

Ministère des Transports du Québec  
Direction générale de Québec et de l'Est

---

## Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement du Québec

---

Étude d'impact sur l'environnement du projet de reconstruction de la  
route 132 à Val-Brillant (Matapédia)

*Projet no 20-3371-7606A*  
*Dossier MENV: 3211-05-344*

---

## DOCUMENT COMPLÉMENTAIRE

---

Conexen inc. /Guy Germain Consultant inc.

Novembre 2001

CANQ  
TR  
QUE  
157  
Add.

686353

Ministère des Transports du Québec  
Direction générale de Québec et de l'Est

---

**Réponses aux questions et commentaires du  
ministère de l'Environnement du Québec**

---

Étude d'impact sur l'environnement du projet de reconstruction de la  
route 132 à Val-Brillant (Matapédia)

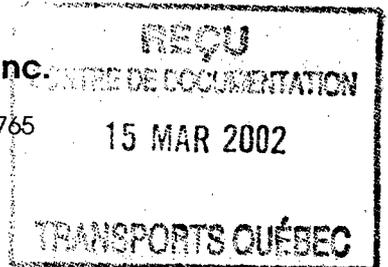
*Projet no 20-3371-7606A  
Dossier MENV: 3211-05-344*

---

**DOCUMENT COMPLÉMENTAIRE**

---

**Conexen inc. /Guy Germain Consultant inc.**  
3425 Francheville, Sainte-Foy (Québec), G1W 2N1  
Téléphone: (418) 651-9646 - Télécopieur: (418) 651-9765



CAND  
TR  
QUE  
157  
Add.

Dossiers: 9727/1201

Novembre 2001

MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
CENTRE DE DOCUMENTATION  
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,  
21<sup>e</sup> ÉTAGE  
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA  
G1R 5H1

## Liste des annexes

- Annexe 1:** Résolution municipale no. 152-1-08-2000 (en date du 11 septembre 2000)
- Annexe 2:** Lettre de la Direction du patrimoine écologique et du développement durable du ministère de l'Environnement.
- Annexe 3:** Extrait de la carte écoforestière 22 B/12 S.E. du ministère des Forêts, Direction de la gestion des stocks forestiers.
- Annexe 4:** Photographies illustrant la portion riveraine du lac Matapédia et le ruisseau d'Astous (Normand).
- Annexe 5:** Liste des espèces présentes dans le lac Matapédia et la rivière Matapédia.

## Projet de reconstruction de la route 132 à Val-Brillant

Le présent document constitue un addenda à « l'Étude d'impact sur l'environnement du projet de reconstruction de la route 132 à Val-Brillant », dont le dépôt a été fait le 23 mai 2001 par le ministère des Transports du Québec.

Il vise donc à répondre adéquatement aux questions qui ont été formulées par le ministère de l'Environnement (Direction des évaluations environnementales, Service des projets en milieu terrestre), suite à la consultation intra et interministérielle, et qui étaient contenues dans un document intitulé « Questions et commentaires » en date de juillet 2001 et portant le numéro de dossier 3211-05-344.

Les réponses qui ont été fournies dans le présent document suivent la même séquence que celle du document cité précédemment.

### **Erratum dans le rapport d'étude d'impact**

Nous tenons à préciser qu'il y a eu dans l'étude d'impact déposée, une erreur dans l'évaluation d'un impact associé à un bâtiment commercial (dépanneur/poste d'essence Gaz-o-Bar) situé au 96 route 132. Contrairement à ce qui est mentionné dans l'étude (page 97 et page 103, tableau 10.2, impact H-3), la construction de la nouvelle intersection et de la route 132 impliquera l'expropriation de ce commerce. Dans ce contexte, l'évaluation de l'impact devrait se lire comme suit:

- Intensité:	Forte
- Étendue:	Ponctuelle
- Durée:	Longue
- Importance absolue de l'impact:	Moyenne
- Valeur de l'élément:	Moyenne
- Importance relative de l'impact:	Moyenne
- Mesure d'atténuation:	Relocalisation du commerce en un autre endroit.
- Impact résiduel:	Faible

De même, la référence à la page 92 (section 9.4) du rapport final, relative à la résolution municipale n'était pas exacte, ni d'ailleurs la résolution présentée en annexe 6. Cette dernière aurait dû être remplacée par celle présentée en annexe 1 du présent document et portant numéro 152-1-08-2000 (en date du 11 septembre 2000).

### **Section 1.2 - Contexte du projet**

*Question:* Quel est l'échéancier de réalisation du projet?

*Réponse:* Un calendrier des travaux d'un projet en cours de préparation est toujours tributaire de l'obtention des autorisations et de la disponibilité budgétaire. Viennent ensuite la confection des plans d'acquisition, la procédure d'acquisition des propriétés et la libération des emprises, la préparation des plans et devis, le processus d'octroi du contrat et l'obtention du certificat d'autorisation de construction (art. 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement).

La réalisation des travaux sur les lieux devraient être complétés au cours d'une même année et se dérouler selon la séquence générale qui suit, à savoir:

- le déboisement;
- le terrassement (déblais et remblais);
- la construction des ouvrages d'art (viaduc, ponceaux);
- la construction de la structure de chaussée;
- la pose du revêtement souple (pavage);
- et finalement, l'aménagement paysager.

### **Section 6.4.1.5 - Espèces de la flore vasculaire susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables**

*Question:* Depuis votre dernier contact avec le Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec ( 21 mai 1998), la liste des espèces floristiques menacées ou vulnérables désignées ou susceptibles d'être ainsi désignées a été révisée. Une espèce ajoutée

lors de cette révision est répertoriée pour la zone d'étude du projet: *Amerorchis rotundifolia* (mention générale pour Val-Brillant). Cette espèce est présente notamment dans les mélézins à thuya et épinette noire sur tourbe. Ce type d'habitat est répertorié dans la zone d'étude, mais la lecture de la carte 6.2 ne permet pas de le localiser. Il faudrait vérifier si les habitats potentiels existent dans la zone des travaux visés et, le cas échéant, un inventaire devra être réalisé pour confirmer ou infirmer la présence de cette espèce. En cas de présence, des mesures d'atténuation devront être proposées.

*Réponse:*

Une demande a été faite le 29 août 2001 auprès de la Direction du patrimoine écologique et du développement durable du ministère de l'Environnement, afin de vérifier la présence d'espèces désignées menacées ou vulnérables dans la zone d'étude définie par le projet.

