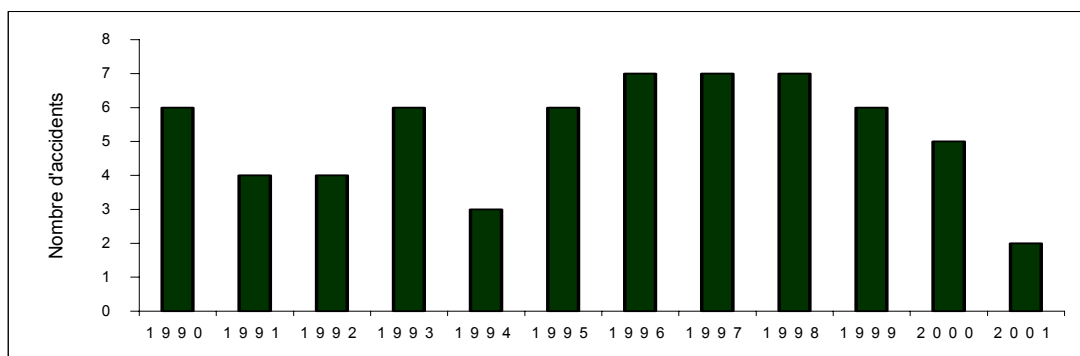
- ◆ La commission estime que la présence et la localisation de nombreux accès le long de ce tronçon de la route 132 contribuent à en diminuer la sécurité.

## Les accidents

Dans une étude qui remonte à 1990, le Département de santé communautaire de Rimouski a classé la courbe de la route 132 à l'entrée ouest du village de Val-Brillant parmi les quatre sites les plus dangereux de la MRC de La Matapédia<sup>1</sup>. Cette courbe correspond à la courbe sous-standard définie comme étant problématique par le ministère des Transports. Ce site enregistrait la troisième fréquence la plus élevée en matière d'accidents survenus entre janvier 1986 et décembre 1988 dans la MRC de La Matapédia. Parmi les sites en milieu rural jugés dangereux sur le territoire de cette MRC, le site de Val-Brillant obtient la plus importante fréquence d'accidents, soit 27 au total, alors que l'étude révèle que la moyenne des accidents survenus dans l'ensemble de ces sites est de 18. De plus, l'analyse des caractéristiques des accidents montre que pour les onze sites dangereux étudiés, il y a toujours présence d'une intersection. L'étude précise qu'en milieu rural les accidents semblent être causés en grande partie par l'état de la surface des routes puisque 50 % de ceux-ci sont dus à une perte de contrôle du véhicule. Enfin, plus d'un accident sur cinq implique un véhicule lourd.

Pour sa part, le ministère des Transports a réalisé depuis 1990 trois études portant sur la sécurité du tronçon de la route 132 compris entre la route Lauzier et le lot 202. Ces études font ressortir qu'en moyenne, depuis 1990, 5,2 accidents se sont produits annuellement sur ce tronçon de route (figure 3).

**Figure 3 Les accidents sur la route 132 dans le secteur visé par le projet**



Source : adapté du document déposé DA6, p. 3.

1. MONIQUE DUCHESNE. *Identification et priorisation des sites dangereux de la MRC de La Matapédia*, Département de santé communautaire, volet 2, juillet 1990, 60 pages et annexes.

Lors de l'audience, le ministère a apporté certaines précisions quant au nombre d'accidents qui surviennent à l'intersection de la route 132 et de la route Lauzier. La dernière étude de sécurité qu'il a réalisée démontre ainsi que le taux d'accidents à cette intersection est nettement inférieur au taux critique, mais ces accidents sont jugés graves et c'est pourquoi le ministère envisage d'installer un feu clignotant à cette intersection, indépendamment du présent projet. Enfin, l'analyse des accidents au cours des douze dernières années indique un nombre élevé d'accidents dans la courbe du viaduc et sur le tronçon à l'étude. Environ la moitié de ces accidents se sont produits sur une chaussée enneigée ou glacée et seraient dus à des pertes de contrôle. La persistance de cette situation au cours des années a permis de qualifier cette section de route comme problématique et de considérer comme un « point noir » la section située près du viaduc (documents déposés PR3, p. 14-16, DA6, p. 2-4 et M. Jean-Louis Loranger, séance du 27 mars 2002, en soirée, p. 27).

- ◆ *La commission est d'avis qu'il est prioritaire de reconstruire la section de route 132 comprise entre la route Lauzier et le lot 202 afin d'assurer aux usagers et aux résidents la sécurité qu'exige une route nationale. Elle estime que le ministère des Transports doit tout mettre en œuvre pour réaliser ce projet dans les plus brefs délais.*

## **La dégradation de la chaussée et l'entretien hivernal**

La dégradation de la chaussée et l'entretien hivernal constituent d'autres éléments problématiques qui motivent le ministère des Transports à reconstruire la route 132. Selon l'inventaire structural dressé par le promoteur entre 1994 et 1997, la chaussée est détériorée à de nombreux endroits par des fissures, des lézardes, des ornières et des nids de poule. Depuis ce temps, la détérioration s'est accentuée. En outre, le revêtement de surface, qui date de 1992, ne correspond plus aux normes requises pour une route à vocation nationale (document déposé PR3, p. 11).

L'entretien hivernal de la route 132 à Val-Brillant comporte un certain nombre de difficultés qui contribuent à augmenter le risque d'accidents. L'entretien est particulièrement complexe dans la courbe localisée à l'est du viaduc, puisque ce secteur longe les terres agricoles et que l'absence de boisés sur ces terres favorise le transport de la neige. Les vents dominants du sud-ouest et du sud causent de la poudrierie et contribuent à l'accumulation de la neige sur la route. Les conditions routières peuvent être excellentes ailleurs sur la route 132 pendant qu'à Val-Brillant la visibilité s'avère réduite. L'accumulation de neige peut être importante et, pour les conducteurs qui arrivent dans la courbe, l'effet de surprise peut favoriser la perte de contrôle et provoquer un accident. Dans ce contexte, l'entretien hivernal nécessite une surveillance constante parce que les conditions se détériorent rapidement lorsqu'il vente. L'entrepreneur en déneigement a mis en place des mesures qui aident à résorber le problème, mais qui ne règlent pas la situation de façon satisfaisante. Il appert que la modification de tracé de la

route permettrait de limiter les pertes de contrôle sur la chaussée enneigée. Toutefois, selon le ministère des Transports, aucune des deux variantes qu'il propose ne résoudrait complètement les difficultés hivernales qu'éprouvent les automobilistes sur ce tronçon de route. C'est pour cette raison qu'il prévoit mettre en place des haies brise-vent visant à améliorer la situation (documents déposés PR3, p. 12-13 et DA2).

## **Les tracés proposés et l'amélioration de la sécurité routière**

### **Les tracés proposés par le promoteur**

Afin de corriger les différents problèmes analysés précédemment, le promoteur envisage de reconstruire la route 132. Les caractéristiques géométriques des deux tracés proposés permettent une meilleure visibilité en redressant les courbes et en améliorant la configuration du viaduc. Toutefois, le tracé B présente l'avantage d'être plus rectiligne, d'offrir une meilleure visibilité ainsi qu'une meilleure fluidité de circulation lors des dépassements. Quant au tracé A, il conserve des courbes tout en respectant les normes requises (document déposé PR3, p. 17).

Il n'est pas assuré que le tracé A corrigerait le problème des accès puisqu'une partie des maisons expropriées pourraient être relocalisées sur le même terrain ou sur un terrain voisin. Elles conserveraient donc une entrée sur la route 132. Dans l'hypothèse où le tracé A serait retenu, il n'améliorerait que temporairement la situation actuelle dans la mesure où toutes les maisons touchées seraient expropriées et non relocalisées à proximité de leur emplacement actuel. En effet, l'absence d'une zone de nonaccès sur le nouveau tracé permettrait l'aménagement de nouveaux accès.

Quant au tracé B, il autoriserait de limiter les accès le long du parcours puisque le promoteur propose de créer une importante zone de nonaccès. Ainsi, le problème des accès aux résidences et aux commerces serait résolu. De plus, le choix de ce tracé aurait l'avantage de diminuer le conflit qui existe actuellement entre la circulation locale et la circulation de transit. Par exemple, l'usager de la route qui se rend au travail à Amqui ne serait plus obligé de ralentir à l'approche d'un secteur où les entrées privées sont nombreuses et beaucoup plus rapprochées (mémoire de M. Marc Bélanger, p. 4).

Les véhicules lourds ne circuleraient plus sur la même route que les autobus scolaires, ce qui aiderait à préserver la sécurité des usagers de la route et des résidents. La circulation de transit pourrait utiliser le trajet B, ce qui, d'une part, ferait de la route 132 une route nationale où la vitesse indiquée de 90 km/h pourrait être respectée et, d'autre part, faciliterait la circulation locale sur la route 132 actuelle. Cette approche aurait l'avantage de mettre en place des conditions susceptibles de réduire les risques d'accidents.

## Les tracés proposés par des participants

En mai 2001, un regroupement de gens d'affaires de Val-Brillant a soumis au ministère des Transports une autre proposition de tracé. Leur porte-parole soutient que le tracé retenu doit tenir compte de la sécurité économique des entreprises en plus de répondre aux objectifs de sécurité routière (mémoire de Chalets-Condos Matapédia, p. 1 et annexe 1).

Après avoir fait une analyse technique de la proposition des gens d'affaires, le promoteur affirme que le concept à la base du tracé ne répond pas aux objectifs d'amélioration de la route puisque le tracé demeure sinueux, avec des courbes en « S », ce que le projet vise à corriger. De plus, les courbes proposées ont un rayon de 350 m et le ministère des Transports considère ce type de courbes comme étant sous-standard pour une route nationale dont la vitesse affichée est de 90 km/h. Pour répondre aux normes, les courbes proposées devraient avoir un rayon minimal de 450 m. En outre, le tracé comporte de nombreux accès à des résidences et maintient l'utilisation d'une même route pour la circulation locale et la circulation de transit. La solution proposée aurait une incidence sur la qualité de vie des citoyens puisque, selon le promoteur, elle contribuerait à détériorer le climat sonore de quelques résidences de villégiature (document déposé DA9, p. 2-4).

La municipalité de Val-Brillant a elle aussi déposé une nouvelle proposition de tracé lors de l'audience. En fait, le tracé proposé se rapproche du tracé A soumis par le promoteur. Toutefois, la municipalité suggère qu'il soit urbanisé puisque ce type de tracé nécessite une emprise moins large. Cette proposition suggère donc deux voies de 3,5 m de largeur avec accotements de 3 m et permettrait de limiter l'emprise à 17,5 m. Le choix de ce tracé réduirait par le fait même les besoins d'acquisition de terrains et d'expropriation, puisqu'il passerait au sud des maisons. En maintenant des accès, la municipalité estime que ce tracé favoriserait le ralentissement de la circulation et limiterait l'effet négatif sur le développement commercial et touristique (mémoire de la municipalité de Val-Brillant, p. 1, 7 et 12).

En ce qui concerne cette dernière proposition, le promoteur a apporté certaines précisions. Les deux variantes analysées par le ministère des Transports sont conçues pour permettre une vitesse de 100 km/h, bien que la vitesse affichée soit de 90 km/h. Il a ajouté qu'une route urbanisée en milieu urbain peut ralentir la circulation, mais qu'en milieu rural une route urbanisée affichant une limite de vitesse de 90 km/h ne contribue nullement à réduire la vitesse des véhicules. À cet égard, le ministère des Transports a fait des relevés de vitesse à l'est de la route Lauzier. Ces derniers indiquent que 85 % des automobilistes roulent dans ce secteur à une vitesse égale ou inférieure à 102 km/h. Cette vitesse serait similaire à celle mesurée ailleurs sur la route 132. En outre, le promoteur a précisé que, contrairement à ce que pensent les gens, la vitesse des véhicules n'est pas particulièrement élevée sur la route 132 (MM. Jean-Louis Loranger et Berthold Bussières, séance du 27 mars 2002, en soirée, p. 27-28).

De plus, en raison de la configuration des terrains en bordure de la route, il serait impossible de réaliser le tracé proposé par la municipalité. Ces terrains présentent en effet une pente prononcée vers le lac. Dans ce contexte, la bordure de la route doit être supportée par un mur, ce qui nécessite une emprise dont la largeur est supérieure à 20 m. Enfin, selon le promoteur, les conditions hivernales de la route 132 exigent que des haies brise-vent soient mises en place et qu'un espace suffisant soit prévu à cet effet, ce que le projet proposé par la municipalité ne permet pas (M. Jean Louis Loranger, séance du 23 avril 2002, p. 88).

- ◆ *Bien que les tracés proposés par des gens d'affaires de Val-Brillant et la municipalité de Val-Brillant résultent d'un désir profond de répondre aux besoins de la communauté, la commission considère que le ministère des Transports a démontré sans équivoque qu'ils ne satisfont pas à ses normes, qu'ils ne corrigent pas la situation actuelle et qu'ils ne peuvent donc pas être retenus.*
  
- ◆ *Après avoir examiné les caractéristiques de l'actuelle route 132 et des deux tracés proposés par le promoteur, la commission estime que le tracé B est celui qui contribuerait le mieux à assurer la sécurité des usagers de la route et des citoyens de Val-Brillant.*



## Les enjeux et divers aspects à considérer

Parmi les aspects du projet de reconstruction de la route 132 qui sont susceptibles d'avoir des impacts sur le milieu, la commission retient ici ceux touchant les activités agricoles, les anciennes carrières, l'économie locale et le tourisme, ainsi que la qualité de vie des citoyens.

### L'agriculture

La commission examine dans cette section les impacts de la reconstruction de la route 132 sur le milieu agricole, plus particulièrement en ce qui a trait au tracé B. Elle analyse l'importance que revêt cette activité pour la municipalité et la MRC de La Matapédia ainsi que l'ampleur de la perte de superficie cultivable, la disponibilité de l'eau pour les cultures et l'accessibilité aux terres agricoles.

La commission est consciente du fait que le tracé B nécessiterait l'autorisation de la Commission de protection du territoire agricole du Québec ; en rappelant les principales constatations faites à l'occasion de ses travaux, la commission ne présume aucunement de l'éventuelle décision de cet organisme, dont la raison d'être est d'assurer la protection du territoire et des activités agricoles.

### L'importance de l'agriculture à Val-Brillant

Selon le ministère des Transports, l'agriculture constitue une activité économique majeure dans la région administrative du Bas-Saint-Laurent. Dans la MRC de La Matapédia, l'agriculture est d'ailleurs la deuxième activité économique en importance, suivant de près l'exploitation et la transformation du bois. Le tracé B privilégié par le promoteur aurait plus d'impacts sur les activités agricoles que le tracé A puisqu'il empiète sur des terres en culture sur presque toute sa longueur (documents déposés PR3, p. 41 et DB1, p. 1).

