



**Étude d'impact sur l'environnement
du projet de reconstruction
de la route 132**



Municipalité de Val-Brillant (sd)

MRC La Matapédia



RÉSUMÉ

Conexen inc. / Guy Germain Consultant inc.

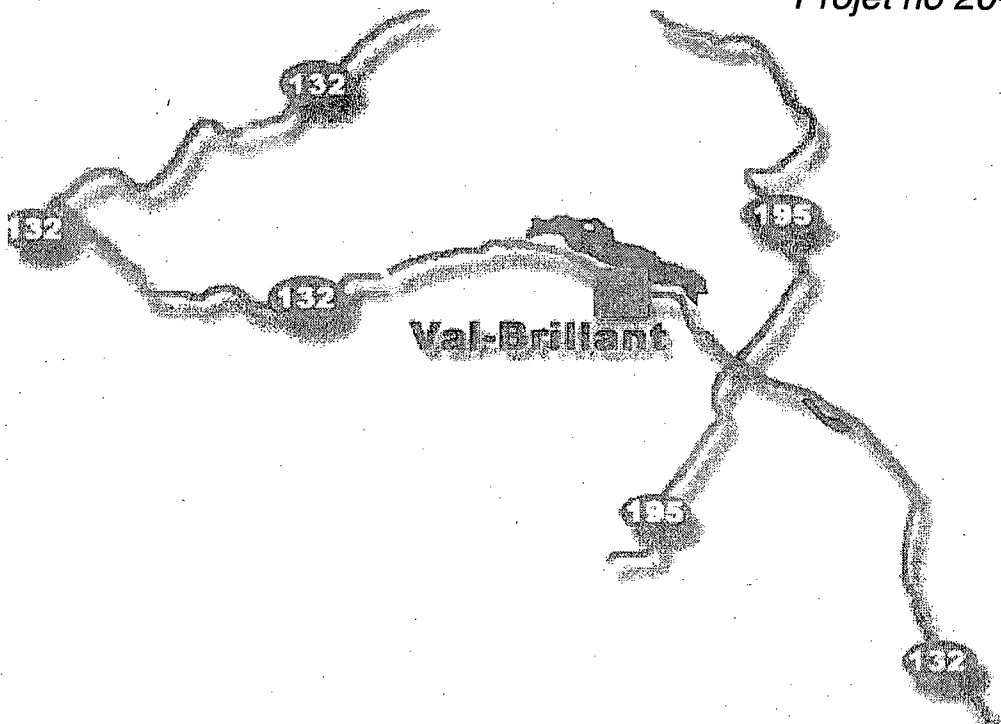
CANQ
TR
QUE
157
Rés.
projet no 20-3371-7606A
Dossiers: 9727/1201

686356

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

Étude d'impact sur l'environnement du projet de reconstruction de la route 132

Municipalité de Val-Brillant (sd) – M.R.C. La Matapédia
Projet no 20-3371-7606A



Résumé

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION
15 MAR 2002
TRANSPORTS QUÉBEC

CANQ
TR
QUE
154
Ria.

Décembre 2001
Dossiers: 9727/1201

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

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

Équipe de travail

Ministère des Transports

Chargé d'étude: M. Jean-Louis Ratté, M. ATDR
Spécialistes: M. Charles Morin, ingénieur
M. Jean-François Leclerc, ingénieur
M. Gaétan Roy, agronome
M. Fabien Lecours, architecte du paysage
M. Pierre Samson, biologiste
Mme Guyanne Gosselin, technicienne principale en environnement
M. Jean-Pierre Roussel, technicien en travaux publics
M. Victor Bérubé, ingénieur, chef du Service des inventaires et du plan
M. André Drolet, géologue

Conexen / Guy Germain Consultant

Chargé d'étude: M. Guy Germain, urbaniste
Professionnels: Mme Nadine Girard, biologiste
M. Jean-Marc Paquet, agronome
M. Claude Yockell, acousticien
M. Jacques Boilard, ing. en acoustique
M. Michel Lacasse, architecte du paysage
M. Hubert Marcotte, géomorphologue
Technicienne: Mme Danielle Bédard
Secrétariat: Mme Judith Lachance
Édition: Max@