Selon la réponse du Ministère en date du 4 septembre 2001 (voir lettre en annexe 2), il est fait mention d'une seule espèce dans le secteur de Val-Brillant, à savoir *Amerorchis rotundifolia*, et les renseignements la concernant sont incomplets. Il est fait citation d'un seul spécimen dont les coordonnées sont :

- latitude: 48 31 47
- longitude: 67 32 45

Ces coordonnées ne correspondent pas à un secteur situé à l'intérieur de la zone définie par le projet de reconstruction de la route 132, mais sur un autre secteur de la municipalité de Val-Brillant.

Par ailleurs, une vérification sur la carte écoforestière (feuille 22B/12 S.E., 1995) publiée par le ministère des Forêts, Direction de la gestion des stocks forestiers, n'a pas permis, en raison de l'échelle de cartographie des types de couverts forestiers (échelle du 1: 20 000), d'identifier dans la zone d'étude définie par le projet, les types d'habitat mentionnés ci-haut.

Toutefois, on peut présumer que ces habitats potentiels (mélézins à thuya et épinette

noire sur tourbe) puissent appartenir à des strates forestières analogues sur dépôts organiques, telles les strates ME, C, EE et EO (d'après la classification de la carte écoforestière). Il reste donc un doute raisonnable, parce l'habitat de cette espèce correspond bien à ces strates (voir carte en annexe 3).

Dans la zone d'étude, il existe bien une mélèze sur dépôts organiques au sud-ouest de la zone, qui pourrait être propice à cette espèce. Toutefois, dans l'axe même de la variante retenue et dans la zone des travaux, aucun habitat analogue qui pourrait abriter cette espèce n'a été identifié. En conséquence, aucun inventaire particulier ne sera réalisé à cet égard.

#### **Section 6.4.2 - Le milieu aquatique et riverain**

*Question 1:* La description du milieu aquatique et riverain ne permet pas de bien comprendre la composition du milieu. Une présentation sous forme de carte avec légende ou quelques photos de la rive et des cours d'eau concernés permettrait de faire une meilleure synthèse de ces composantes. Quelle est l'organisation spatiale des composantes du milieu aquatique ?

*Réponse 1:* Tel que spécifié à la section 6.4.2 du rapport d'étude, les deux principaux éléments de la zone d'étude concernent une portion riveraine du lac Matapédia et le ruisseau d'Astous (Normand).

Afin de bien comprendre la description faite de ces deux éléments quant à leur composition et organisation spatiale, une série de photographies ont donc été sélectionnées. Celles-ci, présentées en annexe 4 du présent document, illustrent bien les conditions présentes lors des relevés de terrain faits dans le cadre de la présente étude.

*Question 2:* Par ailleurs, cette section porte un jugement sur le potentiel aquatique des ruisseaux et des rives du lac Matapédia sans faire référence à aucune donnée d'inventaire. Sur quelles données vous basez-vous pour évaluer le potentiel aquatique ?

*Réponse 2:* Tel que spécifié à la section 6.4.2 du rapport d'étude, sous-section « Potentiel des cours d'eau pour la faune aquatique », l'évaluation du potentiel aquatique des cours d'eau, particulièrement le ruisseau d'Astous (Normand) et les rives du lac Matapédia incluses dans la zone d'étude, a été faite en considérant principalement les caractéristiques physiques du milieu de ces plans d'eau, à savoir la présence de fonds constitués de gros galets et de l'absence de gravier fin. Tel qu'exprimé, ces conditions ne sont pas favorables à la reproduction des espèces d'intérêt, mais peuvent servir d'aires d'alevinage. Le ministère de l'Environnement a lui-même considéré l'intérêt des divers ruisseaux présents comme marginal pour la faune piscicole.

### **Section 6.4.3 - La faune**

*Question 1:* La liste des espèces présentes dans le lac Matapédia est très incomplète. Il faudrait détailler davantage à partir des données disponibles, notamment auprès de la Société de la faune et des parcs du Québec.

*Réponse 1:* Afin de compléter les informations relatives aux espèces présentes dans le lac Matapédia, une vérification a été réalisée auprès de la Société de la faune et des parcs du Québec, Direction de l'aménagement, à Rimouski. Deux listes ont été fournies par la Société, une première énumérant les espèces présentes dans le lac Matapédia (suite à des inventaires par pêche), la seconde citant les espèces présentes dans la rivière Matapédia. Ces 2 listes sont présentées en annexe 5 du présent document.

À titre informatif, précisons que les espèces du lac les plus connues sont le touladi, l'omble de fontaine, la perchaude, la lotte, le meunier rouge, le meunier noir, l'éperlan arc-en-ciel, le méné de lac, le gaspareau, l'anguille d'Amérique, etc.

Dans la rivière Matapédia, on retrouve 14 espèces selon les données fournies par la Société. On retrouve notamment le saumon atlantique, l'Omble de fontaine, l'anguille d'Amérique, le chabot visqueux, le naseux noir, le mullet perlé, le meunier noir, le méné à nageoires rouges, le naseux des rapides, la lamproie marine, le gaspareau, le méné de lac, la lotte et le mullet perlé. La majorité de ces espèces sont aussi présentes dans le lac.

*Question 2:* La rivière Matapédia étant un habitat très différent de celui des ruisseaux de la zone d'étude, il nous paraît impossible de présumer que les espèces présentes dans cette rivière peuvent aussi fréquenter ces ruisseaux. Il faudrait faire un inventaire de la faune aquatique qui utilise les cours d'eau de la zone d'étude susceptibles d'être affectés par le projet. Cet inventaire devrait faire le point sur la présence ou l'absence de crustacés.

*Réponse 2:* Tel que mentionné dans l'étude d'impact, il pourrait être possible de retrouver dans les ruisseaux de la zone d'étude (d'Astous (Normand), Lauzier et Malenfant), les espèces présentes dans le lac et la rivière. Compte tenu de l'intérêt marginal accordé à ces ruisseaux par rapport au lac et à la rivière, aucun inventaire particulier n'y a été réalisé.

Dans le cadre de la réalisation des travaux (préalable aux travaux de construction), le Ministère pourra procéder à un inventaire (campagne de pêche), afin d'identifier le cas échéant, les espèces que l'on y retrouve réellement et de faire le point également sur la présence ou l'absence de crustacés. Cet inventaire pourrait ne s'appliquer toutefois qu'au ruisseau d'Astous (Normand) qui se localise le plus à proximité de la zone des travaux du nouveau tronçon.

## **Section 9.1 - Aspects techniques et coûts**

*Question:* Comment le ministère des Transports entend-il disposer de l'important volume de déblai qui sera généré par la réalisation du projet suivant la variante retenue?

*Réponse:* L'entrepreneur devra prioriser la disposition des déblais à l'intérieur des limites mêmes du projet et les surplus de déblai seront disposés conformément au C.C.D.G. (voir clause 12.4.10), soit conformément aux règlements municipaux, à la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables et à la Loi sur la protection du territoire agricole. Il doit de plus fournir au surveillant les permissions des propriétaires privés et des ministères concernés, le cas échéant.