Val-Brillant serait reconnue dans la MRC de La Matapédia pour l'importance de son activité agricole en raison de l'utilisation quasi complète de son territoire agricole. Une proportion de 81,5 % du territoire de la municipalité fait partie de la zone agricole, zone qui intègre les milieux forestier et hydrographique. La superficie cultivée couvre 2 771 ha sur les 6 523 ha de zone agricole. De façon restreinte, certains secteurs seraient moins exploités notamment en raison d'une qualité moindre des sols. De surcroît, les rendements obtenus par les agriculteurs seraient nettement supérieurs à la moyenne régionale. Par exemple, les rendements de la culture du blé seraient de 4 320 kg/ha pour l'un des exploitants touchés par le projet comparativement à une moyenne de 2 738 kg/ha à Mont-Joli (documents déposés PR3, p. 41-42 et DB2, p. 10, 12 et 17).

Dans l'ensemble, la municipalité de Val-Brillant est constituée de bons sols propices à l'agriculture. Dans le secteur du projet, les sols sont majoritairement classés 2, 4 et 0 selon le système de classification de l'inventaire des terres du Canada. Ces sols représentent un bon potentiel pour la grande culture et ont un besoin de drainage souvent important. Toutefois, les améliorations apportées à la qualité des sols par les exploitants qui les cultivent, tel le drainage intensif, pourraient permettre leur reclassement. Ainsi, un sol classé 2 ayant une sous-classe de limitation pour un excès d'humidité pourrait après ces travaux de drainage devenir un sol de classe 1 (documents déposés PR3, p. 46 et DB2, p. 15).

### **L'utilisation du territoire agricole à des fins autres**

Le portrait de l'agriculture à Val-Brillant dressé par le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation précise que « l'espace rural est aussi l'indispensable support à la production agricole » et que « la multiplication des usages autres qu'agricoles contribue à alimenter des frictions entre les différents usagers de ce territoire tant convoité » (document déposé DB2, p. 5). Il est d'avis que :

[...] le gaspillage de sols propices à l'agriculture constitue une atteinte irréparable au patrimoine agricole. En définitive, cette situation doit être considérée dans une juste perspective, et tous les efforts doivent être consentis pour le préserver.

(*Ibid.*, p. 17)

Il rappelle également l'une des nouvelles orientations gouvernementales en matière d'aménagement, qui font état de l'importance de la protection du territoire et des activités agricoles :

Planifier l'aménagement et le développement du territoire agricole en accordant la priorité aux activités et aux exploitations agricoles en zone agricole, dans le respect des particularités du milieu, de manière à favoriser, dans une perspective de développement durable, le développement économique des régions<sup>1</sup>.

(*Ibid.*, p. 5)

L'importance de la conservation du territoire agricole en milieu rural apparaît donc évidente. Bien que la MRC de La Matapédia reconnaisse dans son schéma d'aménagement la prédominance des activités agricoles dans les milieux agricoles, ce qui est le cas à Val-Brillant, elle est d'avis que d'autres usages et activités non agricoles doivent trouver leur place sur ces territoires, tels que les infrastructures routières. D'ailleurs, comme l'a mentionné le ministère des Transports en audience, il est très

---

1. MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA MÉTROPOLÉ. *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement, la protection du territoire et des activités agricoles*, document complémentaire révisé, (décembre 2001), 43 pages et annexes.

fréquent que les interventions faites dans le cadre d'améliorations routières en milieu rural empiètent sur le territoire agricole, puisque l'agriculture y occupe de grands espaces (documents déposés DB3.1, p. 139 et 141 et DQ3.1, p. 2 et M. Jean-Louis Loranger, séance du 27 mars 2002, en soirée, p. 17).

Ainsi, selon la MRC, le projet de reconstruction de la route 132 conformément au tracé privilégié par le promoteur pourrait être conciliable avec la présence du territoire agricole. Toutefois, la conciliation de ces modes d'utilisation du territoire ne peut s'accomplir que dans la mesure où les impacts sont limités le plus possible (M. Bruno Caron, séance du 26 mars 2002, en soirée, p. 68).

- ◆ *La commission constate le dynamisme de l'agriculture à Val-Brillant et est consciente de l'importance de préserver le territoire agricole. La commission est d'avis qu'en limitant les impacts le plus possible, la reconstruction de la route 132 ne serait pas incompatible avec l'utilisation actuelle du territoire agricole.*

## **La perte de superficie agricole et de productivité**

### **L'ampleur des pertes**

Dans le cas des deux variantes proposées, une portion du terrain que le ministère des Transports devrait acquérir fait partie de la zone agricole. Le tracé A aurait un impact jugé faible par le promoteur puisque seulement 1,02 ha de superficie agricole appartenant à deux exploitants, dont 0,9 ha à un seul, serait retranché. Pour sa part, le tracé B diminuerait de 16 ha les terres agricoles de cinq propriétaires. C'est pourquoi l'analyse s'attardera plus spécifiquement à ce dernier.

Dans la conception du tracé B, le promoteur a dessiné un tracé qui longe le plus possible la voie ferrée afin de limiter l'empiètement sur les terres agricoles, tout en prenant en considération la présence du viaduc ferroviaire et le rayon des courbes à respecter. Puisqu'un des propriétaires touchés par ce tracé loue la partie cultivable de son terrain à un autre agriculteur possédant un lot dans le secteur à l'étude, quatre producteurs agricoles subiraient ainsi une perte de superficie cultivée (figure 1). Les caractéristiques des exploitations touchées sont présentées au tableau 2. Les superficies qui seraient perdues servent actuellement à la culture de céréales, soit l'orge et le blé, de même qu'à la culture de fourrages, soit la luzerne et certaines graminées. Par ailleurs, aucun bâtiment de ferme n'est situé sur le tracé de l'une ou l'autre des variantes proposées (documents déposés PR3, p. 46 et 72 et DA8.1 et M. Charles Morin, séance du 27 mars 2002, en après-midi, p. 17-18).

**Tableau 2 La description des exploitations agricoles touchées et les superficies visées par le tracé B**

Exploitants agricoles d'est en ouest	Lots exploités dans le secteur touché par le projet	Superficie en culture perdue (ha)	Superficie du secteur en culture <sup>1</sup> (ha)	Superficie totale en culture de l'exploitation <sup>2</sup> (ha)	Pourcentage perdu de la superficie du secteur <sup>1</sup>	Pourcentage perdu de la superficie totale <sup>2</sup>
1	183 ptie, 185 ptie	0,1	26,2	26,2	0,4	0,4
2	189 ptie, 190 ptie, 193 ptie, 194 ptie, 195 ptie, 196 ptie	7,4	89	238,5	8,3	3,1
3	197 ptie, 198 ptie et 199 ptie	6,2	70,7	110,2	8,8	5,6
4	201 ptie et locataire de 200 ptie	2,3	38,8	117,1	5,9	2,0
<b>Total</b>	—	<b>16</b>	<b>224,7</b>	<b>492</b>	<b>7,1</b>	<b>3,3</b>

1. Superficie cultivée sur les lots touchés par le projet.

2. Superficie totale cultivée par l'exploitant.

Source : adapté du document déposé DA8.1.

La perte de superficie comprend 7,8 ha nécessaires pour l'emprise de la route et 2,1 ha pour l'implantation des haies brise-vent ainsi que la création de 6,1 ha de parcelles de terres résiduelles entre la route projetée et la voie ferrée. Selon l'exploitation intéressée, environ 0,4 % à 8,8 % de la superficie en culture des lots du secteur devrait être expropriée. Toutefois, la perte varierait entre 0,4 % et 5,6 % si l'ensemble de la superficie exploitée par les producteurs est prise en compte, ce que le promoteur considère être une perte faible. Pour un agriculteur du secteur touché, son « entreprise se voit amputée d'une partie importante de sa ressource première indispensable pour assurer et générer des revenus » (document déposé DA8.1 et mémoire de M. Marcel Caron, p. 2).

Une réduction de la superficie agricole cultivée par un exploitant entraîne nécessairement des pertes de production. Selon les données fournies par le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, la valeur économique moyenne des superficies agricoles retranchées par le projet se chiffrerait à 736,76 \$ l'hectare, estimée à partir du type de culture produite par les trois producteurs les plus touchés. Ainsi, en soustrayant 16 ha de terres agricoles, la perte de production s'élèverait approximativement à 11 788 \$ par année. 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 (document déposé DB2, p. 16).

De l'avis de la MRC de La Matapédia, la perte de terres agricoles causée par le tracé B ne devrait pas avoir un impact suffisamment important pour menacer la survie des entreprises agricoles. La Fédération de l'Union des producteurs agricoles du Bas-Saint-Laurent partage cette opinion, mais l'organisme considère que l'empiètement sur des terres agricoles de qualité envoie un message négatif dans une MRC où l'on tente de revitaliser l'agriculture. Néanmoins, la zone de nonaccès à imposer de chaque côté de la section de route située au sud la voie ferrée permettrait d'éviter l'étalement urbain à cet endroit et une pression supplémentaire sur le milieu agricole (document déposé DQ3.1, p. 2, M. Jean-Claude Parenteau, séance du 24 avril 2002, en après-midi, p. 15 et M. Réjean Racine, séance du 27 mars 2002, en soirée, p. 38).

- ◆ *Compte tenu de la qualité des terres et de l'importance de l'agriculture à Val-Brillant, la commission est d'avis que l'impact d'un tracé empiétant sur les terres agricoles est important bien que la proportion qui serait retranchée soit relativement faible.*

Des interrogations ont été soulevées en audience quant à la possibilité de récupérer la terre arable excavée afin de la réutiliser sur d'autres terrains moins productifs. Cette pratique aurait été utilisée par des producteurs de la région du Centre-du-Québec lors de travaux de nivellement. Il y aurait également eu réutilisation de terre arable à d'autres endroits pour la restauration de certaines gravières afin de les remettre en culture. Le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation a toutefois spécifié que cette pratique n'est pas courante au Québec. Selon son représentant, aucune étude ne démontrerait que la récupération de la terre arable et sa réutilisation sur d'autres types de sols peuvent être effectuées sans en altérer le potentiel agronomique d'origine (M. Marc Côté, séance du 27 mars 2002, en soirée, p. 45 et document déposé DQ7.1, p. 1).

Par ailleurs, le promoteur considère les terres agricoles qui seraient enclavées entre l'emprise de la route et la voie ferrée comme des pertes. Il a toutefois suggéré de les regrouper afin de former une unité de 6,1 ha qui pourrait être exploitée par un seul agriculteur. Cette mesure permettrait de diminuer les pertes totales de terres agricoles à une dizaine d'hectares. Cependant, un exploitant interrogé en audience à ce sujet a manifesté peu d'intérêt pour la culture de cet espace restreint et de forme allongée. Néanmoins, la culture de cette surface par un seul agriculteur intéressé n'est pas à exclure (M. Jean-Louis Loranger, séance du 27 mars 2002, en soirée, p. 41 et M. Marc-André Turcotte, séance du 24 avril 2002, en soirée, p. 55).

L'ampleur de l'espace utilisé pour l'implantation de haies brise-vent proposées par le promoteur a aussi été abordée en audience. Prenant en considération cette préoccupation, ce dernier a révisé à la baisse l'espace occupé par les haies. Ainsi, la distance de 30 m entre les deux rangées serait ramenée à 20 m. Ceci permet de récupérer 1,1 ha de terre par rapport à la situation initiale qui nécessitait l'acquisition de 17,1 ha de terrain. En fait, l'espace requis pour les haies brise-vent ne représenterait que 13 % de toute la superficie soustraite, soit environ 2 ha. Toutefois, la distance entre la route et ces dernières demeurerait à 30 m, ce qui serait essentiel si l'on veut éviter l'accumulation de la neige sur la route (M. Jean-Louis Loranger, séance du 27 mars 2002, en après-midi, p. 47 et documents déposés DA8 et DA8.1).

Un citoyen a également suggéré de remplacer les haies brise-vent par des clôtures à neige qui sont susceptibles d'occuper moins d'espace en étant installées plus près de la route. Pour l'instant, le promoteur privilégie l'implantation de haies sur des monticules de terre car elles offrent une excellente efficacité et une grande capacité d'accumulation, elles sont permanentes et elles permettent une meilleure intégration au paysage. Le ministère des Transports s'est tout de même engagé à réévaluer le concept retenu dans le but d'assurer un aménagement optimal des haies brise-vent ou encore, de proposer d'autres solutions permettant l'atteinte de l'objectif relatif à la sécurité routière hivernale avec le moins d'impact sur l'agriculture. Dans le cadre d'une étude qui serait confiée à une firme spécialisée, des essais sur modèle réduit en laboratoire seraient effectués (mémoire de M. Marc Bélanger, p. 6 et 12 et documents déposés DQ9.1, p. 6 et DA28).

La possibilité de cultiver l'espace entre les deux rangées du brise-vent a aussi été soulevée. Considérant que l'espace de 20 m entre les deux haies est relativement restreint et qu'il est prévu que la machinerie agricole y circule pour accéder aux terres, le promoteur évalue que la culture y serait difficile. Toutefois, il ne s'oppose pas à cette pratique (document déposé DQ9.1, p. 7).

- ◆ *La commission considère que le promoteur devrait examiner toutes les options qui permettraient de limiter davantage la perte de terres agricoles attribuable au tracé B. La commission est d'avis que la culture des terres enclavées de même qu'une conception revue et améliorée des haies brise-vent offrent des possibilités en ce sens.*

### **La compensation aux producteurs agricoles**

Le promoteur considère comme étant fort l'impact qu'aurait le tracé B sur les activités agricoles du secteur. Toutefois, il est d'avis que les compensations monétaires offertes aux producteurs lors du processus d'expropriation permettraient de le réduire (document déposé PR3, p. 95).

Afin d'estimer les compensations à verser, une inspection physique des lieux et une rencontre avec chacun des agriculteurs touchés par le projet doivent avoir lieu. Cette rencontre permet de connaître le type de culture pratiquée, tous les dommages agricoles relatifs aux emprises expropriées ainsi que l'effet de l'acquisition des emprises nécessaires sur chacune des entités agricoles visées. Cette étape serait franchie lorsque le tracé définitif de la nouvelle route sera déterminé et que le plan d'arpentage légal pour les emprises sera disponible (document déposé PR5.1, p. 8).

Les terres à exproprier seraient tout d'abord évaluées selon leur valeur marchande. Le promoteur s'est appuyé sur les données de la MRC de La Matapédia qui évalue la valeur foncière moyenne d'une terre agricole sur son territoire à 410 \$ l'hectare. Cependant, il estime la valeur des terres dans le secteur du projet à 500 \$ l'hectare en raison des améliorations effectuées par les exploitants. À ce montant doit être ajoutée la compensation pour les pertes de production (document déposé DA8 et M. Pierre Forbes, séance du 27 mars 2002, en après-midi, p. 77).