Table des matières

Équipe de travail

Table des matières	i
Liste des tableaux	ii
Liste des figures	ii
Liste des cartes	ii
1. Contexte	1
2. Problématique du tronçon à l'étude	1
3. Nécessité d'intervenir	1
4. Analyse de solutions	2
5. Description du milieu récepteur	2
6. Méthode d'analyse et d'évaluation des impacts	5
7. Variantes de tracé	6
8. Analyse comparative des variantes A et B	9
9. Évaluation détaillée des impacts et des mesures d'atténuation de la variante retenue	9
10. Programme de suivi	17
11. Plan de mesures d'urgence	17
12. Développement durable	17
13. Conclusion	18

Liste des tableaux

Tableau 1	Synthèse comparative des variantes proposées	10
Tableau 2	Synthèse des impacts, mesures d'atténuation et impact résiduel	11

Liste des figures

Figure 1	Localisation du projet	3
----------	------------------------	---

Liste des cartes

Carte 1	Variante de tracé	7
Carte 2	Impacts et mesures d'atténuation de la variante retenue	15

Le présent document résume dans ses grandes lignes, le rapport principal de « l'Étude d'impact sur l'environnement du projet de reconstruction de la route 132 à Val-Brillant », déposé au ministère de l'Environnement du Québec, le 23 mai 2001.

1. Contexte

La route 132 constitue un lien de transport important, par sa vocation de transit entre les municipalités situées de part et d'autre de la péninsule gaspésienne, mais également par son caractère touristique. Elle joue donc un rôle structurant dans la région.

Le projet à l'étude de la route 132 se situe entièrement sur le territoire de la municipalité de Val-Brillant (M.R.C. de La Matapédia), à l'ouest du noyau de village (figure 1). Le projet s'étire sur quelque 2,5 km et est compris entre les lots 205 ptie et 183 ptie du rang I de la municipalité de Val-Brillant.

Le tronçon à l'étude fut jugé prioritaire, en raison de ses caractéristiques géométriques et structurales, en deçà des normes du ministère des Transports du Québec (MTQ) pour cette catégorie de route numérotée. Les travaux proposés visent par conséquent l'amélioration de la sécurité routière sur ce tronçon.

2. Problématique du tronçon à l'étude

Le réaménagement de la route 132 dans le secteur de Val-Brillant se justifie principalement par :

- des caractéristiques géométriques déficientes;
- des problèmes de sécurité;
- des problèmes de visibilité, notamment au dépassement;
- des problèmes d'entretien hivernal, sous le viaduc ferroviaire, ainsi qu'un dégagement latéral insuffisant et un dégagement vertical problématique sous cette structure;
- et finalement, des problèmes de dégradation de la chaussée.

Selon une analyse des accidents, le tronçon à l'étude a connu plus de 28 accidents routiers entre 1990 et 1994 et 23 entre 1995 et 1998, dont six avec blessures graves. De ces accidents, 23 se sont produits dans le secteur du viaduc ferroviaire (2 courbes inversées) et 8 au croisement de la route 132 avec la route Lauzier. L'analyse globale indique une hausse des accidents au cours des dernières années et identifie de fait la section de route comme problématique, particulièrement au passage sous le viaduc ferroviaire.

La géométrie de la route actuelle se caractérise par une suite de courbes plus ou moins raides, courtes et inversées, juxtaposées à un tracé de dimension réduite. Les dimensions actuelles sont donc inférieures à celles préconisées par la norme du ministère des Transports.

Par ailleurs, le tronçon à l'étude présente une problématique particulière en ce qui concerne l'entretien, notamment en période hivernale, en raison de la poudrière occasionnée sur la route. Ces conditions climatiques créent, pour l'automobiliste, un effet de surprise dans la courbe (chaussée enneigée et formation de glace) et une réduction importante de la visibilité.