### **Section 9.3.1 - Milieu physique**

*Commentaire:* Nous vous signalons que, conformément au Règlement sur les eaux souterraines (article 11 b), il faudra prévoir boucher les puits qui seront abandonnés en raison du projet.

*Réponse:* Le Ministère procédera selon les règles de l'art en la matière, conformément au Règlement sur les eaux souterraines.

### **Section 9.3.2 - Milieu biologique**

*Question:* Serait-il possible de connaître la nature des boisés qui seraient affectés par chacune des variantes de tracé considérées?

*Réponse:* Selon la carte écoforestière du ministère des Forêts (annexe 3), les boisés d'importance présents dans la zone d'étude sont peu nombreux et se localisent particulièrement au sud-ouest de la zone d'étude, de même qu'en bordure du lac Matapédia. L'échelle de cartographie (1: 20 000) ne permet pas d'identifier les petits boisés, tels que ceux présents dans le cas des deux variantes de tracé considérées, ceux-ci étant très marginaux.

Tel que décrit à la section 9.3.2.1, la variante A nécessite le déboisement d'un petit boisé situé à l'ouest du viaduc ferroviaire ainsi que celui d'une bande boisée localisée entre la voie ferrée et la route actuelle. Précisons qu'au cours des dernières

années, une partie de cette bande boisée a été enlevée. Dans le cas de la variante de tracé B, seul le boisé à proximité du viaduc ferroviaire serait affecté.

Selon les inventaires effectués sur le terrain, il s'agit dans le cas du boisé à l'ouest du viaduc de résineux avec quelques feuillus, alors que la bande boisée le long de la route existante est composée principalement de feuillus.

### **Section 10.3.1 - Utilisation du sol et milieu bâti**

*Question 1:* Au-delà de la compensation relative à l'expropriation des superficies agricoles nécessaires à la réalisation du projet, le ministère des Transports pourrait-il fournir des données sur les coûts de réorganisation et de production modifiée pour les entreprises agricoles ainsi touchées par le projet routier ?

*Réponse 1:* Selon les vérifications faites auprès du ministère (Service des projets, module des activités immobilières), il existe une démarche générale dans le cas où des expropriations sont nécessaires dans le cadre d'un projet routier. C'est cette démarche qui est sommairement expliquée ci-après en réponse à la question soulevée.

Dans un premier temps, précisons qu'il est difficile, pour le moment, pour le ministère des Transports, via son module des activités immobilières, de chiffrer les coûts de réorganisation et de production modifiée des entreprises agricoles touchées par le projet routier, puisque les superficies exactes des emprises ne sont pas connues de même que les nouveaux accès.

De plus, pour estimer ces coûts, il faut qu'il y ait une inspection physique des lieux et une rencontre avec chacun des agriculteurs touchés par ce projet, pour connaître le type de culture (la rotation). Cette étape se fait lorsqu'il y a la détermination définitive du tracé et que le plan d'arpentage légal pour les emprises est disponible.

Toutefois, d'une manière générale, au-delà de la compensation relative à l'expropriation des superficies agricoles nécessaires à la réalisation du projet, le ministère des Transports examine et estime, s'il y a lieu, tous les dommages agricoles relatifs aux emprises expropriées, et également, l'effet de l'acquisition des emprises nécessaires sur l'ensemble de chacune des entités agricoles affectées par ce projet.

Il faut mentionner que toute acquisition de terrain, à même les superficies cultivées, entraîne une réduction de production. Cette réduction de la production peut être compensée par une compensation monétaire pour que l'agriculteur puisse se procurer sur le marché, une quantité d'intrants (foin) équivalant au volume de production des superficies à acquérir ou une compensation monétaire suffisante pour permettre de rétablir, à même le boisé de ferme, la superficie cultivée affectée lorsque le potentiel du sol à aménager le permet.

En cas de sectionnement de ferme, il faut d'abord en mesurer l'incidence eu égard à la possibilité aux parcelles de terrains cultivées ainsi créées et aux modifications des modes d'exploitation de l'entreprise.

La compensation à être offerte diffère selon qu'une parcelle devient enclavée ou non.

S'il y a accès aux dites parcelles via un parcours additionnel, la compensation tient compte des dépenses actualisées à encourir pour y accéder et, s'il y a lieu, d'une dépréciation de la valeur des parcelles.

Si une parcelle devient enclavée ou éloignée au point qu'il ne soit pas raisonnablement possible d'y accéder, une compensation pourra être offerte pour la superficie ainsi perdue en s'inspirant des compensations relatives à la diminution de superficie cultivée. Si un sectionnement entraîne des modifications des modes d'exploitation, une compensation sera versée au propriétaire, afin de lui permettre d'effectuer les changements appropriés.

En cas de triangulation ou de création de parcelle de terre dont la superficie et la localisation demeurent fonctionnelles aux opérations de la ferme, une compensation pourra être offerte en raison des difficultés reliées aux opérations culturales et à une diminution de la valeur du terrain, s'il y a lieu.

En conclusion, l'approche du ministère des Transports dans le cas où ses projets routiers affectent des entreprises agricoles est que lorsque le plan d'arpentage légal pour les emprises à acquérir est disponible, le propriétaire de chacune des ces entités agricoles est rencontré individuellement par un évaluateur agréé du MTQ ou mandataire pour expliquer la situation, et faire la collecte de données (inspection physique des lieux, type de culture ou d'élevage, etc.).

Il est à noter que chaque cas est un cas d'espèce. Ensuite, dépendamment de la complexité du cas, le ministère des Transports pourra faire intervenir un agronome.

Donc, l'évaluateur en collaboration avec l'agronome élabore un rapport d'évaluation individuel dans lequel il est compris la compensation monétaire, à titre d'indemnité à verser au propriétaire pour les dommages agricoles ainsi que les solutions envisagées pour la bonne marche de l'entreprise. Le propriétaire ou son représentant est rencontré à nouveau par le représentant du Ministère pour lui faire part des offres et des solutions. À la suite des négociations, il peut y avoir des ajustements à tenir compte, de part et d'autre pour en venir à une entente équitable entre les deux parties.

En tout temps, le propriétaire peut s'engager un expert évaluateur dont une partie des frais est assumée par le ministère des Transports. S'il y a impossibilité de s'entendre, il existe un mécanisme légal, soit la loi d'expropriation par le biais du Tribunal administratif du Québec (TAQ) qui permet au propriétaire ou représentant (expert évaluateur et avocat) de faire valoir leur droit et leur réclamation. Le dossier se règle alors par la publication d'une ordonnance à laquelle les deux parties sont assujetties.