Selon la démarche d'expropriation du ministère des Transports, la réduction de la production pourrait être compensée par un dédommagement monétaire permettant à l'agriculteur de se procurer sur le marché une quantité d'intrants équivalente au volume de production perdu. Une autre possibilité serait d'octroyer une compensation monétaire suffisante pour permettre l'aménagement d'une nouvelle superficie cultivable à même le boisé de ferme lorsque le potentiel du sol le permet. Les compensations offertes couvrent les pertes de productivité à perpétuité encourues par un exploitant. Un montant forfaitaire pourrait aussi être offert dans certains cas particuliers prévus à l'intérieur de la démarche du ministère (documents déposés PR5.1, p. 9 et DQ2.1, p. 8).

Selon le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, il n'y aurait actuellement que 2,8 ha de terre disponible et prête à être cultivée dans la municipalité de Val-Brillant. Cette superficie ne pourrait donc pas compenser les pertes, d'autant plus que la qualité des sols risque d'y être moindre. Pour ce qui est du déboisement de terrains pour la mise en culture, cette pratique n'est pas souhaitable selon la Fédération de l'Union des producteurs agricoles du Bas-Saint-Laurent. D'autres terres seraient peut-être disponibles sans qu'un déboisement excessif ne soit nécessaire. Toutefois, l'accessibilité de ces dernières doit également être considérée puisqu'elle a une influence sur les coûts de production (document déposé DB7, p. 2, M. Jean-Claude Parenteau, séance du 24 avril 2002, en après-midi, p. 12-13 et M. Camille Morneau, séance du 27 mars 2002, en soirée, p. 19).

Un agriculteur dont les terres seraient touchées par le tracé B se dit préoccupé par la perte de revenus qu'il pourrait subir. Selon le régime d'assurance stabilisation, le revenu moyen assuré serait de 795,87 \$ l'hectare, considérant une productivité moyenne de 3 500 kg d'orge l'hectare. Cependant, il affirme que la productivité de la partie qui serait soustraite par le projet est plutôt de 4 900 kg/ha, soit le meilleur rendement de toute sa propriété (mémoire de M. Marcel Caron, p. 3).

Le potentiel d'une terre agricole, donc sa productivité, est la résultante de différents travaux effectués par l'exploitant au fil des ans : le défrichage, l'essouchement, l'épierrement, le drainage, le nivellement et le chaulage. Le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation considère que ces travaux doivent être pris en compte pour l'évaluation des terres agricoles, en plus de la qualité des sols, du volume de production, des possibilités de développement de nouvelles productions, de la proximité de l'entreprise agricole et de l'accessibilité au fonds de terre. Le Ministère est également d'avis que les critères utilisés par le promoteur pour évaluer les terres sont arbitraires et que la valeur marchande utilisée comme référence pourrait ne pas refléter la réalité. En cas de désaccord entre le ministère des Transports et un exploitant, l'indemnité serait fixée par le Tribunal administratif du Québec (document déposé DB7, p. 1 et M. Camille Morneau, séance du 27 mars 2002, en après-midi, p. 78).

- ◆ *La commission est d'avis que l'évaluation des pertes encourues par les exploitants devrait refléter leur valeur réelle et que ces derniers devraient être compensés en conséquence si le tracé B était réalisé.*

## **La disponibilité de l'eau pour les cultures**

La profondeur de l'excavation nécessaire au passage de la route sous la voie ferrée entraînerait un rabattement de la nappe phréatique. Les agriculteurs craignent que ce rabattement occasionne un assèchement de leurs terres avec le tracé B. Toutefois, selon les spécialistes en hydrogéologie du ministère des Transports et du ministère de l'Environnement, le niveau de la nappe phréatique n'aurait aucun effet sur l'humidité des terres agricoles (documents déposés PR3, p. 69, DA5, p. 48 et 54 et DB4 et mémoire de M. Marc-André Turcotte, p. 2).

La nappe d'eau souterraine est en quelque sorte emprisonnée dans le socle rocheux à environ cinq mètres sous la surface, sous une couche de till presque imperméable. Ainsi, la nappe serait trop profonde et la remontée d'eau serait insuffisante pour avoir un effet sur l'humidité de la terre arable en surface. Ce sont plutôt les eaux de surface, provenant particulièrement des précipitations et de la fonte des neiges, qui seraient responsables de l'humidité des sols (M. Ahmed Ouarzidini et M. Denis Talbot, séance du 26 mars 2002, en soirée, p. 85-87 et 89-90 et documents déposés DA5, p. 51 et DB4).

D'autres agriculteurs ont également exprimé une inquiétude face à l'accumulation de neige entre les haies brise-vent qui, mettant plus de temps à fondre au printemps, pourrait retarder le début des travaux au champ. Le représentant du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation a aussi soulevé cet aspect. Selon le Syndicat de base de l'Union des producteurs agricoles de la vallée de la Matapédia, la troisième coupe serait compromise dans le cas de la culture de foin. Celle-ci serait possible de façon exceptionnelle sur les terres touchées par le projet (mémoire de M. Marcel Caron, p. 4, M. Camille Morneau, séance du 26 mars 2002, en soirée, p. 98 et mémoire du Syndicat de base de l'Union des producteurs agricoles de la vallée de la Matapédia, p. 4).



De fait, les haies brise-vent forment un obstacle visant à freiner le vent et à contrôler la localisation de l'accumulation de la neige. Ces brise-vent naturels sont perméables et permettent d'accumuler la neige en aval de ceux-ci. Dans le cas présent, l'amoncellement de la neige se ferait entre les deux rangées de haies et en bordure de la route<sup>1</sup>. Le terrain étant en pente vers le nord, l'eau provenant de la fonte des neiges devrait s'écouler vers la route. Ainsi, le promoteur prévoit canaliser le surplus d'eau à l'aide des fossés en bordure de la route (M. Jean-Louis Loranger, séance du 26 mars 2002, en soirée, p. 98).

- ◆ *En s'appuyant sur l'avis des spécialistes en hydrogéologie, la commission estime que, si le tracé B est retenu, le rabattement de la nappe phréatique n'aurait pas d'effet sur la disponibilité de l'eau pour les cultures.*
- ◆ *La commission est d'avis que le promoteur devrait s'assurer que l'accumulation de neige entre les haies brise-vent ait le moins d'impact possible sur les activités agricoles et ne retarde aucunement le début des travaux printanniers dans le cas de la réalisation du tracé B.*

## **L'accessibilité aux terres agricoles**

Actuellement, les producteurs agricoles possédant des lots dans le secteur du projet ont accès à leurs terres par la route 132, en traversant la voie ferrée. Pendant les travaux de construction, le ministère des Transports s'assurerait de maintenir en tout temps l'accès aux terres agricoles, en aménageant des accès temporaires lorsque nécessaire, et ce, avec l'accord des exploitants intéressés (document déposé DQ9.1, p. 1).

Dans le cas du tracé B, l'accessibilité aux terres agricoles serait modifiée pour les cinq propriétaires compte tenu de l'emplacement du tracé et de la présence d'un déblai important pour le viaduc ferroviaire à construire. Les trois propriétaires situés plus à l'est auraient un nouvel accès à partir de la route projetée. En ce qui concerne le lot 201, un accès à partir de la route actuelle serait aménagé sur la structure du nouveau viaduc (figure 2). Le propriétaire de ce lot loue la partie cultivable du lot voisin, soit le lot 200, qui ne possède aucun accès privé puisque la hauteur du déblai serait trop élevée à cet endroit. Cependant, le propriétaire du lot 200 tient à conserver un droit de passage afin d'accéder aux boisés situés au sud de sa terre. De plus, l'absence d'accès privé à ce lot pourrait entraîner une diminution de sa valeur. Selon le promoteur, le propriétaire pourrait utiliser l'accès aménagé sur la structure du viaduc, mais celui-ci s'inquiète de devoir empiéter sur le terrain appartenant à son voisin pour accéder au sien (documents déposés PR3, p. 72 et DQ2.1, p. 9, M. Jean-Louis Loranger, séance du 26 mars 2002, en soirée, p. 102, M. Claude Ross, séance du 24 avril 2002, en après-midi, p. 23 et 25).

---

1. MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Les brise-vent, un bilan*, août 1995, p. 12.

- ◆ *La commission est d'avis que le promoteur devrait acquérir une servitude pour le propriétaire du lot 200, lui assurant le droit de passage sur le lot voisin par l'accès proposé sur la structure du viaduc ferroviaire.*

Certains agriculteurs craignent que la pente des accès menant aux terres soit trop abrupte pour la circulation de la machinerie agricole puisque, à certains endroits, la route serait surélevée ou abaissée par rapport au niveau du terrain. Toutefois, selon le promoteur, les nouveaux accès amélioreraient la situation actuelle qui exige que les producteurs agricoles traversent la voie ferrée avec leur machinerie, celle-ci étant surélevée sur toute sa longueur pour des raisons de sécurité et pour permettre un drainage adéquat. Ainsi, les pentes variant actuellement entre 9 % et 18 % seraient ramenées approximativement entre 2 % et 15 % avec le tracé B (mémoire du Syndicat de base de l'Union des producteurs agricoles de la vallée de la Matapédia, p. 4, M. Jean-Louis Loranger et M<sup>me</sup> Lucie Rioux, séance du 26 mars 2002, p. 77-78 et M. Jean-Louis Loranger, séance du 24 avril 2002, en après-midi, p. 46).

Par ailleurs, la MRC croit que la circulation de la machinerie agricole sur la route 132 engendre un stress pour les différents usages de la route. De même, des agriculteurs devant circuler sur la route 132 ont mis en évidence le risque que cela comporte puisqu'ils doivent rouler à une vitesse réduite avec des instruments qui exigent certaines précautions. Pour des raisons de sécurité, il serait donc préférable que la machinerie agricole circule le moins possible sur la route 132. En ce sens, l'aménagement d'un accès par la route Lauzier a été proposé. Il semblerait qu'un sentier utilisé par des tout-terrains se trouverait à cet endroit et que des véhicules agricoles y passeraient à l'occasion. Toutefois, le passage régulier de la machinerie agricole sur cette route pourrait impliquer un réaménagement et nécessiterait l'accord des propriétaires visés. Par ailleurs, si ce sentier était utilisé par les agriculteurs, les véhicules récréatifs devraient le partager avec la machinerie agricole (document déposé DQ3.1, p. 3, M. Hugues Michaud et M. Germain Michaud, séance du 23 avril 2002, p. 77, mémoire de M. Marc Côté, p. 1 et annexe et M. Marcel Caron, séance du 24 avril 2002, en soirée, p. 38).

- ◆ *La commission est d'avis que le ministère des Transports en collaboration avec les propriétaires intéressés, devrait examiner d'autres solutions que les accès agricoles proposés afin de réduire le plus possible la circulation de la machinerie agricole sur la route 132 à cet endroit.*
- ◆ *Compte tenu de l'ouverture manifestée par le promoteur à limiter les impacts de son projet sur le milieu agricole et en raison de la conception du tracé B qui longe la voie ferrée et du non-accès à imposer, la commission est d'avis que le choix de cette variante est acceptable.*

## Les anciennes carrières

Au nord de l'actuelle route 132 se trouvent deux anciennes carrières (figure 1). Selon le promoteur, ces carrières désaffectées ont revêtu avec le temps l'allure de petits marécages. Il n'a toutefois pas effectué d'inventaire biologique de ces habitats bien que le tracé A empiète sur l'une d'entre elles (document déposé PR3, p. 47).

Selon un participant, la carrière située en bordure de la route abriterait des truites en plus de servir de refuge aux canards, bernaches et hérons. Celui-ci craint que le tracé A ne perturbe cet écosystème :

[...] la réfection du tronçon de route actuelle prévue au tracé A affecterait d'une manière négative et irréversible l'écologie du lac puisque la route serait élargie et les travaux exigeraient du remblaiement du côté sud de la carrière.

(Mémoire de M. Gaëtan Landry, p. 2)

La Société de la faune et des parcs du Québec reconnaît la valeur faunique de cette carrière, mais elle ne possède aucune donnée exhaustive à ce sujet puisque la carrière est située sur un terrain privé (document déposé DQ8.1).

Le tracé B, qui passe plus au sud que le tracé A, n'est pas susceptible d'empiéter sur les petits lacs que sont devenues les anciennes carrières. Toutefois, l'excavation de la tranchée nécessaire au passage de la route sous la voie ferrée pourrait perturber l'écoulement naturel de l'eau souterraine. La firme spécialisée chargée par le ministère des Transports d'étudier cet aspect souligne que le rabattement du niveau de la nappe d'eau souterraine causé par les travaux d'excavation ne devrait pas provoquer un abaissement du niveau d'eau dans les lacs artificiels. Un renouvellement plus lent de l'eau dans celui situé le plus près de la route pourrait tout au plus être observé. Le promoteur n'a toutefois pas évalué l'impact que pourrait occasionner un renouvellement plus lent de l'eau sur l'écologie de cet habitat (documents déposés DA5, p. 54 et DQ2.1, p. 3).

- ◆ *La commission estime que l'ancienne carrière située en bordure de la route présente aujourd'hui un intérêt biologique manifeste. Si le projet de reconstruction de la route devait se réaliser, la commission est d'avis qu'une évaluation préalable des impacts sur l'écologie des anciennes carrières s'impose et que des mesures d'atténuation appropriées devraient être mises en place s'il y a lieu.*

## L'économie locale et le tourisme

La commission examine ici les impacts et retombées attendus sur l'économie locale et le tourisme. Ainsi, l'accessibilité à certains sites, la perte potentielle de l'accès visuel au lac Matapédia ainsi que les propositions d'aménager une nouvelle halte routière et de conserver le viaduc actuel sont analysées. La rétrocession d'un tronçon de route et autres conséquences financières de même que le potentiel du développement récréotouristique de la municipalité sont en outre abordés.

### L'accessibilité aux commerces et aux infrastructures récréotouristiques

Le projet de reconstruction de la route 132 à Val-Brillant pourrait avoir une incidence sur l'accessibilité à certains commerces et sites récréotouristiques. En effet, la route 132 actuelle deviendrait 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.

Ainsi, avec le tracé B, une cantine et une station-service perdraient leur accès direct à la route 132. Dans le cas du tracé A, seule la cantine serait privée de cet accès direct. De plus, l'accessibilité aux infrastructures récréatives et touristiques situées sur la rue des Cèdres pourrait également être touchée peu importe le tracé retenu.