3. Nécessité d'intervenir

L'intervention du Ministère sur ce tronçon vise l'amélioration de la sécurité routière par la correction de la géométrie de la route, par le redressement des courbes, une meilleure visibilité, la normalisation de la section-type et l'amélioration de la qualité structurale de la chaussée. Les principaux éléments justificatifs sont notamment :

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

4. Analyse de solutions

Pour répondre aux objectifs recherchés par ce projet de reconstruction de la route 132 à Val-Brillant à savoir la sécurité, le confort des usagers et l'amélioration de la fluidité de la route, diverses solutions ont été identifiées et évaluées, soit le statu quo (non-intervention), la réhabilitation dans l'emprise actuelle de la route et le réaménagement de la route. Après analyse, les deux premières ont été rejetées, ne répondant pas aux objectifs fixés ou encore démontrant, en raison de l'état de la situation et de la problématique, de la nécessité d'intervenir à l'extérieur de la route actuelle. La dernière solution (réaménagement) rencontre tous les objectifs reliés à la problématique du tronçon routier et est donc retenue pour la poursuite de l'étude.

5. Description du milieu récepteur

Dans le but d'évaluer ultérieurement les impacts associés au projet de réaménagement de la route 132 dans le secteur de Val-Brillant, un inventaire exhaustif des caractéristiques des milieux biologique, physique, humain, agricole, visuel, ainsi que du milieu sonore actuel, a été réalisé dans le cadre du rapport principal.

La zone d'étude retenue couvre approximativement un territoire de 6 km², s'étendant du lot 183 au sud au lot 206 au nord dans le Rang 1 (voir carte 1). Elle s'étend du nord au sud sur 2,2 km et d'est en ouest sur 2,7 km. De plus, elle englobe la bordure riveraine du lac Matapédia (bande de 250 mètres approximativement). La zone d'étude se caractérise particulièrement par les éléments décrits ci-après.

Au plan physique, la zone se situe dans le bassin versant du lac Matapédia et est drainée par quelques petits ruisseaux, dont les ruisseaux Lauzier, d'Astous, Saint-Laurent et William-Malenfant. On y retrouve un total de 28 puits d'eau potable, sur les 29 propriétés riveraines au projet. La très grande majorité de ces puits sont des puits artésiens, et selon certaines études, quelques-uns ont démontré une contamination bactériologique (9) et des anomalies (turbidité, fer, chlorures) (7).

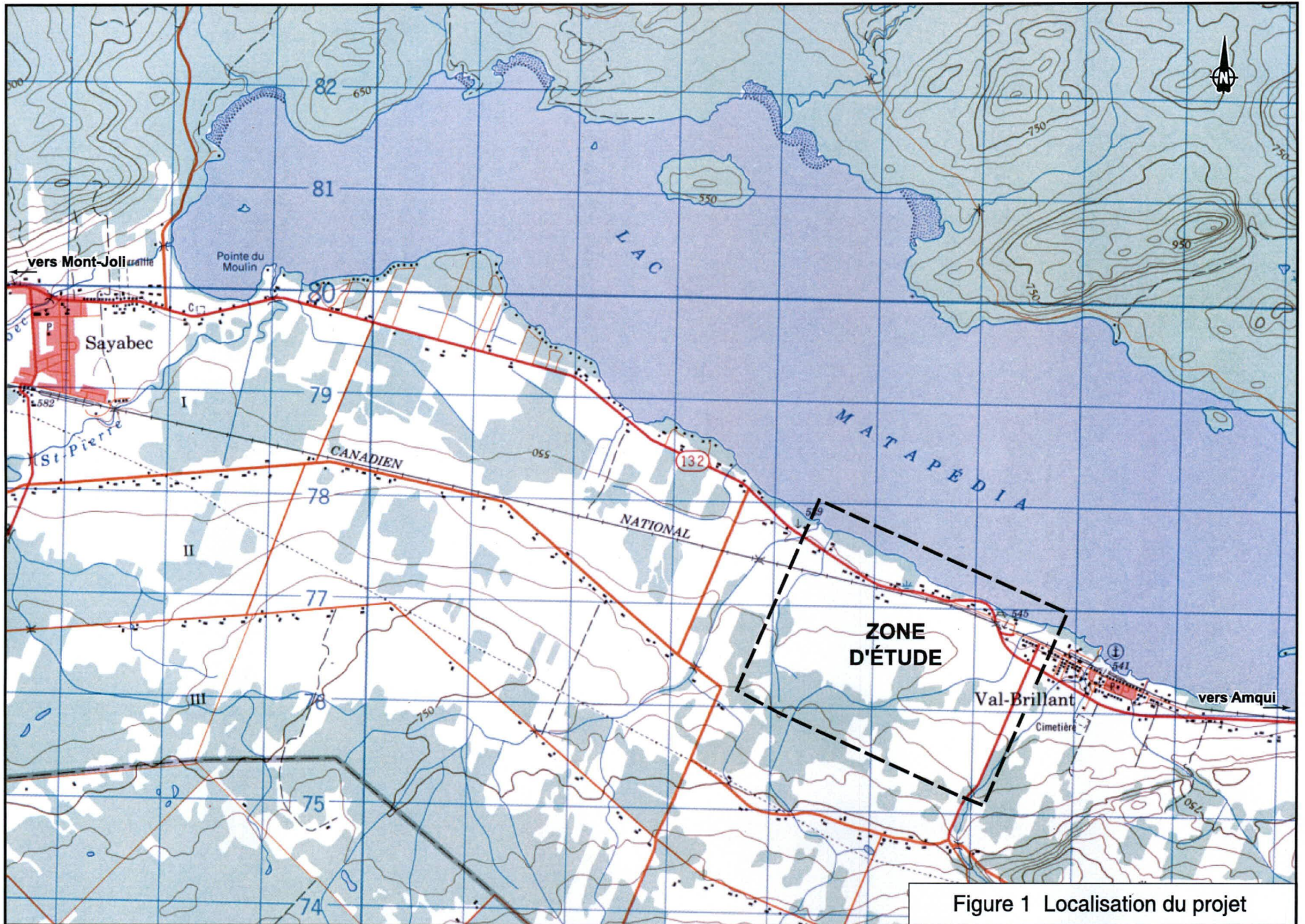
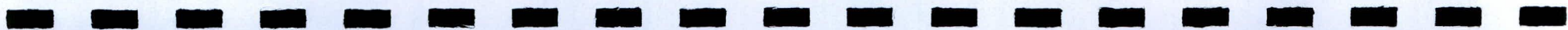