*Question 2:* En se basant sur l'expérience acquise suite à la réalisation de projets antérieurs et en prenant en considération le type de trafic sur cette portion de la route 132, le ministère des Transports est-il en mesure d'évaluer plus précisément l'impact du projet sur la viabilité des deux commerces qui perdent un accès direct à la route suivant la variante retenue ?

*Réponse 2:* Tel que mentionné au début de ce document (Erratum), une correction a été apportée relativement à l'impact sur un des deux commerces en cause, soit le dépanneur/poste d'essence, ce dernier étant exproprié. La question ne porte donc que sur le deuxième commerce.

Seule la cantine située près de la halte routière subira cette perte d'accès direct à la route 132. L'expérience antérieure ne permet pas d'évaluer précisément l'impact du projet sur la viabilité du commerce.

*Question 3:* Le ministère des Transports a-t-il considéré la possibilité de mettre en place, sur la nouvelle route 132, des panneaux annonçant les commerces et la halte routière comme il a été suggéré par des résidents lors de la consultation publique du 22 novembre 1999 ?

*Réponse 3:* Afin d'annoncer les attraits et commerces de Val-Brillant et ainsi minimiser l'impact sur l'utilisation ou la fréquentation de ces derniers, les commerçants auront la possibilité de demander que des signalisations bleues de la S.Q.P.T. soient installées, et de surcroît, ils pourront en installer eux-mêmes dans le respect de la Loi (signalisation aux abords de route).

## **Section 11.2 - Programme de suivi**

### *Commentaires:*

Le programme de suivi sur les puits d'eau potable devra être détaillé au moment de la demande de certificat d'autorisation de construction. Ce programme devra prévoir la caractérisation de tous les puits à risque de la zone d'étude avant le début des tra-

vaux, préciser les paramètres à analyser et les informations à colliger sur les caractéristiques des puits. Ce programme devra également préciser les actions qui seront prises pour corriger la situation si des impacts négatifs sont révélés.

Compte tenu de l'incertitude qui semble persister quant à l'efficacité des haies brise-vent proposées pour contenir la neige, un suivi de leur efficacité devrait être effectué au cours des premiers hivers suivant l'implantation de la nouvelle route afin d'apporter, le cas échéant, les correctifs nécessaires.

*Réponse :* Tel que précisé, le ministère des Transports soumettra lors de la demande de certificat d'autorisation de construction, le programme de suivi qu'il entendra mettre en place pour les divers puits d'eau potable présents dans le secteur à l'étude. Ce programme établira un état de référence de chacun des puits avant les travaux, de sorte à évaluer les impacts potentiels lors et subséquentement aux travaux. De plus, sur la base des caractéristiques des eaux ainsi échantillonnées, le ministère proposera un programme de suivi détaillant la fréquence des échantillonnages, les paramètres à analyser, etc., de sorte à évaluer les modifications potentielles sur la qualité de l'eau potable et les correctifs à apporter au besoin.

Outre les puits d'eau potable, un suivi sera également assuré pour évaluer l'efficacité des haies brise-vent qui auront été mises en place. Il faut toutefois préciser que l'efficacité de ces haies ne sera vraiment optimale qu'après 5 à 7 ans suivant leur mise en place, du fait que ces plantations ne seront pas encore assez matures.

### Éléments divers

#### Plan de mesures d'urgence

*Question:* La directive pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement d'un projet de route, dont une copie mise à jour en décembre 2000 est jointe à l'envoi des questions, précise que l'étude doit présenter un plan des mesures d'urgence prévues

afin de réagir adéquatement en cas d'accident. Ce plan expose notamment les principales actions envisagées pour faire face à de telles situations, de même que les mécanismes de transmission de l'alerte. Il décrit le lien avec les autorités municipales, de même que les mécanismes de transmission de l'alerte aux personnes menacées et aux pouvoirs publics. Nous vous demandons donc de produire un tel plan des mesures d'urgence.

*Réponse:*

Dans le cas présent, à savoir la reconstruction d'un tronçon de la route 132, le projet comporte certains risques d'accidents et est soumis aux aléas externes. Le projet routier s'accompagne ou est à proximité d'éléments pouvant représenter des risques ou pouvant subir les conséquences d'accidents. De ce nombre, mentionnons les suivants:

- voie ferrée traversant la zone des travaux;
- viaduc ferroviaire;
- petits ponceaux au-dessus des ruisseaux Normand, Lauzier, Malenfant, tributaires du lac Matapédia.

Toutefois, les événements à risques et susceptibles de causer des accidents ne sont pas uniquement reliés aux activités de chantier. Voici des exemples d'événements susceptibles de se produire:

- déversement de produits pétroliers ou chimiques dans les ruisseaux tributaires du lac Matapédia,
- accident ferroviaire ou déraillement;
- explosion, tremblement de terre, tempête de verglas, etc.

Pour pallier à de tels événements, le ministère des Transports du Québec dispose d'un « Plan ministériel des mesures d'urgence », de même que d'un « Plan régional des mesures d'urgence » spécifique pour chaque région du Québec. Un tel Plan régional de mesures d'urgence est actuellement en vigueur pour l'ensemble de la région du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine du ministère des Transports. La dernière mise à jour de ce Plan a été faite le 13 juillet 2001.

Par ailleurs, afin d'assurer des mesures immédiates, concertées et efficaces en cas d'incidents, une copie du Plan régional de mesures d'urgence a été remise à chacune des MRC, dont la MRC La Matapédia, et aux autorités de la Sûreté du Québec de Amqui, qui desservent le territoire de Val-Brillant.

*Le Plan régional de mesures d'urgence* décrit le rôle des acteurs dans l'urgence-transport et fournit leurs coordonnées. Il aborde la gestion des mesures d'urgence à la Direction territoriale, les modes d'intervention selon certains types d'urgence (accident routier ou ferroviaire, déversement de matières dangereuses, etc.). Il prévoit des programmes de formation, d'ententes particulières, de même que des stratégies de communication en situation d'urgence.

De plus, lors de la conception des plans et devis, le maintien de la circulation doit être assuré, soit par la déviation du trafic sur d'autres routes, par l'aménagement de chemins de déviation, par l'alternance de la circulation sur les voies maintenues (voir art. 7.5.2 CCDG). Une clause est également jointe, stipulant à l'entrepreneur, l'obligation de contacter URGENCE-ENVIRONNEMENT lors d'un déversement d'hydrocarbures.

Lors de la première réunion de chantier avec l'entrepreneur, les points s'appliquant au maintien de la circulation, aux mesures d'urgence et à la possession d'une trousse de récupération des hydrocarbures en cas de déversement (art. 7.13.2 CCDG), sont abordés.