La cantine située à l'ouest du viaduc actuel pourrait subir une perte de clientèle en raison du déplacement de l'axe de la route vers le sud. La distance séparant ce commerce de la route 132 serait de 70 m avec le tracé A et de 1 070 m avec le tracé B (M. Jean-Louis Loranger, séance du 27 mars 2002, en après-midi, p. 6).

La propriétaire de la cantine craint que le tracé B ait un effet négatif sur l'achalandage et sur la valeur de revente de son commerce :

Dans dix ou quinze ans, quand je voudrai prendre ma retraite, que sera la valeur de mon commerce si mon chiffre d'affaires est en décroissance d'année en année par la perte de la clientèle touristique, de camionneurs et de passants ?  
(Mémoire)

Certains participants ont souligné que l'accès à la cantine était actuellement difficile de par sa localisation dans une courbe, ce que reconnaît d'ailleurs la propriétaire. Un citoyen a expliqué que les véhicules désirant tourner à gauche pour se rendre à la cantine vont parfois préférer continuer et faire demi-tour dans l'entrée d'une résidence voisine plutôt que de se faire emboutir par un fardier (M<sup>me</sup> Angèle Chicoine, séance du 24 avril 2002, en après-midi, p. 10 et MM. Claude Gagnon et Michel Lapierre, p. 29 et 36).

Pour se rendre à la cantine, les automobilistes auraient à emprunter l'actuelle route 132 par la nouvelle intersection située sur le lot 201 dans le cas du tracé B ou sur le lot 196 pour le tracé A. Les automobilistes en provenance du village pourraient également y accéder par la rue des Cèdres. Toutefois, si le viaduc était maintenu ouvert à la circulation à la suite de la réalisation du tracé B, les automobilistes circulant sur la route 132 pourraient accéder à la cantine par la nouvelle intersection menant à la rue Saint-Pierre. De cette façon, le détour à faire pour se rendre à la cantine serait plus court.

La propriétaire est d'avis que l'accès à la cantine serait plus facile si le tracé A était retenu puisque le détour à effectuer par les automobilistes circulant sur la route 132 serait moins grand que pour le tracé B. De plus, elle propose de mettre son enseigne à proximité de la nouvelle intersection située tout près de son commerce afin d'atténuer sa perte de visibilité (M<sup>me</sup> Angèle Chicoine, séance du 24 avril 2002, en soirée, p. 12).

En ce qui concerne la station-service Francysan localisée sur la route 132, le promoteur croit pouvoir lui aménager un accès par la rue Saint-Pierre si le tracé B était réalisé. Il est permis de croire que ce commerce conserverait une partie de sa visibilité en raison de sa proximité du tracé B. Si le tracé A était retenu, l'accès de ce commerce à la route 132 serait conservé (documents déposés DQ2.1, p. 8 et DA4).

Les infrastructures situées sur la rue des Cèdres pourraient également être moins accessibles à la suite de la réalisation du tracé A ou du tracé B. La rue des Cèdres est caractérisée entre autres par la présence d'un camping, d'une marina, du parc des Bois et des Berges et d'un complexe hôtelier Chalets-Condos Matapédia (mémoire de M. Placide Caron, p. 3).

Les touristes désirant profiter de ces infrastructures ne pourraient plus accéder à la rue des Cèdres directement à partir de la route nationale. De fait, les automobilistes circulant sur la route 132 en direction est auraient à emprunter l'actuelle route 132 par la nouvelle intersection avant d'accéder à la rue des Cèdres. Si le viaduc était maintenu ouvert, la rue des Cèdres serait également accessible par l'intersection menant à la rue Saint-Pierre. Tel que le recommande l'affiche publicitaire de Chalets-Condos Matapédia, les automobilistes en direction ouest pourraient continuer à emprunter l'entrée est du village, soit la rue Saint-Pierre, pour accéder à la rue des Cèdres.

Pour la municipalité de Val-Brillant, le tracé B éloignerait les voies d'accès des commerces et installations touristiques. Elle craint que des efforts de promotion supplémentaires soient requis pour maintenir l'achalandage. Elle soutient que la promotion du développement commercial et touristique serait plus efficace avec un tracé qui privilégie une route à proximité. Toutefois, il semble que la cantine serait le seul commerce directement touché par le tracé B, le noyau du village ayant déjà été contourné en 1957. La station-service serait touchée dans une moindre mesure puisqu'elle pourrait conserver une partie de sa visibilité. Quant aux infrastructures de la rue des Cèdres, de l'avis même du propriétaire de Chalets-Condos Matapédia, leur accès actuel n'est pas

facile pour les automobilistes de passage dans la région. Celui-ci admet en effet que son commerce est difficile à voir et même à annoncer à partir de l'infrastructure routière existante (mémoire de la municipalité de Val-Brillant, p. 8, M. Jean-Louis Loranger, séance du 27 mars 2002, en après-midi, p. 6 et M. Maurice Lemieux, séance du 23 avril 2002, p. 18).

Ainsi, la proximité de la route actuelle ne suffirait pas nécessairement à promouvoir les infrastructures de la rue des Cèdres. Ainsi, plusieurs sites et complexes récréotouristiques qui souhaitent attirer une clientèle autre que locale font de la publicité dans les journaux ou encore dans les revues et guides spécialisés. Le propriétaire d'un établissement touristique de Val-Brillant a compris l'avantage d'une telle approche puisqu'il fait déjà la promotion de son commerce dans des revues, des expositions ainsi que dans des médias électroniques. De plus, l'entreprise vient de s'associer avec un groupe appelé Viva qui est lié à l'Association canadienne des automobilistes et dont les familles avec enfants sont la clientèle cible. En hiver, l'entreprise offre des forfaits de ski en collaboration avec le mont Val-d'Irène ainsi que la possibilité de pratiquer la pêche blanche sur le lac Matapédia. Il semble donc que la diversité dans la promotion soit souhaitable pour stimuler l'achalandage d'une entreprise vouée à la pratique d'activités récréotouristiques (M. Maurice Lemieux, séance du 23 avril 2002, p. 17-22).

Enfin, selon le promoteur, l'achalandage n'est pas un droit acquis et la perte de clientèle ne peut donc pas être compensée :

Depuis 1998, il y a eu des cas de jurisprudence qui ont donné raison au ministère, [...] celui qui s'installe en se basant sur l'achalandage de la route ne détient aucun droit acquis au trafic qui circule sur une route, pas plus que le changement de trafic d'une route ne confère de droit acquis à un tel dommage, c'est-à-dire une diminution de chiffres d'affaires.  
(M. Jean-Louis Loranger, séance du 26 mars 2002, p. 53)

En outre, dans différentes études menées principalement aux États-Unis, il a été observé que la déviation d'une route pouvait dans certains cas entraîner un impact sur les secteurs de l'hôtellerie, de la restauration et des stations-service. Il semble néanmoins que les municipalités qui ont su réagir en faisant de leur ville une destination recherchée par les touristes ont pu tirer profit de cette déviation (document déposé DA25, p. 3 et 13).

Afin d'annoncer les attraits et commerces de Val-Brillant, le promoteur souligne que les commerçants auraient la possibilité de demander que des signalisations bleues de la Société québécoise de promotion touristique soient installées ou encore d'en installer eux-mêmes dans le respect des règles applicables. Selon une étude menée par le ministère des Transports et Tourisme Québec en 2000, plus des deux tiers des entreprises du

domaine de la restauration et de l'essence ont connu une augmentation estimée à 10 % de leur clientèle après l'installation des panneaux bleus<sup>1</sup> (document déposé PR5.1, p. 11).

- ◆ *La commission estime que le tracé B engendre un impact plus important que le tracé A sur l'accessibilité à la cantine et la station-service. Elle est toutefois d'avis qu'une signalisation adéquate permettrait d'atténuer cet impact. La commission considère également que l'éloignement de la route serait peu susceptible de diminuer la clientèle des infrastructures récréotouristiques de la rue des Cèdres.*

## L'accès visuel au lac Matapédia

Selon le promoteur, le tracé A permettrait de maintenir le lien visuel avec le lac Matapédia. Toutefois, l'accès visuel direct que les automobilistes ont au moment de leur passage en bordure de la halte routière serait perdu. Avec le tracé B, il n'existerait plus de lien visuel avec le lac. Néanmoins, la localisation en remblai de la route pourrait permettre quelques percées visuelles. Ce tracé offre toutefois aux automobilistes une vue sur les champs en culture et sur le contrefort des Appalaches (document déposé PR3, p. 79-80).

Plusieurs participants ont souligné l'attrait touristique que représente le lac Matapédia et son importance pour l'identité de la municipalité. Certains sont d'avis qu'une route passant à proximité d'un tel site enchanteur incite les automobilistes à s'arrêter. Pour sa part, le propriétaire de Chalets-Condos Matapédia craint pour la viabilité de son commerce ainsi que pour celle des entreprises qui tirent profit de la clientèle de passage et touristique si la route s'éloignait du principal attrait de la municipalité. Il est d'avis qu'une route mettant cet attrait en valeur représenterait un outil de développement touristique (mémoires de M. Marc-André Turcotte, p. 3 et de Chalets-Condos Matapédia, p. 2-3).

Dans son schéma d'aménagement, la MRC constate que la topographie et la configuration de la route permettent plusieurs perspectives visuelles en plongée produisant des « effets émotionnels spontanés ». Elle souligne que l'existence de ces perspectives visuelles doit être prise en considération lors de projets de réfection de route afin d'en assurer la pérennité. Elle est d'avis que le tracé B proposé par le promoteur n'est pas susceptible de diminuer de manière substantielle la qualité du paysage matapédien et que la percée visuelle sur le lac Matapédia correspondant à la halte routière demeurerait sur l'actuel tronçon de route. Toutefois, elle reconnaît que la halte n'aurait plus le même attrait, n'étant plus accessible directement par les usagers de la route 132. La halte routière située à proximité de la cantine ne serait accessible qu'en empruntant l'actuelle route 132. Un citoyen soutient que cette halte a toujours su mettre en valeur les charmes de la municipalité grâce à son point de vue intéressant sur le lac Matapédia. À

1. MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET TOURISME QUÉBEC. *C'est tellement plus efficace quand c'est bleu ! Automobilistes et entreprises touristiques et de services apprécient les panneaux bleus*, Québec, 2001 (dépliant).

cet égard, la MRC constate l'absence de signalisation des sites d'intérêt comme la halte de Val-Brillant ainsi que de leur accès, ce qui n'inciterait pas les voyageurs à s'arrêter (documents déposés DB3.2, p. 230 et DQ3.1, p. 2-3 et mémoire de M. Marc-André Turcotte, p. 1).

Dans le cas du tracé B, la seule modification possible permettant d'atténuer la perte de vue sur le lac serait d'opter pour une route passant au-dessus de la voie ferrée. Cette solution aurait toutefois un impact visuel pour les résidants en plus d'exproprier une résidence supplémentaire. Pour sa part, le promoteur estime que les deux tracés offriraient un paysage d'intérêt, soit le lac Matapédia ou le contrefort des Appalaches (M. Jean-Louis Loranger, séances du 27 mars 2002, en soirée, p. 69 et du 27 mars 2002, en après-midi, p. 15 et documents déposés PR3, p. 93 et DA14).

- ◆ *La commission est d'avis que la perte d'accès visuel au lac Matapédia qu'engendre le tracé B aurait un impact sur le caractère panoramique de la route actuelle. Ce tracé limiterait les possibilités offertes aux automobilistes d'admirer le principal attrait de Val-Brillant.*

## **Les mesures de compensation**

Les propositions faites par le promoteur à la suite de demandes de citoyens consistent en l'aménagement d'une nouvelle halte routière et la conservation du lien routier à l'emplacement du viaduc actuel. À cet effet, le Comité de citoyens de Val-Brillant a recueilli 737 signatures, dont 401 de la part des résidants de Val-Brillant. La pétition sollicitait l'appui de la population « pour l'implantation d'une halte routière avec services sur le tracé B proposé par le ministère des Transports, et ce, en conservant l'accès au viaduc déjà existant pour sauvegarder l'infrastructure du village de Val-Brillant » (M<sup>me</sup> Jocelyne Ouellet, séance du 23 avril 2002, p. 31).

### **La nouvelle halte routière**

Devant l'importance de l'accès visuel au lac Matapédia accordée par les citoyens lors de précédentes consultations, le promoteur a étudié la possibilité d'implanter une nouvelle halte routière sur les terres agricoles enclavées par le tracé B (figure 2). La halte serait aménagée en bordure de la nouvelle route 132 et permettrait d'admirer le lac et possiblement la montagne de Val-d'Irène en arrière-plan. La halte serait accessible par la rue Saint-Pierre puisque la zone de nonaccès imposée par le ministère des Transports empêcherait l'aménagement d'un accès sur la nouvelle route 132. Cette contrainte ferait toutefois en sorte que les touristes utilisant cette halte n'auraient pas à reprendre la route 132 pour accéder aux commodités du village (mémoire de la famille Gérard Ouellet, p. 1 et document déposé DC1).



Dans leur mémoire, plusieurs participants appuient la proposition du promoteur et espèrent que cette mesure suscitera l'intérêt des touristes pour la municipalité. Ils pourraient en effet y apercevoir la cantine ainsi que la halte existante et les différents services et attraits pourraient y être publicisés, augmentant ainsi leur visibilité et leur clientèle (M. Gérard Ouellet, séance du 27 mars 2002, en après-midi, p. 57 et mémoire de Michel Paradis, p. 1).

Le ministère des Transports assumerait les coûts liés à la construction de la nouvelle halte et la céderait par la suite à la municipalité qui devrait en assurer l'entretien. La réalisation de ce projet est donc conditionnelle à l'acceptation des frais d'entretien par la municipalité (M. Jean-Louis Loranger, séance du 27 mars 2002, en soirée, p. 36).

Certains participants ont suggéré de compenser la perte de visibilité de la cantine en la relocalisant sur le site de la nouvelle halte. La propriétaire de la cantine a toutefois indiqué qu'elle ne souhaitait pas exploiter son commerce sur un terrain dont elle ne serait pas la propriétaire de même qu'assumer les frais de son déménagement et de l'entretien de la halte (M<sup>me</sup> Angèle Chicoine, séance du 24 avril 2002, en soirée, p. 11).

- ◆ *Advenant la réalisation du tracé B, la commission est d'avis que l'aménagement d'une nouvelle halte compenserait de façon satisfaisante la perte de l'accès visuel au lac Matapédia pour les automobilistes. En considérant que la cantine y serait visible, la commission estime que cet aménagement contribuerait à atténuer les impacts associés à la perte de son accès à la route 132.*

### **Le viaduc actuel**

Les deux variantes présentées par le promoteur dans son étude d'impact supposent la fermeture définitive du viaduc ferroviaire actuel : « La structure du viaduc serait enlevée et l'espace serait complètement remblayé par du matériau d'emprunt afin de permettre la continuité de l'activité ferroviaire » (document déposé DA23, p. 2).