Figure 1 Localisation du projet



Au point de vue biologique, quelques éléments sont à souligner. La zone d'étude s'inscrit dans le domaine de la sapinière à bouleau jaune. Dans la zone d'étude, les principaux types de couverts rencontrés consistent essentiellement en surfaces vouées à l'agriculture et leurs friches, en surfaces boisées arborescentes et arbustives, en des parties aquatiques et en superficies rurales vouées à l'urbanisation ou à la villégiature. Le couvert herbacé y est toutefois prédominant, la végétation arborescente montrant des signes de perturbation évidents, associés à des coupes de rajeunissement. On n'y retrouve aucun peuplement d'intérêt phytosociologique.

Par ailleurs, selon les données de la Direction du patrimoine écologique et du développement durable du ministère de l'Environnement, une seule espèce désignée menacée ou vulnérable est mentionnée pour le secteur. Il s'agit de l'*Amerorchis rotundifolia*, qui est généralement présente dans les mélézins à thuya et épinette noire sur tourbe. Selon les coordonnées fournies, cette plante se situe à l'extérieur de la zone d'étude. Toutefois, bien qu'elle puisse être présente dans des strates forestières analogues sur dépôts organiques, il n'y a aucun de ces habitats analogues dans l'axe de la variante retenue et dans la zone des travaux.

En ce qui concerne le milieu aquatique et riverain, deux éléments ressortent, soit la portion riveraine du lac Matapédia et le ruisseau d'Astous (Normand). La portion en bordure du lac a été passablement perturbée par l'implantation d'espaces voués à la villégiature ainsi que d'espaces urbains. On y retrouve de nombreux chalets, des résidences principales, un parc urbain, un terrain de camping et une marina. Le ruisseau d'Astous présente des caractéristiques différentes, à la fois naturelles et artificialisées. Il possède une largeur variant de 2 à 3 mètres et une profondeur variant de 25 à 50 cm. Le substrat est généralement composé de gravier, de galets, de blocs, de sable, et on y retrouve également des seuils rocheux. En raison des caractéristiques physiques du milieu, les conditions ne sont pas favorables à la reproduction d'espèces d'intérêt, mais peuvent servir d'aires d'alevinage. Le ministère de l'Environnement a considéré l'intérêt des divers ruisseaux présents comme marginal pour la faune piscicole. Précisons que parmi les espèces présentes dans le lac Matapédia, la plus connue est le touladi.