Précisons que le ministère s'est doté depuis 2001, d'un plan d'action en matière de sécurité sur les chantiers de construction. Ce plan prévoit notamment la gestion des impacts sur la circulation et les populations touchées lors de la réalisation des travaux. de fait, lors de la conception des devis, le MTQ établit un plan de gestion de circulation qui prend en compte un ensemble de facteurs, à savoir la sécurité, les mesures d'urgence, l'accès aux commerces, aux écoles, aux édifices publics et autres services, etc.

## Développement durable

### *Commentaire:*

Une étude d'impact doit viser l'intégration et la recherche d'un juste équilibre des aspects économiques, sociaux et environnementaux liés au projet. Ainsi, tel qu'il est requis dans la directive au point 4.4, le promoteur doit faire un rappel des éléments pertinents du projet qui illustrent comment sa réalisation tient compte des principes du développement durable qui lui sont applicables.

### *Réponse:*

Le projet de reconstruction de la route 132 à Val-Brillant intègre le principe de développement durable dans sa conception et sa réalisation, puisqu'il permet « *de répondre aux besoins du présent sans compromettre la possibilité pour les générations à venir de satisfaire les leurs* » (CMED, 1988). Ce concept de développement durable a été élaboré dans le cadre des travaux de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement, aussi connue sous le nom de Commission Bruntland. Ce concept sert de fondement à la Politique du ministère des Transports en la matière.

Le ministère des Transports joue un rôle économique important au Québec. Le MTQ assure dans un premier temps, la circulation des personnes et des biens par le développement, l'aménagement et l'exploitation d'infrastructures de transport intégrées, fiables et sécuritaires. Dans un second temps, ces liens routiers contribuent et soutiennent le développement économique et social des communautés locales, régionales et de l'ensemble du Québec. Ces éléments font partie de la mission du Ministère, et en ce sens, ce dernier répond aux besoins actuels de la population.

Dans le cadre du présent projet de la route 132, le Ministère répond aux besoins des usagers actuels et souvent exprimés par la population du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie, en améliorant l'axe touristique majeur qu'est la route 132. En soi, le pro-

jet ne compromet pas non plus la possibilité des générations futures, de satisfaire leurs besoins, car la route 132 continuera de représenter pour ces générations, un lien routier d'importance qui contribuera, avec d'autres secteurs de l'économie, au développement régional.

Au plan environnemental, l'étude d'impact sur l'environnement du projet démontre que ce dernier assure le maintien des écosystèmes et des processus écologiques. Il répond aux attentes actuelles de la population et des instances régionales, puisque leurs prérogatives, issues entre autres d'une séance de consultation publique, ont été intégrées dans l'évaluation du projet, dans les éléments de conception du projet et dans les mesures d'atténuation. Les impacts négatifs temporaires seront par ailleurs atténués, afin de permettre la meilleure intégration possible.

*ANNEXE 1 -*

**Résolution municipale no. 152-1-08-2000**

**(en date du 11 septembre 2000)**



**MUNICIPALITÉ DE VAL-BRILLANT**  
11, RUE ST-PIERRE OUEST, C.P. 220, VAL-BRILLANT (QUÉBEC)

Le 11 septembre 2000

COPIE DE RÉSOLUTION

À l'ordre d'un conseil régulier du conseil de la Municipalité de Val-Brillant tenu le lundi 7 août deux mille et à laquelle est présent son honneur le maire monsieur Marc-André Turcotte, et les conseillers suivants :

Messieurs Jean-Guy Pelletier, Gérard Tremblay, Martin Bérubé et Luc Gendron et Mme Yolande Boucraux.

Formant quorum sous la présidence du maire. Mme Louise Bérubé, secrétaire-trésorière est aussi présente.

152-06-2000 RÉFECTION DE LA ROUTE 132 OUEST - RECOMMANDATION AU MTO

À la demande des membres du Conseil municipal de Val-Brillant, la résolution numéro 152-06-2000 est remplacée par la suivante :

Considérant que le Conseil municipal de Val-Brillant doit statuer et choisir entre l'option A (route actuelle) ou l'option B (côté sud de la voie ferrée) concernant la réfection de la route 132 et ce, afin que le ministère des Transports du Québec puisse finaliser le dossier et déposer celui-ci au ministère de l'Environnement ;

Considérant que l'opinion de chacun des membres du conseil est demandée et se présente comme suit :

Conseiller siège no 6 : M. Luc Gendron mentionne que l'option A est préférable pour l'économie de Val-Brillant car elle permet de conserver deux commerces en plus d'offrir une vue panoramique du lac de part et d'autre de la route qui attire nombre de touristes et qui annonce de même, l'entrée du Parc des Bois et Berges par la rue des Cèdres. De plus, le côté sécuritaire de la route sera amélioré.

Conseiller siège no 5 : M. Martin Bérubé préfère l'option B, évitant ainsi l'expropriation ou déplacement de 11 bâtiments qui à son avis n'a aucun sens. De plus, cette option est de beaucoup plus sécuritaire.

Conseiller siège no 4 : M. Gérard Tremblay est en faveur de l'option A pour les mêmes raisons que le conseiller M. Gendron : on doit conserver les commerces et le tourisme.

Conseiller siège no 3 : Mme Yolande Boucraux préfère l'option B, elle exerce le moins d'impact négatif sur le patrimoine existant en évitant ainsi l'expropriation de 11 bâtiments. Elle est le plus sécuritaire pour la clientèle scolaire et les usagers de la route. Elle favoriserait le développement du Parc récréo-touristique parce que la route deviendrait plus tranquille, plus d'accessibilité entre autre, au commerce existant.

Conseiller siège no 2 : M. Jean-Guy Pelletier dit être en accord avec les raisons citées par M. Luc Gendron et spécifie que le tracé A est meilleur pour le tourisme.

En conséquence, le choix est adopté sur division, 3 membres votent en faveur du tracé «A» (réfection de la route actuelle) et 2, pour le tracé «B» (côté sud de la voie ferrée) et 1 absence.

Copie certifiée conforme  
Donnée à Val-Brillant  
Ce 11 septembre 2000

*Louise Bérubé*  
Louise Bérubé  
Secrétaire-trésorière

*ANNEXE 2 -*

**Lettre de la Direction du patrimoine écologique  
et du développement durable du ministère de  
l'Environnement**

# Québec

Ministère  
de l'Environnement

Québec, le 4 septembre 2001

Guy Germain

Consultant inc.

Objet : Informations sur les plantes vasculaires menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées retrouvées dans le secteur de la Municipalité de Val-Brillant (Matapédia).

Monsieur,

Suite à votre demande du 29 août 2001 concernant l'objet en titre, veuillez prendre connaissance de ce qui suit.