Certains participants se sont inquiétés du détour que les automobilistes circulant sur la route 132 auraient à effectuer pour accéder à la cantine et à la halte si le viaduc était fermé. D'autres estiment que la circulation locale et la pratique d'activités récréatives seraient facilitées si le viaduc était conservé (mémoires de M. Marc Bélanger, p. 11 et de M. Michel Paradis, p. 2).

La possibilité de maintenir un lien routier à l'emplacement du viaduc actuel n'est applicable qu'avec le tracé B puisque, dans le tracé A, le nouveau viaduc serait localisé à moins de 150 m du viaduc actuel. Le maintien de deux viaducs sur une si courte distance serait incompatible avec le mode d'exploitation de la compagnie Chemin de fer de la Matapédia et du Golfe inc. Par ailleurs, les automobilistes n'auraient qu'un léger détour à faire pour accéder à la nouvelle route 132 (document déposé DQ9.1, p. 3).

Un participant est d'avis que le viaduc actuel devrait être remplacé par une structure ayant une fonction esthétique qui permettrait uniquement le passage des cyclistes et piétons. Pour sa part, le Comité de citoyens de Val-Brillant souhaite que le viaduc ne permette le passage des véhicules que sur une seule voie en alternance, comme pour le pont couvert à Amqui. De cette façon, estime le Comité, la circulation serait restreinte et la pratique d'activités récréotouristiques, facilitée et plus sécuritaire. Pour une citoyenne, une voie pourrait être réservée aux piétons et cyclistes et une autre, aux automobilistes. La compagnie Chemin de fer de la Matapédia et du Golfe inc. souhaite quant à elle que le viaduc actuel soit démantelé ou encore remplacé par une structure moderne. La compagnie qualifie la structure actuelle d'archaïque et coûteuse à entretenir (mémoire de M. Marc Bélanger, p. 14, M<sup>mes</sup> Gisèle Pigeon et Jocelyne Ouellet, séance du 23 avril 2002, p. 33, M<sup>me</sup> Gisèle Pigeon, séance du 23 avril 2002, p. 65 et mémoire de Chemin de fer de la Matapédia et du Golfe inc., p. 3 et document déposé DQ4.1).

Le promoteur a proposé trois solutions qui permettraient de maintenir le lien routier, soit de remplacer le viaduc par un passage à niveau, de changer la structure actuelle pour un tunnel de type « Polyvoûte » permettant de maintenir un lien uniquement pour les piétons et cyclistes et, enfin, de remettre en état le viaduc de telle sorte que les piétons, les cyclistes et les automobiles puissent l'utiliser (document déposé DA23).

La mise en place d'un passage à niveau suppose l'enlèvement de la structure actuelle et le remblayage du terrain à l'emplacement du viaduc. Ce choix présente l'inconvénient d'être moins sécuritaire (*ibid.*, p. 3).

Le maintien d'un lien piétonnier et cycliste sur l'actuelle route 132 exige le démantèlement du viaduc, la construction d'un tunnel d'une longueur de 17 m et le remblayage autour de celui-ci jusqu'au profil de la voie ferrée existante. Ce tunnel permettrait la circulation piétonne et cyclable et serait de dimension suffisante pour le passage d'un véhicule d'entretien selon le principe d'un passage alternatif. Toutefois, il est permis de croire qu'une structure de taille réduite couperait l'accès visuel au lac pour les automobilistes qui s'engagent sur la route 132 actuelle en provenance de l'est (*ibid.*, p. 4 et mémoire du Comité de citoyens de Val-Brillant, annexe 3).

Enfin, la remise en état de la structure actuelle permettrait de la rendre conforme et sécuritaire pour les besoins de la circulation ferroviaire. Des interventions majeures seraient effectuées aux tabliers du viaduc et aux semelles inférieures des poutres. Ce choix présente l'avantage de conserver intégralement le lien routier actuel. Selon les scénarios présentés par le promoteur, cette proposition semble être la seule qui permettrait de maintenir la circulation automobile (document déposé DA23, p. 5).

- ◆ *Advenant la réalisation du tracé B, la commission est d'avis que le maintien de la circulation automobile à l'emplacement du viaduc actuel faciliterait l'accès à certains commerces et infrastructures récréotouristiques. La commission estime également que ce choix faciliterait les déplacements entre le noyau du village et le secteur ouest du tronçon à l'étude.*

## **La rétrocession d'un tronçon de route et autres impacts économiques pour la municipalité**

Une partie de la route 132 actuelle serait rétrocédée à la municipalité advenant la réalisation du projet. La responsabilité de l'entretien, de la réfection et de l'amélioration de ce tronçon reviendrait ainsi à la municipalité. Toutefois, le promoteur prévoit effectuer certains travaux avant de céder la route. Ainsi, les ponceaux seraient changés, les fossés, nettoyés, et la route, repavée. Ces interventions éviteraient à la municipalité des dépenses d'immobilisation pour une période de dix à quinze ans (M. Jean-Louis Loranger, séance du 26 mars 2002, p. 62).

Le programme d'aide à l'entretien du réseau routier local pourrait s'appliquer au tronçon de route rétrocédé. Ce programme d'aide a été mis en place à la suite du transfert aux municipalités de la responsabilité des routes du réseau local par le gouvernement du Québec. Ainsi, si le tracé A était réalisé, la municipalité recevrait une compensation financière annuelle de 1 331 \$ pour l'entretien d'un tronçon de 350 m. Pour le tracé B, la municipalité recevrait 5 098 \$ pour l'entretien d'un tronçon de 1,34 km. L'attribution de ces sommes est toutefois conditionnelle au renouvellement du programme d'aide (documents déposés DA15, DA17 et DQ9.1, p. 2).

Le programme d'aide à l'entretien du réseau local prévoit un effort fiscal de 0,14 \$ par 100 \$ d'évaluation foncière de la part de la municipalité. La contribution de la municipalité serait donc la même après la rétrocession du tronçon de route puisqu'elle est basée sur la richesse foncière et non sur la longueur du tronçon de route à entretenir. Toutefois, l'aide versée aux municipalités est calculée en fonction d'un coût moyen d'entretien de 3 800 \$ le kilomètre, ce qui semble inférieur au coût réel puisque l'entretien hivernal de la route 132 dans le secteur à l'étude coûte en moyenne 8 200 \$ le kilomètre, incluant les sels déglaçants et les abrasifs. Le promoteur estime que ces frais pourraient être inférieurs car ce montant s'applique à une route nationale entretenue selon les normes du ministère des Transports. Une route locale n'offre pas nécessairement le même niveau de service, ce qui pourrait contribuer à diminuer les coûts d'entretien (documents déposés DA15, p. 3 et DA17 et M. Jean-Louis Loranger, séance du 27 mars 2002, en soirée, p. 3).

De plus, l'entretien d'une nouvelle halte aménagée sur les terres agricoles enclavées pourrait s'ajouter aux responsabilités financières de la municipalité. À ce chapitre, le promoteur a indiqué qu'un parc routier comprenant un bâtiment sanitaire saisonnier avec accès aux services d'aqueduc municipaux coûterait en entretien annuel de 10 000 \$ à

12 000 \$. À cela il faudrait ajouter annuellement de 3 000 \$ à 5 000 \$ en coûts de conservation sur un horizon de dix ans. Si les services municipaux d'aqueduc n'étaient pas disponibles, il faudrait compter les coûts pour l'échantillonnage et les analyses d'eau par un laboratoire spécialisé, le traitement pour rendre l'eau potable et les frais d'entretien des installations. Dans le cas d'un parc routier sans bâtiment sanitaire avec tables de pique-nique et sans services, le promoteur estime qu'il en coûterait annuellement entre 6 000 \$ et 8 000 \$ pour l'entretien. Le ministère des Transports ne dispose d'aucun programme permettant de subventionner l'entretien d'une halte (document déposé DQ2.1, p. 11-12).

Pour des dépenses supplémentaires de 12 000 \$ imputables à l'entretien d'une nouvelle halte, le maire de la municipalité a estimé qu'une augmentation des taxes municipales d'environ 0,005 \$ par 100 \$ d'évaluation foncière est à prévoir. Cependant, la municipalité, en tant que responsable de cette installation, pourrait trouver des moyens de financement comme permettre la présence d'un casse-croûte qui lui verserait des redevances. D'autres revenus pourraient provenir de commandites commerciales, informations touristiques, locations d'espaces extérieurs, campagnes d'information, vente de produits du terroir, etc. (M. Marc-André Turcotte, séance du 27 mars 2002, en soirée, p. 9 et document déposé DQ2.1, p. 12).

Dans l'éventualité où le lien routier à l'emplacement du viaduc était maintenu grâce à une structure permettant le passage des piétons et cyclistes, la municipalité de Val-Brillant deviendrait responsable de la totalité des coûts d'entretien de la nouvelle structure. Si la réfection du viaduc actuel était retenue, la municipalité aurait la responsabilité de la moitié des frais d'entretien, l'entretien de la structure ferroviaire étant à la charge, en parts égales, du ministère des Transports et du Chemin de fer de la Matapédia et du Golfe inc. Toutefois, le promoteur serait disposé, advenant le choix de l'une ou l'autre de ces deux options et conditionnellement à l'acceptation par la compagnie de chemin de fer, à remettre à la municipalité une compensation financière équivalente à sa participation aux coûts d'entretien de la structure ferroviaire, actualisés à perpétuité (document déposé DA23 p. 4 et 5).

Ainsi, le remplacement de la structure actuelle par une autre ou encore sa réfection complète aurait peu d'incidence économique pour la municipalité. Toutefois, celle-ci aurait à assurer l'entretien du tronçon de route compris entre les rues des Cèdres et Saint-Pierre qui, autrement, serait condamné. Elle recevrait néanmoins 760 \$ de plus en vertu du programme d'aide à l'entretien du réseau routier local pour la responsabilité supplémentaire de ce tronçon de 200 m (document déposé DQ2.1, p. 11).

En revanche, l'aménagement d'un passage à niveau entraînerait une augmentation des dépenses municipales en plus de présenter des inconvénients en matière de sécurité car les coûts d'entretien de la signalisation, d'environ 5 000 \$ par année, devraient être assumés par la municipalité (document déposé DA23, p. 3).

En somme, les coûts liés à la prise en charge du tronçon de route rétrocedé et de la nouvelle halte routière pourraient signifier une augmentation des dépenses pour la municipalité. Lors de l'audience, un citoyen s'est exprimé contre toute hausse de taxes municipales. Il estime payer suffisamment pour les services qu'il reçoit. Pour un autre citoyen, une augmentation des taxes ne serait pas requise puisque la richesse foncière de Val-Brillant serait en croissance et il croit que les possibilités de développement résidentiel dans le secteur du chemin de la Sablière pourraient contribuer à augmenter les revenus de la municipalité. Enfin, la halte pourrait engendrer des retombées économiques augmentant de fait les revenus municipaux (M. Régis Santerre, séance du 23 avril 2002, p. 85 et mémoire de M. Marc Bélanger, p. 10).

- ◆ *La commission reconnaît que la prise en charge du tronçon de route rétrocedé ainsi que l'entretien d'une nouvelle halte routière pourraient occasionner des dépenses supplémentaires pour la municipalité. La commission est favorable à l'aménagement de la nouvelle halte et elle estime que le ministère des Transports devrait s'entendre avec la municipalité pour retenir le concept le mieux adapté aux besoins de celle-ci.*

## **Le potentiel du développement récréotouristique**

La MRC de La Matapédia dans laquelle se situe Val-Brillant fait partie de la région administrative du Bas-Saint-Laurent. Toutefois, la MRC est associée géographiquement à la Gaspésie « puisqu'elle se situe au point d'ancrage de la péninsule gaspésienne et qu'elle fait partie du circuit touristique de cette région ». Le potentiel récréatif et touristique de la MRC se manifeste notamment par la présence du lac Matapédia pour la pêche et les activités nautiques et de villégiature :

Le potentiel naturel de la MRC de La Matapédia lui confère [...] un caractère touristique de par l'attraction qu'il exerce pour la pratique d'activités de plein air. Une situation géographique idéale à proximité des provinces maritimes et sur le parcours du tour de la Gaspésie, ainsi qu'une relative répartition sur plusieurs saisons de l'offre touristique [...] constituent des éléments particulièrement intéressants pour l'industrie touristique matapédienne. On dénombre plus de 300 000 voyages/personne par année qui défilent dans la vallée de la Matapédia, ce qui s'avère un potentiel non négligeable pour le développement touristique.

(Document déposé DB3.2, p. 23)

L'industrie touristique matapédienne emploierait 440 personnes et aurait des retombées économiques dépassant les neuf millions de dollars annuellement (*ibid.*).

Plusieurs participants ont souligné le potentiel du développement récréotouristique de Val-Brillant et les occasions qu'offrirait la reconstruction de la route 132. Certains sont d'avis que le choix du tracé A, en conservant la route à proximité du lac, permettrait de

maintenir les acquis au chapitre du tourisme (mémoire de la municipalité de Val-Brillant, p. 12). Le propriétaire de Chalets-Condos Matapédia ajoute :

Si un tracé favorisant les attraits particuliers qu'on y retrouve est choisi, la municipalité disposera d'un outil supplémentaire de développement. Si le tracé choisi ignore ce qui peut faire de Val-Brillant une étape et une escale touristique intéressante, on compromet pour très longtemps la possibilité donnée à cette municipalité d'exploiter une richesse à sa portée.  
(Mémoire, p. 3)

En contrepartie, certains voient dans le tracé B une occasion de libérer un secteur situé aux abords du lac Matapédia du bruit soutenu des transporteurs lourds et de consolider les équipements récréatifs en place. Dans le même sens, le Groupe Résidant Vert mentionne que l'isolement de ce secteur pourrait attirer les touristes citadins des grandes villes bruyantes recherchant tranquillité et vue sur les cours d'eau naturels. La réalisation du tracé B pourrait également favoriser le tourisme à vélo. À ce sujet, le schéma d'aménagement de la MRC prévoit que la Route verte, un projet d'itinéraire cyclable liant l'ensemble des régions du Québec, suscite beaucoup d'intérêt en raison de l'effet que pourrait avoir un afflux important de cyclistes sur l'économie locale. Ce parcours permettra de mettre en valeur les paysages caractéristiques de chacune des régions et de renforcer la réputation de celles-ci. Un participant souhaiterait que le tronçon rétrocedé soit intégré au projet de la Route verte (mémoires de l'Hôtel-Motel Val-Brillant, p. 1 et du Groupe Résidant Vert, p. 2, M. Léopold Tremblay, séance du 24 avril 2002, en après-midi, p. 42 et document déposé DB3.2, p. 169).