Sur le plan de l'utilisation du sol actuelle, deux éléments majeurs marquent la zone d'étude : d'une part, le milieu bâti et d'autre part, les terres agricoles. Le milieu bâti se présente sous deux formes, soit le noyau de village dont seule une petite partie est englobée dans la zone d'étude (extrémité nord-est) et un milieu bâti dispersé et linéaire qui caractérise les abords du tronçon de la route à l'étude, essentiellement composé d'un bâti agricole, résidentiel isolé et de villégiature (chalet, maison mobile). Par ailleurs, quelques commerces y sont présents.

L'activité agricole dans ce secteur est importante et le potentiel agricole y est bon. La presque totalité de la zone d'étude est incluse en zone verte, à l'exception d'une partie (zone blanche) située au nord de la voie ferrée et de chaque côté de la route 132 actuelle. L'utilisation agricole des terres est presque entièrement consacrée à la production laitière. On dénombre 7 propriétaires agricoles dans la zone d'étude (16 lots) et un seul lot est actuellement en location.

En ce qui a trait au paysage, la zone d'étude est composée de quatre grandes unités de paysage, soit rural, récréatif, villageois et agro-forestier. Chacune de celles-ci fait référence à la présence notamment de l'activité agricole du secteur, du village de Val-Brillant, mais également du lac Matapédia qui marque de manière intéressante le paysage d'ensemble pour les résidents et les usagers de la route.

Enfin, en ce qui concerne le climat sonore actuel, l'analyse des résultats des mesures prises montrent que les niveaux sonores se situent au-delà de 60 dB(A).

6. Méthode d'analyse et d'évaluation des impacts

La méthodologie pour l'évaluation et la qualification des impacts réfèrent aux principes d'usage courant dans le domaine et a suivi la méthodologie préconisée par le ministère des Transports. Précisons que l'analyse des impacts d'un projet vise à intégrer à la planification de ce dernier, des considérations spécifiques à l'environnement et des perceptions du milieu, afin de permettre la meilleure intégration possible. Elle sert à identifier, à décrire et à évaluer les interrelations qui existent entre le projet et le milieu récepteur, afin d'évaluer son acceptabilité environnementale.

Les impacts d'un projet sont appréciés en fonction de leur type et de leur importance. Les types d'impact sont positif, négatif ou indéterminé, alors que l'importance d'un impact sur un élément de l'environnement se détermine à partir de trois principales composantes, à savoir l'intensité, l'étendue et la durée. Deux notions sont utilisées dans le cadre de cette évaluation, soit l'importance absolue et de l'importance relative d'un impact, qui font référence ici aux changements causés par le projet à un élément du milieu.

L'intensité est le paramètre le plus déterminant sur la signification de l'impact, puisqu'il exprime l'importance relative des conséquences découlant de l'altération de l'élément sur l'environnement. L'étendue définit la portée spatiale des conséquences des interventions sur le milieu durant ou à la suite de la réalisation du projet. Elle est soit ponctuelle, locale ou régionale, selon l'ampleur de l'impact considéré et /ou du nombre de personnes affectées par l'impact. Enfin, la durée réfère à la portée temporelle des conséquences du projet. De fait, elle évalue la période de temps pendant laquelle les répercussions d'une intervention sur le milieu seront ressenties par l'élément affecté.

Selon les différents impacts identifiés pour chacune des composantes du milieu, il est possible de proposer des mesures d'atténuation pour minimiser les impacts négatifs et éventuellement des mesures de bonification pour les impacts positifs. Suite à l'application de mesures d'atténuation ou de bonification, les impacts résiduels, c'est-à-dire ceux qui subsistent après leur mise en place, peuvent alors être mesurés.