Le Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ) est un outil servant à colliger, analyser et diffuser l'information sur les espèces menacées. Les données provenant de différentes sources (spécimens d'herbiers et de musées, littérature scientifique, inventaires récents, etc.) sont intégrées graduellement et ce, depuis 1988. Une part des données existantes n'est toujours pas incorporée au centre si bien que l'information fournie s'avère parfois incomplète. De plus, la banque de données ne fait pas de distinction entre les portions de territoires reconnues comme étant dépourvues de telles espèces et celles non inventoriées. Pour ces raisons, l'avis du CDPNQ concernant la présence, l'absence ou l'état des espèces menacées d'un territoire particulier n'est jamais définitif et ne doit pas être considéré comme un substitut aux inventaires de terrain requis dans le cadre des évaluations environnementales.

Il est fait mention d'une seule espèce pour votre secteur et les renseignements la concernant restent incomplets. Il s'agit d'*Amerorchis rotundifolia*, il est fait citation de un seul spécimen dont les coordonnées sont les suivantes :

- Latitude : 48 31 47.
- Longitude : 67 32 45.

Cependant, il vous revient d'établir une liste des espèces potentielles pour le territoire à l'aide du document suivant: *Lavoie, G. 1992. Plantes vasculaires susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables au Québec. Direction de la conservation et du patrimoine écologique, Ministère de l'Environnement du Québec. 180 p.* En considérant la région où se trouve le projet et les types habitats visés, l'annexe 8 de ce document vous aidera à établir cette liste d'espèces potentielles.



...2

Direction du patrimoine écologique et du développement durable

Édifice Marie-Guyart, 4<sup>e</sup> étage, boîte 21  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7

Téléphone : (418) 521-3907  
Télécopieur : (418) 646-6169  
Internet : <http://www.menv.gouv.qc.ca>

Dans l'éventualité où une espèce menacée ou vulnérable ou susceptible d'être ainsi désignée soit présente sur le site, vous devrez considérer dans votre analyse l'importance de cette population comparativement aux autres populations québécoises de cette espèce, évaluer l'impact des travaux sur la population, proposer des mesures d'atténuation ou de compensation, tout ceci en coordination avec notre direction.

Nous souhaitons vous préciser que lorsque des populations de plantes vasculaires menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées sont présentes dans une aire d'étude d'un projet et que celui-ci risque d'avoir un impact sur ces populations, la transplantation des colonies n'est pas une mesure privilégiée et ne doit être envisagée qu'en ultime recours. Lorsque toutes les mesures d'atténuation ont été évaluées et sont jugées insuffisantes, des moyens compensatoires devraient être privilégiés et non une transplantation.

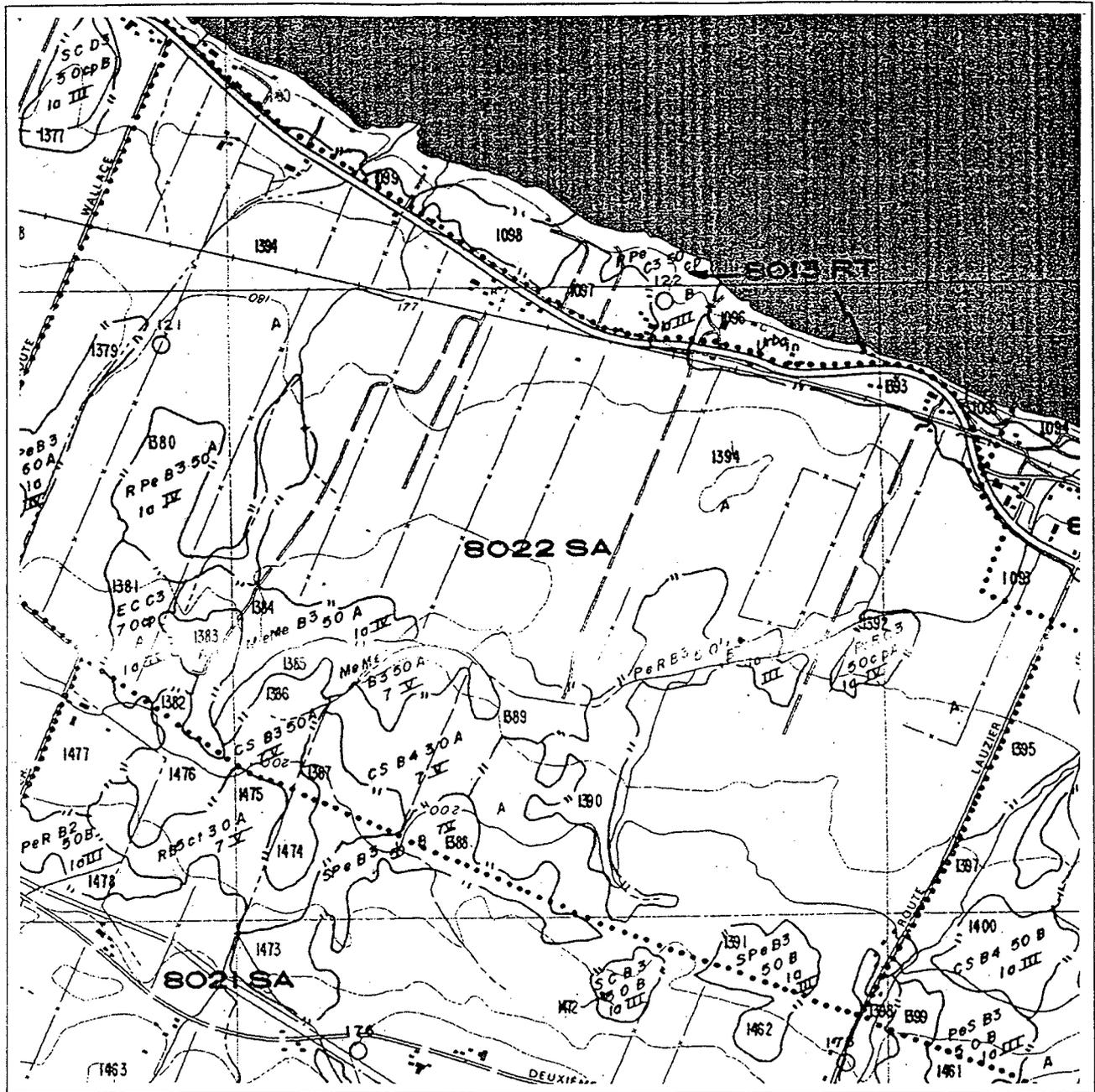
Afin de faire du CDPNQ l'outil le plus complet possible, il nous serait utile de recevoir vos données relatives aux espèces menacées issues d'inventaires reliés à ce projet. En vous remerciant de l'intérêt que vous portez au Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec, nous demeurons disponibles pour répondre à vos questions.