De par sa localisation géographique, Val-Brillant bénéficie d'un potentiel de développement récréotouristique intéressant. En chevauchant en grande partie le tracé existant et en maintenant le lien visuel avec le lac Matapédia, le tracé A favorise en quelque sorte le *statu quo* au chapitre du potentiel du développement récréotouristique. La vue sur le lac Matapédia est certes agréable pour les automobilistes de passage, mais peut-être insuffisante pour les inciter à séjourner dans la région. Le tracé B permettrait de diminuer les inconvénients liés à la proximité de la route dans un secteur à vocation récréative. Dans son plan d'urbanisme, la municipalité de Val-Brillant désigne en effet le secteur situé au nord de la route 132 actuelle comme étant une zone d'affectation récréative (figure 1). De plus, la MRC définit la rive sud-ouest du lac Matapédia comme un milieu récréatif présentant un intérêt régional pour la villégiature, le camping et les activités nautiques. En éloignant la route nationale d'un secteur récréatif, le tracé B pourrait y favoriser le développement d'activités récréatives et, conséquemment, représenter un atout pour le développement récréotouristique (documents déposés DQ1.2, section plan d'urbanisme, p. 18 et DB3.2, p. 171-172).

- ◆ *La commission estime que le tracé B permet de consolider le caractère récréatif du secteur situé en bordure du lac Matapédia et, de ce fait, pourrait contribuer au développement récréotouristique de la région.*

## La qualité de vie des citoyens de Val-Brillant

La notion de qualité de vie est toute relative et sa perception est propre à un contexte qui évolue dans le temps, selon la trame sociale et les événements. La construction ou la réfection d'une route suscite nécessairement dans la communauté une réflexion et un positionnement qui font appel à des sentiments et des intérêts sociaux et personnels qui ne sont pas toujours convergents. Les effets structurants d'un projet comme celui-ci amènent des changements et provoquent des interactions entre les différentes composantes qui façonnent la qualité de vie du milieu.

La reconstruction de la route 132 devrait s'intégrer dans le milieu de vie des citoyens de Val-Brillant de façon à permettre la satisfaction des besoins essentiels de la communauté, en ayant comme objectif l'amélioration de la qualité de vie des citoyens. C'est à la lumière de ce principe de développement durable que la commission examine ici les impacts du projet sur le mode de vie actuel et futur des citoyens de Val-Brillant. Elle analyse la problématique entourant les expropriations, la qualité de l'eau potable et le vécu des citoyens en regard de la route 132 actuelle, de même que l'augmentation potentielle de la circulation dans le village.

### Les expropriations en milieu bâti

Le ministère des Transports devrait procéder à des expropriations afin de réaliser l'une ou l'autre des variantes proposées. Selon lui, le tracé A nécessiterait l'expropriation ou la relocalisation de la majorité des habitations dans le tronçon de la route 132 situé à l'ouest du viaduc actuel. Dix résidences et certains bâtiments secondaires devraient ainsi être expropriés ou relocalisés puisqu'ils sont situés dans l'emprise de la route projetée ou encore en raison du rapprochement excessif de la route et des difficultés d'accès qui en résulteraient (figure 2) (documents déposés PR3, p. 70 et DA4).

Quant au tracé B, il exigerait l'expropriation ou la relocalisation de deux maisons situées à l'extrémité ouest du tronçon en raison de l'espace nécessaire à l'érection du nouveau viaduc. De plus, en raison de la construction d'une nouvelle intersection, la station-service située à l'intersection de la rue Saint-Pierre et de la route 132 pourrait devoir être relocalisée, possiblement sur le même site. Le promoteur estime pouvoir refaire l'accès à ce commerce par la rue Saint-Pierre, ce qui suppose que la façade du commerce soit repensée en déplaçant le commerce sur le même site ou en apportant certaines transformations architecturales au bâtiment (documents déposés PR3, p. 71, PR5.1, p. 1 et DQ2.1, p. 8).

Lorsqu'un projet de route qui commande l'acquisition ou le déplacement de maisons est autorisé, chaque propriétaire est rencontré par l'évaluateur du ministère ou son représentant qui fait une inspection physique détaillée de chacune des propriétés touchées par le projet. L'évaluateur vérifie entre autres la proximité de la future emprise de route. Si la distance qui la sépare de la résidence est inférieure à 3 m, celle-ci doit être déplacée

ou acquise. Une résidence peut également être déplacée si le changement du niveau de la route projetée entraîne une difficulté d'accès à la propriété. Le ministère des Transports applique en effet des normes techniques permettant d'évaluer les possibilités d'un raccordement sécuritaire des propriétés au réseau routier (documents déposés DQ2.1, p. 7-8 et M. Jean-Louis Loranger, séance du 27 mars 2002, en après-midi, p. 27).

Le choix du déplacement ou de l'acquisition d'une résidence dépend du coût associé à chacune de ces options. Si le déplacement de la résidence est retenu, le ministère devra s'assurer de respecter les règlements de la municipalité de Val-Brillant, du ministère de l'Environnement et du ministère des Ressources naturelles (documents déposés DQ1.1, annexe 3 et DQ5.1 et M. Jean-Louis Loranger, séance du 27 mars 2002, en soirée, p. 48).

Actuellement, le ministère des Transports n'est pas en mesure de déterminer précisément, parmi les résidences touchées, celles qui pourraient être relocalisées à proximité et celles qui devraient être acquises, puisque l'étape des plans et devis n'est pas complétée et qu'aucune inspection spécifique et détaillée de chacune des propriétés n'a eu lieu. Le représentant du ministère croit qu'il serait possible de relocaliser certaines résidences sur leur terrain et qu'un effort particulier sera fait afin d'éviter que les gens soient obligés d'aller s'établir ailleurs. Toutefois, il a spécifié que la relocalisation de certaines maisons pourrait être problématique (M. Jean-Louis Loranger, séance du 27 mars 2002, en après-midi, p. 26 et en soirée, p. 48 et document déposé DQ2.1, p. 6-7).

Lors de l'audience, la plupart des citoyens susceptibles d'être expropriés ont mentionné qu'ils étaient confiants de pouvoir être relocalisés sur leur terrain. Néanmoins, l'incertitude persiste et certains croient que quelques expropriés pourraient quitter Val-Brillant :

Bien moi, dans mon cas, j'ai du terrain encore pour pouvoir me relocaliser.  
[...] Mais pour plusieurs autres personnes, il n'y a plus d'espace pour se  
bâtir là. [...] Ils vont déménager soit à Sayabec, soit à Amqui.  
(M. Régis Santerre, séance du 23 avril 2002, p. 86)

Des citoyens sont d'autant plus inquiets de l'impact qu'auraient les expropriations sur leur communauté qu'il y aurait peu de possibilité de relocalisation actuellement à Val-Brillant. Selon la représentante de la municipalité, seul un petit lotissement de moins de dix terrains serait disponible sur le chemin de la Sablière, mais aucun d'eux n'est situé en bordure du lac Matapédia (M<sup>me</sup> Louise Bérubé, séance du 26 mars 2002, p. 116 et 117).

Des citoyens craignent que leur résidence centenaire ne puisse être relocalisée sur ce qui leur resterait de terrain si le tracé A était retenu. De plus, de vieux bâtiments adjacents à la résidence, impossibles à déménager, devraient possiblement être démolis. Pour cette famille installée sur cette terre depuis 1947, l'expropriation signifierait la fin de leur



projet de retraite : rassembler la famille sur la terre familiale (mémoire de M<sup>me</sup> Monique Montminy, p. 1-3).

Bien que le tracé A serait plus avantageux pour les agriculteurs, le promoteur estime au contraire que ce tracé engendrerait des inconvénients majeurs pour les autres résidents. C'est particulièrement pour cette raison qu'il a retenu le tracé B.

Plusieurs participants ont d'ailleurs abondé dans ce sens, puisqu'ils estiment que le tracé B, en limitant les expropriations en milieu bâti, permettrait de mieux respecter leur cadre de vie et apporterait une dimension beaucoup plus humaine au projet :

Malgré ma sympathie naturelle pour l'agriculture [...] et malgré le fait que les inquiétudes soulevées me paraissent justifiées, les arguments des opposants au projet du ministère des Transports ne m'ont pas convaincu. Je crois qu'un empiètement, somme toute assez limité sur l'espace agricole, est justifiée par un impact humain important.

(M. Léopold Tremblay, séance du 24 avril 2002, en après-midi, p. 41)

Pour la commission, il est indéniable que, pour une petite communauté comme celle de Val-Brillant, l'expropriation ou la relocalisation de dix résidences ne peut qu'avoir un impact important sur la vie des familles touchées et sur la dynamique sociale de cette communauté.

- ◆ *En regard des expropriations en milieu bâti, la commission est d'avis que le tracé B est plus avantageux que le tracé A. En exigeant moins d'expropriations et de relocalisations, le tracé B permet de maintenir le cadre de vie des résidents touchés par le projet.*

## **Les puits d'eau potable**

Une partie des résidences du secteur à l'étude sont alimentées en eau potable par des puits artésiens ou de surface. Ces propriétés sont situées à l'ouest de la cantine. Quant à celles localisées à l'est, elles sont connectées au réseau d'aqueduc municipal (document déposé DA20, p. 3).

Le projet pourrait avoir un impact sur les puits du secteur ouest et, par conséquent, sur la qualité de vie des personnes qui y habitent. En considérant le tracé A, l'élargissement de l'emprise de la route pourrait provoquer l'expropriation de dix puits. La proximité des fossés projetés pourrait également entraîner l'augmentation des concentrations de chlorure dans l'eau de trois autres puits et l'un d'eux pourrait également être touché par une baisse de débit (documents déposés DA20, p. 5-7 et DQ2.1, p. 2).

Pour sa part, le tracé B entraînerait l'expropriation de deux puits d'eau potable en raison de l'élargissement de l'emprise de la route. La proximité des fossés projetés pourrait

causer l'augmentation de la concentration en chlorure dans l'eau de quatre autres puits. Enfin, les importants déblais prévus pourraient causer une diminution de débit à trois de ces quatre puits et en tarir complètement un autre. Un des puits susceptibles de subir une diminution de débit ne serait toutefois pas utilisé (documents déposés DA20, p. 8-12 et DQ2.1, p. 2).

La municipalité de Val-Brillant craint pour l'alimentation à long terme des puits d'eau potable situés dans le secteur du futur viaduc. Elle estime que la proximité du réseau d'aqueduc municipal faciliterait le raccordement des résidences qui pourrait être requis et que celui-ci serait moins coûteux avec le tracé A. Par ailleurs, des résidents sont préoccupés par les mesures qui seraient prises si leur puits devait être exproprié ou encore contaminé (mémoire de la municipalité de Val-Brillant, p. 9, M. Claude Ross, séance du 26 mars 2002, p. 45 et M. Alban Pigeon, séance du 27 mars 2002, en après-midi, p. 52).

Lors de la caractérisation de la qualité de l'eau des puits, le promoteur a observé que certains étaient contaminés par des coliformes. Les propriétaires de ces puits ont alors été avisés par écrit de la situation et de la procédure à suivre pour en désinfecter l'eau. Lors de l'audience, certains participants ont soulevé ce problème et demandé de quelle façon le ministère des Transports pouvait intervenir pour corriger la situation. Le promoteur a rappelé que la contamination par des coliformes n'est pas attribuable aux activités du ministère des Transports et qu'il n'a donc pas la responsabilité de solutionner ce problème. Les citoyens intéressés ont plutôt été invités à communiquer avec la direction régionale du ministère de l'Environnement (documents déposés DA20, p. 2 et DA19, M. Jean-Louis Loranger, séance du 27 mars 2002, en après-midi, p. 86 et M. Denis Talbot, séance du 26 mars 2002, p. 47).

Afin de mesurer les impacts découlant de la construction et de l'exploitation du nouveau tronçon de route sur les puits d'eau potable, le promoteur propose de faire un suivi environnemental. Pour les puits susceptibles d'être touchés par une diminution de la qualité de l'eau, des échantillonnages et analyses sont prévus avant les travaux et pendant les deux années qui suivent la mise en service de la nouvelle route. Les objectifs retenus concernant la qualité de l'eau pour la consommation humaine sont ceux prescrits par Santé Canada. Ainsi, une action correctrice serait entreprise si les teneurs en chlorure et sodium, principaux constituants des sels déglaçants, excédaient les normes, soit respectivement 250 mg/l et 200 mg/l (document déposé DQ2.1, p. 2).

Pour les puits où une diminution de débit est appréhendée, le promoteur prévoit réaliser un essai de pompage avant le début des travaux. Le débit alors fourni par le puits constituerait la valeur de référence advenant qu'un propriétaire allègue une baisse de débit durant ou après la réfection de la route. Dans le cas où une baisse de débit sans tarissement complet serait invoquée sans qu'il y ait évidence de l'impact causé, un test de pompage serait effectué afin de mesurer le débit du puits et de le comparer à la valeur de référence mesurée avant les travaux. Dans le cas où aucun test de pompage n'aurait été

fait avant les travaux sur le puits visé, les débits standards généralement reconnus seraient utilisés (document déposé DQ2.1, p. 2-3).

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 du débit de son puits et que les activités du ministère des Transports en étaient la cause, le promoteur serait tenu de corriger la situation. Il devrait alors creuser davantage le puits ou encore le relocaliser. Si l'une de ces interventions n'arrivait pas à solutionner le problème d'alimentation en eau potable, le promoteur pourrait devoir raccorder la résidence touchée au réseau d'aqueduc municipal (M. Jean-Louis Loranger, séance du 26 mars 2002, p. 92).

- ◆ *La commission estime essentiel que la qualité et la quantité d'eau potable soient maintenues. En ce sens, la commission considère que le suivi proposé par le ministère des Transports est approprié et qu'il devrait permettre de détecter toute anomalie attribuable à la construction et à l'entretien de la route.*

## **La route 132 actuelle et le vécu des citoyens**

La route 132 est une route à vocation nationale. Sur le tronçon à l'étude, l'augmentation significative et graduelle du nombre de véhicules lourds, en conflit avec la circulation touristique, le transport scolaire, la circulation de transit des travailleurs, et ce, dans une configuration géométrique à risque, rendrait peu sécuritaires les manœuvres quotidiennes des automobilistes de la localité. La présence de nombreux accès aux résidences et aux rues transversales contribue à accentuer le risque de conflit routier. Ce mauvais partage des circulations locales et de transit cause un stress important aux différents usagers de la route. Au fil des ans, cette situation a eu des conséquences sur la qualité de vie des riverains. Des citoyens ont fait part du risque qu'ils encourent pour accéder à leur entrée privée, pour traverser la route afin de prendre leur courrier, pour accompagner les enfants aux arrêts d'autobus scolaires, ou encore pour circuler à pied ou à bicyclette (document déposé DB3.1, p. 113-114).