7. Variantes de tracé

En fonction de la solution retenue (réaménagement de la route), quatre variantes de tracé ont été initiées et analysées selon leurs avantages et inconvénients (carte 1). Ces variantes sont:

- variante dans l'axe de la route actuelle (variante A);
- variante au sud de la voie ferrée (avec viaduc sous ou au-dessus de la voie ferrée) (variante B);
- variante au nord de la route actuelle dans l'axe de la route actuelle (variante C);
- variante dans le viaduc actuel (variante D).

Les considérations techniques et environnementales analysées pour chacune des variantes montrent que seulement deux des quatre variantes sont viables dans le cadre de l'actuel projet. Ce sont les variantes A et B (avec l'option du viaduc sous la voie ferrée). Les variantes C et D ne répondent pas aux objectifs du projet, dont celui d'améliorer la sécurité (en plus de coûts de réalisation élevés par rapport aux bénéfices anticipés), mais aussi du fait que ces variantes présentent de nombreux inconvénients, en termes d'expropriation, de perte d'accessibilité au lac pour plusieurs résidents, de limitation au développement récréo-touristique des abords du lac Matapédia dans le contexte du futur parc régional, d'empiètement dans le lac ou sur la zone de protection des abords, de la détérioration de la qualité de vie des résidents le long de la route 132 actuelle (perte de l'intérêt visuel du lac, augmentation du niveau de bruit), en plus des inconvénients réels de viabilité hivernale et de contrôle des accès.

En conséquence, seules les variantes de tracé A et B ont été conservées pour l'analyse comparative et la variante jugée la plus satisfaisante pour l'analyse environnementale globale.




La variante A s'étire sur une longueur de 2,86 km et chevauche en grande partie le tracé existant de la route 132 et permet d'éliminer quelques courbes. Elle implique une zone de déblai importante pour le passage sous la voie ferrée. Précisons que dans les deux variantes, l'ancien viaduc sera enlevé et remblayé.

La variante B s'étire sur une longueur de 2,42 km. Elle se situe en grande partie au sud de la voie ferrée et chevauche le tracé existant aux deux extrémités du tracé. Une importante zone de déblai est nécessaire pour la mise en place d'un nouveau viaduc sous la voie ferrée.

**Étude d'impact sur l'environnement
du projet de reconstruction de la route 132**
Municipalité de Val-Brillant (sd)
MRC La Matapédia

VARIANTES DE TRACÉ




Élément du milieu

-  Cours d'eau
-  Bâtiment
-  Boisé




Limite

-  Zone d'étude

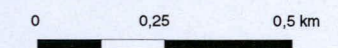
Infrastructure

-  Route principale actuelle
-  Route secondaire actuelle
-  Voie ferrée

Variantes proposées

-  Variante A
-  Variante B
-  Variante C
-  Variante D

Échelle 1 : 15 000



Source de la carte de base: Fichiers numériques, MRN

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

Cartographie: Danielle Bédard

Conexen inc. / Guy Germain Consultant inc.

Décembre 2001

Carte 1



8. Analyse comparative des variantes A et B

L'analyse comparative des deux variantes de tracé retenues a été réalisée par la considération de divers paramètres. Au plan technique, ont été notamment regardés les volumes de remblai/déblai, les coûts de réalisation, les aspects sécurité et circulation, dont la problématique hivernale. Au plan environnemental, les deux variantes ont été analysées en considérant d'une part, leurs implications sur certains éléments d'importance du milieu récepteur, tels les puits d'eau potable, les expropriations, les terres agricoles, l'insertion visuelle, le climat sonore, et d'autre part, en considérant les résultats d'une consultation publique (22 novembre 1999) auprès de la population de Val-Brillant et des divers intervenants locaux et régionaux. Précisons que dans le cadre de cette consultation, la majorité des intervenants qui se sont prononcés ont manifesté leur préférence à la variante B, pour des raisons de sécurité, de limitation des expropriations et de possibilités de développement des abords du lac. Par contre, les exploitants agricoles affectés par le projet sont peu réceptifs à cette variante. Somme toute, les positions étaient partagées entre les variantes. Le Conseil municipal de Val-Brillant a par ailleurs, via une résolution, appuyée la variante A, par 3 voix contre 2 pour la variante B.