Espérant le tout à votre entière satisfaction, veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

*Guillaume BIZ pour  
Guy Jolicoeur  
Service de la conservation  
de la flore et des milieux naturels  
Courriels : [guy.jolicoeur@menv.gouv.qc.ca](mailto:guy.jolicoeur@menv.gouv.qc.ca)  
[cdpnq@menv.gouv.qc.ca](mailto:cdpnq@menv.gouv.qc.ca)  
[guillaume.biz@menv.gouv.qc.ca](mailto:guillaume.biz@menv.gouv.qc.ca)  
Tél. : (418) 521 3907 poste 4788  
Fax : (418) 646 6169*

**ANNEXE 3 -**

**Extrait de la carte écoforestière 22 B/12 S.E.  
du ministère des Forêts, Direction de la gestion  
des stocks forestiers**



Source: Ministère des Forêts, Direction de la gestion des stocks forestiers

**ANNEXE 4 -**

**Photographies illustrant la portion riveraine du lac  
Matapédia et le ruiseau d'Astous (Normand)**



Vue des rives du lac Matapédia (vers le sud-est) dans le secteur du Parc des Rives et des Berges

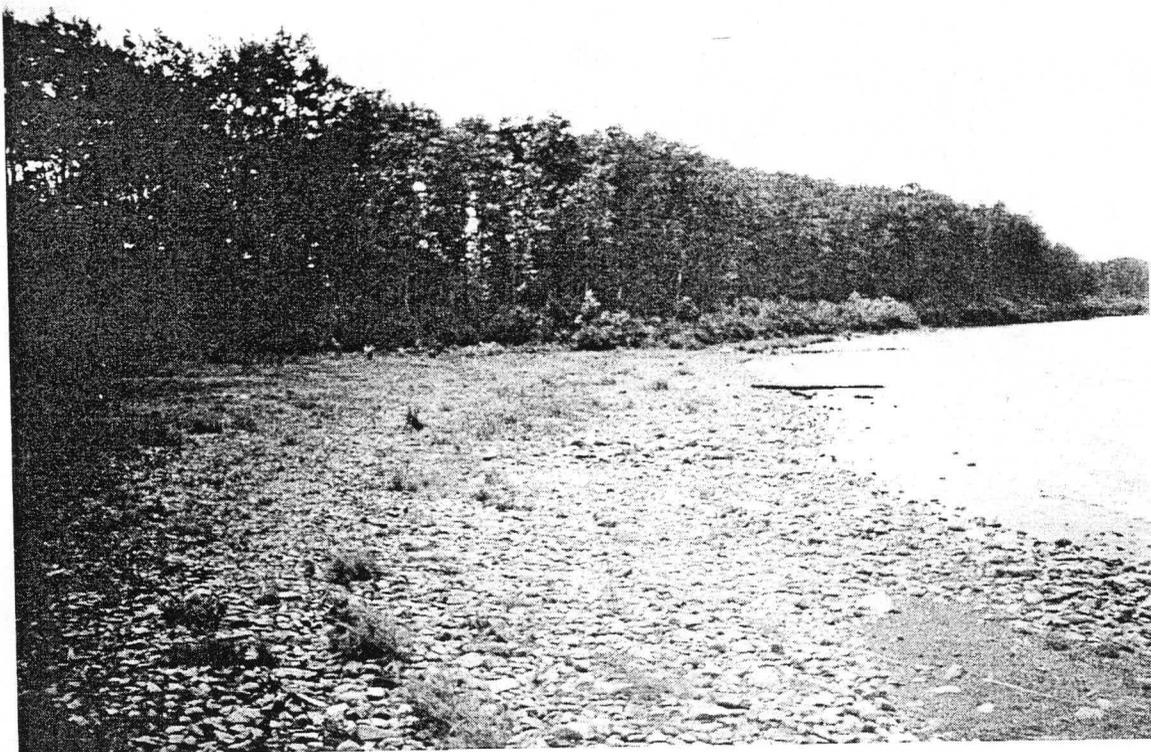


Vue des rives du lac Matapédia (vers le sud-est) dans le secteur du Parc des Rives et des Berges

---



Rives du lac Matapédia à l'embouchure du ruisseau Normand (d' Astous) (vue vers l'est)



Rives du lac Matapédia à l'embouchure du ruisseau Normand (d' Astous) (vue vers l'ouest)

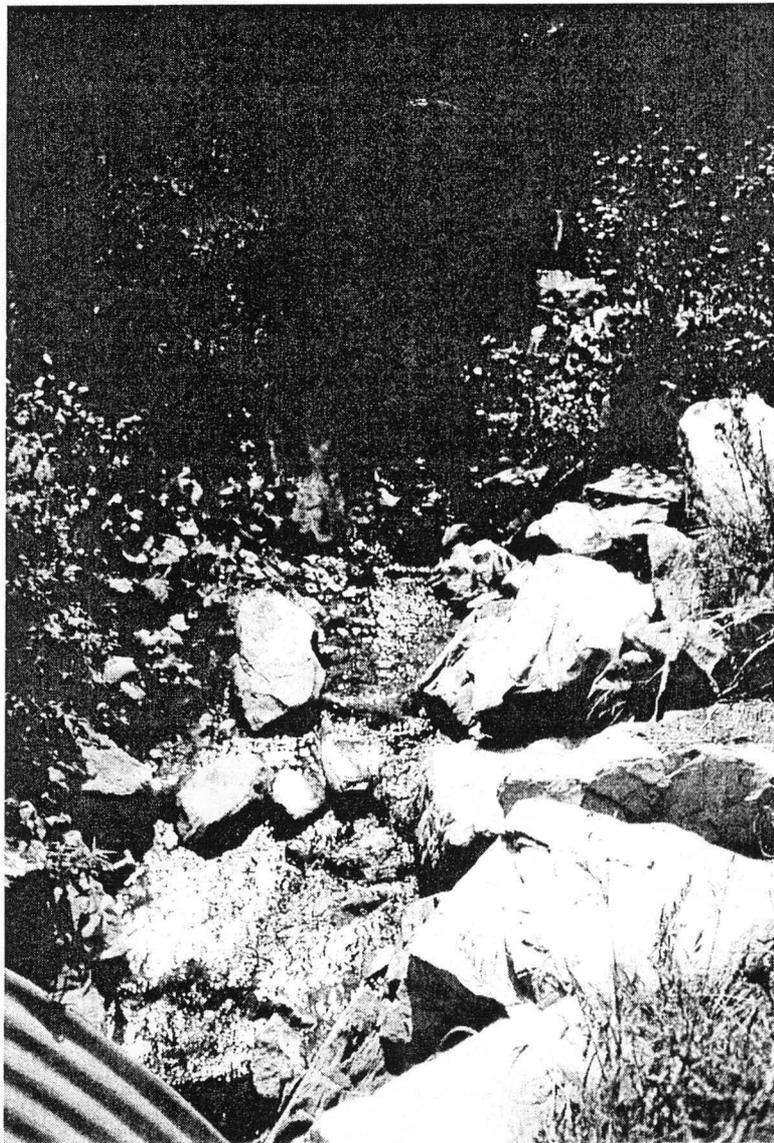
---



Ruisseau d'Astous (Normand) depuis le viaduc de la route 132  
(vue vers le nord)