J'ai été témoin de nombreux incidents qui incommode les résidents du tronçon actuel. Les chargements de bois qui perdent des billots, des chargements de copeaux ou autres matières, aussi des déversements dans le fossé et dans la halte routière. [...] la peur qu'un transport lourd perde le contrôle et rentre dans la maison. [...] La poussière que soulèvent les gros transporteurs ainsi que leur bruit infernal. La crainte de sortir de la cour avec mon véhicule. Le freinage brusque par manque de visibilité.

(M. Claude Gagnon, séance du 24 avril 2002, en après-midi, p. 29)

Pour les résidents, cette situation constitue un danger constant. Le transport scolaire reflète bien cette problématique : les parents doivent accompagner les enfants pour leur faire traverser la route parce qu'il s'avère trop dangereux de les laisser traverser seuls et, chaque fois que l'autobus arrête, le risque d'accident est omniprésent. Ils sont très

inquiets et craignent pour la vie de leurs enfants. Deux entreprises de transport scolaire ont d'ailleurs fait part des risques actuels et des difficultés qu'ils éprouvent à assurer la sécurité des enfants et de leurs chauffeurs sur ce tronçon de route. Pour ces raisons, ils considèrent le tracé B comme plus sécuritaire (mémoires de Transport Jean-Guy Duguay & Fils inc. et de Transport J.M.F. Lapierre et Fils inc. et M<sup>me</sup> Denise Harrison, séance du 24 avril 2002, en après-midi, p. 6).

Des participants ont également soulevé les perturbations liées au bruit incessant dû particulièrement au passage des véhicules lourds. Selon le promoteur, les deux variantes proposées entraîneraient une réduction générale des niveaux sonores dans le milieu. Dans le cas du tracé A, il y aurait une diminution moyenne du bruit de 3 dBA dans la majorité des maisons le long du parcours. Pour le tracé B, la diminution moyenne serait de l'ordre de 9 dBA. Seule une résidence, différente sur chacun des tracés, subirait une augmentation du niveau sonore d'environ 1 dBA (document déposé PR3, p. 89-90).

Les deux variantes proposées répondent aux normes de sécurité du ministère des Transports. Cependant avec le tracé A, un certain nombre d'accès privés à la route 132 pourraient être maintenus et, même si la configuration géométrique de la route était améliorée, le conflit d'usages demeurerait. De plus, la réduction du bruit occasionné par le passage de la circulation automobile, particulièrement celui des véhicules lourds, serait moins importante qu'avec le tracé B. Cela aurait donc comme conséquence de maintenir les conflits routiers qui touchent les riverains.

- ◆ *La commission est d'avis que la qualité de vie actuelle des résidents de la route 132 à Val-Brillant est perturbée par le bruit et les conflits d'usages entre la circulation locale et la circulation de transit.*

Lors de l'audience, plusieurs participants ont souligné les difficultés qu'ils éprouvent à pratiquer des activités récréatives. Si le tracé B était retenu, le tronçon de la route 132 qui serait rétrocédé à la municipalité deviendrait le prolongement naturel du périmètre urbain. Les citoyens pourraient se réapproprier une route actuellement fortement perturbée par la circulation de transit. Ils y voient l'occasion d'améliorer leur cadre de vie, de reprendre contact avec le milieu naturel et d'utiliser cet espace à des fins récréatives :

Cela permettra aux résidents actuels de pouvoir profiter d'un secteur résidentiel et touristique. [...] pouvoir profiter du prolongement de la rue des Cèdres pour faire de la marche, de la bicyclette, du patin à roues alignées, etc. et aussi pouvoir profiter du décor naturel si pittoresque du lac Matapédia. (Mémoire de M<sup>me</sup> Rita Lévesque et M. Jean-Claude Lévesque)

Pour plusieurs, l'occasion serait offerte à la communauté de mettre en valeur le secteur riverain du lac Matapédia et de favoriser un développement récréatif et résidentiel.

- ◆ *La commission estime que le tracé B permettrait aux citoyens de se réapproprier un territoire qui, jusqu'à maintenant, est fortement perturbé par la présence d'une route nationale. Globalement, cette option est jugée avantageuse pour les résidents riverains puisqu'elle constitue une nette amélioration de leur qualité de vie, en particulier en leur offrant la possibilité de vivre dans un milieu jouissant d'une plus grande quiétude.*

## **L'augmentation de circulation dans le village**

La fermeture du viaduc actuel pourrait avoir un impact sur la vocation de la rue des Cèdres. Un citoyen décrit cette rue comme une enclave dans le village de Val-Brillant. Le secteur abrite une partie du parc des Bois et des Berges, un terrain de jeux, des infrastructures récréotouristiques de même que deux résidences privées. Une traverse à niveau donne accès à la rue Saint-Pierre, la rue principale du village située parallèlement à la rue des Cèdres. Ce secteur est fréquenté particulièrement en saison estivale par les enfants, les cyclistes et les touristes (mémoire de M. Placide Caron).

Le secteur de la rue des Cèdres constitue un patrimoine naturel important et la qualité de son environnement serait menacée par la fermeture du viaduc qui aurait pour conséquence de détourner une partie de la circulation locale et celle de transit vers la rue des Cèdres. D'une part, pour les citoyens de Val-Brillant qui habitent sur la route 132 à l'ouest du viaduc, il serait plus rapide d'emprunter la rue des Cèdres et le passage à niveau pour accéder au village. D'autre part, les touristes et visiteurs circulant en direction est qui souhaitent arrêter à la halte ou à la cantine pourraient être tentés de regagner la route 132 en passant par la rue des Cèdres et ensuite par la rue Saint-Pierre au lieu de revenir sur leurs pas. Ceux qui circulent en direction ouest auraient avantage à passer par la rue Saint-Pierre ou la route Lauzier pour atteindre la halte et la cantine.

La municipalité a aussi fait part de son inquiétude face à l'augmentation possible de la circulation dans un secteur récréotouristique où beaucoup d'enfants et de jeunes pratiquent des sports et s'amusent. L'augmentation potentielle du volume de circulation sur la rue des Cèdres, si le viaduc était fermé, est envisagée comme probable par le ministère des Transports. Toutefois, cet impact n'ayant pas été évalué, il est difficile de le quantifier. Le promoteur ajoute que la fermeture définitive de cet accès pourrait sous-tendre une plus grande difficulté d'accès à la halte routière et à la cantine, de même qu'une faible augmentation du volume de circulation sur la rue des Cèdres qui donne accès au village (document déposé DA23, p. 2-3 et M<sup>me</sup> Louise Bérubé et M. Charles Morin, séance du 26 mars 2002, p. 56-58).

- ◆ *La commission estime que la fermeture du viaduc actuel aurait comme conséquence une augmentation sensible du volume de circulation sur la rue des Cèdres, et que cette augmentation pourrait s'accroître de façon importante dans l'optique d'un éventuel développement récréotouristique du secteur. De plus, la commission est d'avis que la fermeture du viaduc contribuerait à une détérioration de la qualité de vie des résidents et usagers de la rue des Cèdres.*

---

# Conclusion

À la suite de l'audience et au terme de son analyse, la commission conclut que le projet de reconstruction de la route 132 à Val-Brillant par le ministère des Transports est justifié afin d'assurer la sécurité des usagers de cette route, et qu'à cet égard il devrait être réalisé dans les plus brefs délais.

Le tracé actuel présente en effet des déficiences géométriques importantes qui sont aggravées par un viaduc ferroviaire trop étroit et de nombreux accès dont certains sont localisés dans une courbe qui ne respecte pas les normes requises pour une route nationale. La commission estime que cette situation, liée à la densité de la circulation locale et de transit, compromet la sécurité des usagers de ce tronçon de route, d'autant plus qu'un nombre élevé d'accidents sont survenus au cours des douze dernières années, ce qui a valu à la courbe du viaduc le qualificatif de « point noir ».

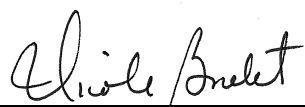
La commission a examiné deux tracés proposés par des participants à l'audience. Bien que ces tracés, soumis respectivement par des gens d'affaires et la municipalité de Val-Brillant, répondent à un désir profond de combler les besoins de la communauté, la commission constate qu'ils ne satisfont pas aux normes du ministère des Transports. Elle considère qu'en maintenant un tracé sinueux, composé de courbes sous-standards, ou en conservant la majorité des accès aux résidences, ces tracés ne corrigent en rien les lacunes de la route actuelle.

Après avoir analysé les deux variantes de tracé proposées par le ministère des Transports et leurs impacts sur l'agriculture, sur l'économie locale et le tourisme, de même que sur la qualité de vie des citoyens, la commission est d'avis que le tracé B est le plus approprié. Ce tracé est le seul qui permette d'atteindre les objectifs visés de sécurité et de qualité de vie des citoyens de Val-Brillant. Il offrirait également à la communauté l'occasion de se réapproprier un territoire actuellement fortement perturbé par une circulation intensive et le bruit qu'engendre le passage de nombreux véhicules lourds. Ce tracé aurait en outre l'avantage de limiter le nombre d'expropriations, d'éloigner la circulation de transit du milieu habité et il permettrait de consolider le caractère récréatif du secteur situé en bordure du lac Matapédia, où la municipalité tente de développer un milieu propice à la pratique d'activités récréotouristiques.

Certes, la commission a constaté le dynamisme de l'agriculture à Val-Brillant. Néanmoins, elle est d'avis que la reconstruction de la route 132 selon le tracé B ne serait pas incompatible avec l'utilisation actuelle du territoire agricole. Elle est consciente que ce tracé empiéterait sur des terres agricoles de qualité, mais elle estime que la proportion de terres retranchées est relativement faible. Elle considère toutefois que le ministère des Transports devrait examiner toutes les possibilités visant à limiter davantage la perte de terres agricoles. De plus, il devrait s'assurer que les impacts de la nouvelle route, notamment l'implantation des haies brise-vent, ne nuisent pas à la pratique des activités agricoles.

Enfin, la commission est d'avis que l'aménagement d'une nouvelle halte routière serait de nature à compenser la perte d'accès visuel au lac Matapédia. Elle est également d'avis que le maintien de la circulation locale à l'emplacement du viaduc ferroviaire actuel faciliterait l'accès à certains commerces et aux infrastructures récréotouristiques et préserverait la vocation actuelle de la rue des Cèdres. Ces propositions pourraient contribuer au développement récréotouristique, notamment dans le parc des Bois et des Berges, ce qui inciterait davantage les vacanciers et les touristes à séjourner à Val-Brillant.

Fait à Québec,



---

Nicole Boulet,  
présidente de la commission



---

Sylvie Girard,  
commissaire

Ont contribué à la rédaction du rapport :

Rosemary Al-Hayek, conseillère en communication  
Isabel Bernier-Bourgault, analyste  
Julie Crochetière, analyste

Avec la collaboration de :

Marie Anctil, agente de secrétariat  
Monique Gélinas, coordonnatrice du secrétariat de la commission



---

## **Annexe 1**

# **Les renseignements relatifs au mandat**



## **Les requérants de l'audience publique**

---

Cantine La Paysanne  
M<sup>me</sup> Angèle Chicoine  
Fédération de l'UPA du Bas-Saint-Laurent  
M. Benoît Pelletier  
Municipalité de Val-Brillant  
M<sup>me</sup> Claudie Côté  
Regroupement des gens d'affaires de Val-Brillant  
M. Maurice Lemieux  
Station-service Francyvvan (Gaz-o-Bar)  
M. Yvan Savard  
Syndicat de base de l'Union des producteurs agricoles de la vallée de la Matapédia  
M. Germain Michaud  
M. Marcel Caron  
M. Claude Ross  
M. Marc-André Turcotte

---

## **Le mandat**

---

Le mandat confié au BAPE en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) était de tenir une audience publique et de faire rapport au ministre de l'Environnement de ses constatations et de son analyse.

### **Période du mandat**

Du 25 mars 2002 au 25 juillet 2002

---

## **La commission et son équipe**

---

### **La commission**

Nicole Boulet, présidente  
Sylvie Girard, commissaire

### **Son équipe**

Rosemary Al-Hayek, conseillère en communication  
Marie Anctil, agente de secrétariat  
Isabel Bernier-Bourgault, analyste  
Julie Crochetière, analyste  
Monique Gélinas, coordonnatrice du  
secrétariat de la commission

---

## Les rencontres préparatoires

---

19 mars 2002	Rencontre préparatoire tenue à Québec par communication téléphonique
20 mars 2002	Rencontres préparatoires tenues à Québec ainsi que par communication téléphonique
25 mars 2002	Rencontre préparatoire tenue à Val-Brillant

---

## L'audience publique

---

<b>1<sup>re</sup> partie</b>	<b>2<sup>e</sup> partie</b>
26 et 27 mars 2002	23 et 24 avril 2002
Salle communautaire La Cédrière Val-Brillant	Salle communautaire La Cédrière Val-Brillant

---

## Les participants

---

### Le promoteur

Ministère des Transports

Conexen inc. – Guy Germain consultant inc.

### Représentants

M. Jean-Louis Loranger, porte-parole  
M<sup>me</sup> Janine Banville  
M. Victor Bérubé  
M. Berthold Bussièrès  
M. Pierre Forbes  
M. Charles Morin  
M. Réjean Racine  
M. Jean-Louis Ratté  
M. Serge Rhéaume  
M. Ahmed Ouarzidini

M. Guy Germain

---

**Les ministères et organismes**

	<b>Personnes-ressources</b>	<b>Mémoires</b>
Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation	M. Camille Morneau	
Ministère de l'Environnement	M. Denis Talbot	
Ministère de la Sécurité publique	M <sup>me</sup> Diane Migneault	
Municipalité de Val-Brillant	M <sup>me</sup> Louise Bérubé M. Bruno Caron M. Benoît Pelletier M. Gérard Tremblay	DM26
Municipalité régionale de comté de La Matapédia	M. Bruno Caron	

**Les entreprises, groupes et organismes**

	<b>Représentants<sup>1</sup></b>	<b>Mémoires</b>
Cantine La Paysanne	M <sup>me</sup> Angèle Chicoine	DM23
Chalets-Condos Matapédia	M. Maurice Lemieux	DM33
Chemin de fer de La Matapédia et du Golfe inc.	M <sup>me</sup> Lucie Rioux, porte-parole M. Roch Morel	DM32
Comité de citoyens de Val-Brillant	M <sup>me</sup> Jocelyne Ouellet M <sup>me</sup> Gisèle Pigeon	DM6
Fédération de l'UPA du Bas-Saint-Laurent	M. Gilles Guimont M. Jean-Claude Parenteau	DM25
Hôtel-Motel Val-Brillant	M <sup>me</sup> Yvonne Nicole	DM5
Les Pétroles Raynald Laporte et Fils inc.		DM1
Prospection 2000 inc.	M. Mathieu-Bernard Gagnon	DM11
Groupe Résidant Vert		DM31
Station-service Francyyvan (Gaz-o-Bar)	M. Yvan Savard	DM34
Syndicat de base de l'Union des producteurs agricoles de la vallée de la Matapédia	M. Germain Michaud M. Hugues Michaud	DM27
Transport J.M.F. Lapierre & Fils inc.		DM2
Transport Jean-Guy Duguay & Fils inc.		DM13

1. Les représentants désignent les personnes qui sont intervenues lors des séances publiques. En l'absence d'un représentant, seul un mémoire a été déposé.

### Les citoyennes et citoyens

	Représentants	Mémoires
M. Marcel Auclair		DM19
M. Marc Bélanger		DM22
M <sup>me</sup> Yolande Boudreau		
M. Marcel Caron		DM21
M. Placide Caron		DM30
M. Claude Chicoine		DM24
M. Jean-Hugues Claveau		
M. Donald Cloutier		Verbal
M. Marc Côté		DM10
M. Olivier D'Amours		DM8
M. Claude Gagnon		Verbal
M <sup>me</sup> Denise Harrisson		Verbal
M. Gaëtan Landry		DM29
M. Michel Lapierre		Verbal
M <sup>me</sup> Nicole Leblanc		DM28
M. Jacques Lévesque		DM35
M <sup>me</sup> Rita Lévesque et		DM15
M. Jean-Claude Lévesque		
M <sup>me</sup> Monique Montminy		DM17
Famille Gérard Ouellet	M <sup>mes</sup> Pascale Ouellet et Jocelyne Ouellet	DM12
M <sup>me</sup> Jocelyne Ouellet		DM9
M <sup>me</sup> Marie-Paul Ouellet		DM3
M. Michel Paradis		DM7
M. Alban Pigeon		
M <sup>me</sup> Céline Pigeon		DM18
M <sup>me</sup> Gisèle Pigeon		DM14
M. Claude Ross		DM16
M. Régis Santerre		DM4
M. Léopold Tremblay		Verbal
M <sup>me</sup> Jacinthe Turcotte		DM36
M. Marc-André Turcotte		DM20

---

*Au total, 36 mémoires et 5 présentations verbales ont été soumis à la commission.*

---

## **Annexe 2**

# **La documentation**





## Les centres de consultation

---

Municipalité de Val-Brillant  
Val-Brillant

Université du Québec à Montréal  
Montréal

Bibliothèque municipale de Val-Brillant  
Val-Brillant

Centre de consultation du BAPE  
Québec

## La documentation déposée dans le cadre du projet à l'étude

---

### Procédure

- PR1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Avis de projet*, octobre 1994, 9 pages et annexes.
- PR2** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Directive du ministre indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement*, 8 mai 1995, 11 pages.
- PR3** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'impact déposée au ministre de l'Environnement, rapport final*, mai 2001, 110 pages et annexes.
- PR3.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'impact déposée au ministre de l'Environnement, résumé*, décembre 2001, 18 pages.
- PR4** Ne s'applique pas.
- PR5** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Questions et commentaires sur le projet à l'étude*, juillet 2001, 4 pages.
- PR5.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions et commentaires, document complémentaire*, novembre 2001, 16 pages et annexes.
- PR6** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes sur la recevabilité de l'étude d'impact*, du 6 juin au 9 juillet 2001, pagination diverse.
- PR7** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, 19 novembre 2001, 3 pages.
- PR8** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Liste des lots touchés par le projet*, 1 page.

### Par le promoteur

- DA1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Potentiel agricole des sols et tenure*, mars 2002, 1 carte.
- DA2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Problématique hivernale. Étude de tracé par Fabien Lecours*, septembre 1999.
- DA3** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Cahier des charges et devis généraux. Infrastructures routières. Construction et réparation*, édition 1997, Les Publications du Québec, p. 5-4 à 7-11.
- DA4** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réaménagement de la route 132. Variante A*, 17 avril 1998, 1 carte.

- DA4.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réaménagement de la route 132. Variante B*, 17 avril 1998, 1 carte.
- DA5** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Tronçon de la route 132 dans la municipalité de Val-Brillant. Étude hydrogéologique effectuée par Laboratoire de matériaux de Québec (1987) inc.*, juin 2000, 57 pages et annexes.
- DA6** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Mise à jour des données de circulation et de sécurité routière*, mars 2002, 4 pages et annexes.
- DA7** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Mesures d'urgence*, mars 2002, 8 pages et annexes.
- DA8** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Mise à jour du dossier agricole*, mars 2002, 6 pages.
- DA8.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Nouvelle mise à jour du dossier agricole*, 26 avril 2002, 1 page et annexe.
- DA9** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Évaluation de la proposition de tracé de M. Maurice Lemieux, propriétaire de Chalets-Condos Matapédia, par Charles Morin et Jean-Louis Ratté*, août 2001, 4 pages, annexe et plan de présentation.
- DA10** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Acquisition d'immeubles à des fins gouvernementales*, mars 2002, 7 pages et annexe.
- DA11** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Transparents de présentation relatifs au projet*, 26 mars 2002, 15 pages.
- DA12** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Transparents de présentation relatifs à la variante A*, mars 2002, 6 pages.
- DA13** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Transparents de présentation relatifs à la variante B*, mars 2002, 6 pages.
- DA14** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Figure relative à la situation actuelle et au tracé au-dessus de la voie ferrée*, dessinée par Fabien Lecours.
- DA15** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Normes d'application du programme d'aide à l'entretien du réseau local*, 16 février 2001, 8 pages.
- DA16** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Normes d'application du programme d'aide à l'amélioration du réseau routier municipal et d'aide à la réfection des ponts et autres ouvrages d'art municipaux*, 26 avril 2001, 6 pages et annexe.
- DA17** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Tableau des éléments du calcul de la compensation pour l'entretien du réseau local*, 27 mars 2002.
- DA18** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Projet d'implantation d'une halte routière*, 1 plan.
- DA19** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Lettre relative aux résultats d'analyses du prélèvement d'eau effectué le 9 septembre 1999 dans un puits artésien*, 6 octobre 1999, 2 pages.
- DA20** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Extrait de l'étude de puits dans la municipalité de Val-Brillant*, Direction du laboratoire des chaussées, 5 novembre 1999, p. 1-14 et annexe.

- DA21** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Correspondance entre la MRC de La Matapédia et le ministère des Transports concernant la résolution CM 045-02 de la MRC, adoptée le 13 mars 2002, relative à la réfection de tronçons de la route 132 dans les secteurs Sayabec-Amqui et Amqui-Causapscaal*, 26 mars 2002, 2 pages et annexe.
- DA22** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Superficies du milieu bâti touchées par la variante A*, avril 2002, 2 pages.
- DA23** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Possibilités de réutilisation du viaduc actuel*, avril 2002, 5 pages.
- DA24** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Impact visuel des haies brise-vent*, avril 2002, 2 pages.
- DA25** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Gestion des corridors routiers – Impacts économiques des déviations sur les communes contournées* *Revue de la documentation*, septembre 1998, p. 1-33 et 44-50.
- DA26** LOUIS BELZILE. *Modélisation de l'impact des accès au réseau routier sur la sécurité routière et la vitesse prescrite : le cas particulier de la route de ceinture de la Gaspésie (route 132)*, rapport présenté à l'Université du Québec à Rimouski comme exigence partielle du programme de maîtrise en développement régional, 28 avril 2000, p. 85-103.
- DA27** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Schéma et photos représentant le viaduc ferroviaire à Escuminac (Pointe-à-la-Garde)*, 22 avril 2002, 3 pages.
- DA27.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Schéma et photos représentant le viaduc ferroviaire à Percé (Barachois), lequel est similaire à celui de Pointe-à-la-Garde*, 22 avril 2002, 3 pages.
- DA28** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Lettre d'engagement du Ministère à solutionner efficacement les problèmes d'enneigement associés à la route 132*, 8 mai 2002, 1 page.

#### Par les ministères et organismes

- DB1** MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Portrait agricole de la MRC de La Matapédia*, mai 1999, 15 pages et annexe.
- DB2** MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *L'agriculture dans Val-Brillant*, 26 mars 2002, 18 pages et cartes.
- DB3** MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE LA MATAPÉDIA. *Schéma d'aménagement révisé. Règlement de remplacement n° 01-2001 adopté le 14 février 2001*, 350 pages et annexes.
- DB3.1** MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE LA MATAPÉDIA. *Extrait du schéma d'aménagement de la MRC de La Matapédia révisé, relatif aux grandes orientations d'aménagement du territoire, aux infrastructures, équipements et services de transport et aux milieux agricoles*, 14 février 2001, pagination diverse.
- DB3.2** MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE LA MATAPÉDIA. *Complément d'information au schéma d'aménagement révisé de la MRC de La Matapédia, relatif au portrait de la MRC, aux milieux récréatifs, aux territoires d'intérêt esthétique et aux contraintes de nature anthropique*, 14 février 2001, pagination diverse.

- DB4** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Avis technique sur la reconstruction de la route 132 à Val-Brillant et son effet sur les pratiques culturelles*, 19 mars 2002, 2 pages.
- DB5** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Qualité des eaux de la rivière Matapédia 1979-1993*, avril 1995, 8 pages.
- DB6** QUÉBEC. *Projet de loi n° 173 relatif à la Loi sur la sécurité civile*, sanctionné le 20 décembre 2001, 50 pages.
- DB7** MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Réponses concernant l'évaluation des fermes et les superficies des terres cultivables disponibles à Val-Brillant*, 18 avril 2002, 2 pages.

#### Par le public

- DC1** GÉRARD OUELLET. *Vue panoramique sur le lac Matapédia à partir du site d'une halte routière potentielle le long du tracé B*, 2 photos.

#### Les demandes d'information de la commission

- DQ1** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées à la municipalité de Val-Brillant concernant l'existence de règlements relatifs au bruit et à la circulation des véhicules lourds, de plan d'urbanisme et de règlements relatifs à la relocalisation de maisons*, 8 avril 2002, 1 page.
- DQ1.1** MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE LA MATAPÉDIA. *Réponses aux questions 1 et 2 du document DQ1 et transmission de la liste des lois et règlements visés lors d'une relocalisation d'un bâtiment principal*, 12 avril 2002, 1 page et annexes.
- DQ1.2** MUNICIPALITÉ DE VAL-BRILLANT. *Plans et règlements d'urbanisme de la municipalité de Val-Brillant*, pagination diverse.
- DQ1.3** MUNICIPALITÉ DE VAL-BRILLANT. *Résolution 170-08-2001 concernant des démarches à entreprendre pour réglementer la circulation des véhicules lourds sur l'ensemble du territoire de la municipalité*, 9 mai 2002, 1 page et annexe.
- DQ2** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au ministère des Transports concernant la nappe phréatique, le suivi pendant les travaux, le déblai et remblai, le climat sonore, les expropriations, le viaduc, l'ancien tronçon de la route 132 et la halte routière*, 8 avril 2002, 3 pages et annexes.
- DQ2.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions du document DQ2*, 19 avril 2002, 12 pages.
- DQ3** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées à la MRC de La Matapédia concernant le projet proposé par le MTQ et les projets de Parc régional de la Seigneurie du lac Matapédia et de la Route verte, le schéma d'aménagement révisé et l'expropriation des maisons dans le tracé A*, 9 avril 2002, 2 pages et annexes.
- DQ3.1** MRC DE LA MATAPÉDIA. *Réponses aux questions du document DQ3*, 19 avril 2002, 3 pages et carte.

- DQ4** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées à Chemin de fer de La Matapédia et du Golfe inc. concernant le viaduc, le droit de passage sur le viaduc et l'utilisation d'un ponceau à arche*, 8 avril 2002, 1 page et figures.
- DQ4.1** CHEMIN DE FER DE LA MATAPÉDIA ET DU GOLFE INC. *Réponses aux questions du document DQ4*, 19 avril 2002, 2 pages.
- DQ5** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au ministère de l'Environnement concernant le climat sonore et la relocalisation de la station d'essence*, 8 avril 2002, 1 page.
- DQ5.1** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Réponses au document DQ5*, 22 avril 2002, 4 pages.
- DQ6** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question adressée à la municipalité de Val-Brillant concernant le nombre de personnes résidant sur le territoire de la municipalité durant la période estivale*, 1<sup>er</sup> mai 2002, 1 page.
- DQ6.1** MUNICIPALITÉ DE VAL-BRILLANT. *Réponse à la question du document DQ6*, 3 mai 2002, 1 page.
- DQ7** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation concernant la réutilisation de la terre arable, l'autosuffisance des producteurs et le nombre d'emplois créés par ces derniers dans la réalisation du tracé B*, 1<sup>er</sup> mai 2002, 1 page.
- DQ7.1** MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Réponses aux questions du document DQ7*, 6 mai 2002, 2 pages et annexe.
- DQ8** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question adressée à la Société de la faune et des parcs du Québec concernant les deux anciennes carrières présentes au nord de la route 132*, 1<sup>er</sup> mai 2002, 1 page et annexes.
- DQ8.1** SOCIÉTÉ DE LA FAUNE ET DES PARCS DU QUÉBEC. *Réponse à la question du document DQ8*, 2 mai 2002, 1 page.
- DQ9** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au ministère des Transports concernant les impacts de la période des travaux, le tracé de déviation de la voie ferrée, sa durée et son impact sur les activités agricoles, les répercussions de la rétrocession d'une partie de la route 132 à la municipalité, le viaduc actuel et les haies brise-vent*, 1<sup>er</sup> mai 2002, 1 page.
- DQ9.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions du document DQ9*, 8 mai 2002, 7 pages.
- DQ10** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question adressée au ministère des Ressources naturelles concernant l'exploitation pétrolière dans la vallée de la Matapédia*, 2 mai 2002, 1 page.
- DQ10.1** MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES. *Réponse à la question du document DQ10*, 14 mai 2002, 2 pages et annexes.

### **Les transcriptions**

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Projet de reconstruction de la route 132 à Val-Brillant par le ministère des Transports.

- DT1** Séance tenue le 26 mars 2002 à Val-Brillant, 120 pages.
- DT2** Séance tenue le 27 mars 2002 en après-midi, à Val-Brillant, 89 pages.
- DT3** Séance tenue le 27 mars 2002 en soirée, à Val-Brillant, 72 pages.
- DT4** Séance tenue le 23 avril 2002 à Val-Brillant, 91 pages.
- DT5** Séance tenue le 24 avril 2002 en après-midi, à Val-Brillant, 46 pages.
- DT6** Séance tenue le 24 avril 2002 en soirée, à Val-Brillant, 60 pages.