Ruisseau d'Astous (Normand) à la hauteur de la rue Saint-Pierre  
(vue vers le sud)



Ruisseau d' Astous (Normand), ponceaux sous la rue Saint-Pierre  
et la voie ferrée



Ruisseau d' Astous (Normand), du côté nord de la voie ferrée  
(vers le lac)



Ruisseau d' Astous (Normand), dans le secteur du Club Vacances  
(vue vers le nord)



Ruisseau d' Astous (Normand) à l'embouchure du ruisseau dans le lac  
(vue vers le sud)

**ANNEXE 5 -**

**Liste des espèces présentes dans le lac Matapédia et  
la rivière Matapédia.**

BASSIN : 115  
# LAC : 1722  
NOM : KATAFEDIA

# RIVIÈRE	SEGMENT	DATE	NOM DE L'ESPECE	METHODE D'INVENTAIRE
0	0	19/04/1990	Touladi	FILET
0	0	19/04/1990	Ombie de fontaine	FILET
0	0	19/04/1990	Ménomini rond	FILET
0	0	19/04/1990	Perchaude	FILET
0	0	19/04/1990	Lotte	FILET
0	0	19/04/1990	Anguille d'Amérique	FILET
0	0	19/04/1990	Meunier rouge	FILET
0	0	19/04/1990	Meunier noir	FILET
0	0	19/04/1990	Chabot visqueux	FILET
0	0	19/04/1990	Épinoche à trois épines	FILET
0	0	19/04/1990	Mulet perlé	FILET
0	0	19/04/1990	Méné de lac	FILET
0	0	19/04/1990	Eperlan arc-en-ciel	FILET
0	0	19/04/1990	Gaspereau	FILET
0	0	19/04/1990	Lamproie marine	FILET
0	0	02/07/1978	Méné de lac	FILET-SEINE
0	0	02/07/1978	Méné à nageoires rouges	FILET-SEINE
0	0	02/07/1978	Épinoche à trois épines	FILET-SEINE
0	0	02/07/1978	Naseux noir	FILET-SEINE
0	0	02/07/1978	Meunier rouge	FILET
0	0	02/07/1978	Lotte	FILET
0	0	02/07/1978	Touladi	FILET
0	0	10/07/1984	Lotte	FILET EXPERIMENTAL
0	0	10/07/1984	Meunier rouge	FILET EXPERIMENTAL
0	0	10/07/1984	Touladi	FILET EXPERIMENTAL
0	0	13/07/1971	Touladi	FILET
0	0	13/07/1971	Meunier rouge	FILET
0	0	13/07/1971	Perchaude	FILET
0	0	13/07/1971	Ménomini rond	FILET
0	0	14/07/1971	Meunier noir	FILET
0	0	14/07/1971	Lotte	FILET
0	0	14/07/1971	Meunier rouge	FILET
0	0	01/08/1978	Touladi	FILET
0	0	01/08/1978	Ombie de fontaine	FILET
0	0	01/08/1978	Meunier rouge	FILET
0	0	01/08/1978	Perchaude	FILET
0	0	01/08/1978	Gaspereau	FILET
0	0	01/08/1978	Meunier noir	FILET
0	0	01/08/1978	Ménomini rond	FILET
0	0	01/08/1978	Eperlan arc-en-ciel	FILET
0	0	04/08/1997	Ménomini rond	FILET EXPERIMENTAL
0	0	04/08/1997	Touladi	FILET EXPERIMENTAL
0	0	04/08/1997	Meunier rouge	FILET EXPERIMENTAL
0	0	04/08/1997	Eperlan arc-en-ciel	FILET EXPERIMENTAL
0	0	04/08/1997	Meunier noir	FILET EXPERIMENTAL
0	0	05/08/1997	Lotte	FILET EXPERIMENTAL

MORIN : 115  
LAC : 1722  
MATAPIÉDIA

RIVIERE	SEGMENT	DATE	NOM DE L'ESPECE	METHODE D'INVENTAIRE
0	0	05/08/1997	Gaspareau	FILET EXPERIMENTAL
0	0	07/09/1983	Meunier rouge	FILET EXPERIMENTAL
0	0	07/09/1983	Touladi	FILET EXPERIMENTAL
0	0	07/09/1983	Lotte	FILET EXPERIMENTAL
0	0	10/10/1984	Touladi	INCONNUE
0	0	10/10/1984	Ombie de fontaine	INCONNUE
0	0	10/10/1984	Ménomani rond	INCONNUE
0	0	10/10/1984	Saumon atlantique	INCONNUE
0	0	10/10/1984	Meunier noir	INCONNUE
0	0	10/10/1984	Meunier rouge	INCONNUE
0	0	10/10/1984	Lotte	INCONNUE
0	0	10/10/1984	Perchaude	INCONNUE
0	0	10/10/1984	Gaspareau	INCONNUE

Annexe 1. Noms latins et français des espèces de poissons  
capturés dans la rivière Matapédia.

---

<u>Salmo salar</u> Linné	Salmon atlantique
<u>Salvelinus fontinalis</u> (Mitchill)	Obole de fontaine
<u>Anguilla rostrata</u> (Lesueur)	Anguille d'Amérique
<u>Cottus cognatus</u> Richardson	Chabot visqueux
<u>Rhinichthys atratulus</u> (Herman)	Naseux noir
<u>Semotilus margarita</u> (Cope)	Mulet perlé
<u>Catostomus commersoni</u> (Lacépède)	Meunier noir
<u>Notropis cornutus</u> (Mitchill)	Méné à nageoires rouges
<i>Rhinichthys cataractae</i>	Naseux des rapides
<i>Petromyzon varianus</i>	Lampaine variée
<i>Alosa pseudoharengus</i>	Haspareau
<i>Coregonus plumbeus</i>	Merle de lac
<i>Lota lota</i>	Lotte
<i>Semotilus margarita</i>	Mulet perlé
<i>Notropis cornutus</i>	Méné à nageoires rouges

---

Référence: Scott, W. B. et E. J. Crossman. Poissons d'eau douce du Canada, Bulletin 84. Office des recherches sur les pêcheries du Canada, Ottawa 1974. 1026 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 179 059