L'analyse comparative des deux variantes a permis de démontrer que la variante B est la plus avantageuse, malgré les impacts générés sur le milieu. De fait, deux grands enjeux environnementaux se confrontent au niveau de l'analyse comparative des deux variantes, soit la population (résidents) et les terres agricoles. Le tableau 1 résume les différents points discriminants de l'analyse comparative qui ont permis d'établir que la variante B est jugée préférable et retenue pour l'analyse détaillée des impacts environnementaux, et ce malgré la résolution municipale.

9. Évaluation détaillée des impacts et des mesures d'atténuation de la variante retenue

Comme un projet comporte différentes phases de réalisation, les impacts généraux du projet à l'étude ont donc été identifiés en fonction de celles-ci, à savoir l'acquisition, la construction de la nouvelle infrastructure, et enfin, la présence et l'exploitation de cette dernière.

Au niveau de l'acquisition, les impacts du projet à cet égard sont importants, le ministère des Transports n'étant pas propriétaire de l'emprise nécessaire à la réalisation du projet. Dans le présent cas, les impacts concernent particulièrement les exploitations agricoles affectées par le projet. Le pourcentage de la superficie agricole affectée varie de 0,4% à 10,8% selon l'exploitation en cause.

En période de construction, plusieurs impacts seront générés par les travaux (excavation, sautage de roc, terrassement, nivellement, construction d'un viaduc, circulation de la machinerie, etc.). Des nuisances et inconvénients temporaires seront alors créés, se traduisant notamment par une augmentation du bruit, des vibrations, l'émission de poussières, la perturbation de la circulation automobile aux points de contact avec l'ancienne route, la perturbation de l'activité agricole, une hausse de la turbidité dans le ruisseau Normand, la modification de l'écoulement des eaux de surface et du drainage souterrain en raison des travaux de déblai, etc. Lors de ces travaux, le Ministère appliquera les mesures d'atténuation habituelles à de tels chantiers pour atténuer ces impacts de durée temporaire.

Enfin, les impacts associés à la présence et à l'exploitation de la nouvelle route sont des impacts dits permanents. Dans le présent cas, les impacts les plus importants concernent le milieu agricole et le milieu bâti. De fait, le projet empiète de façon importante sur les terres agricoles situées au sud de la voie ferrée actuelle, entraînant une perte directe de superficies agricoles de bon potentiel de 7,8 hectares, et la création de résidus de terres agricoles entre les emprises de la voie ferrée et de la nouvelle route (6,1 hectares). Par ailleurs, la mise en place de deux haies brise-vent sur les terres agricoles, à 30 mètres l'une de l'autre en parallèle, pour assurer la sécurité sur la route en période hivernale, hypothéquera l'utilisation de l'espace entre les deux haies et rendra plus difficile la circulation de la machinerie agricole. Les impacts sont jugés forts et difficilement atténuables.

Tableau 1 Synthèse comparative des variantes proposées

Éléments	Variante A	Variante B
Aspects techniques		
<ul style="list-style-type: none"> Déblai (volume) Remblai (volume) 	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> 193 296 m³ 94 216 m³ </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> 233 172 m³ 89 488 m³ </div>
Coût de réalisation	6 350 000 \$	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> 5 650 000 \$ </div>
Géométrie	Respecte les critères de conception du MTQ.	Respecte les critères de conception du MTQ.
Sécurité et circulation	Légèrement inférieure à la variante B. Problématique hivernale importante, nécessitant des mesures de protection (haies).	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> Légèrement supérieure à la variante A, en raison d'un tracé rectiligne, qui permet une bonne visibilité et fluidité. Problématique hivernale importante, nécessitant des mesures de protection (haies). </div>
Milieu physique	Expropriation des 9 puits d'eau potable et augmentation de la concentration en chlorures dans 2 autres puits	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> Expropriation des 2 puits d'eau potable et augmentation de la concentration en chlorures dans 4 puits </div>
Milieu biologique	Identique à la variante B	Identique à la variante A
Milieu humain		
<ul style="list-style-type: none"> Expropriation 	10 résidences, dont 6 relocalisables sur le même lot et 4 sur un lot voisin.	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> 2 résidences relocalisables sur un lot voisin. </div>
<ul style="list-style-type: none"> Immobilisation 	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> Moins importante que la variante B. </div>	Plus importante que la variante A.
<ul style="list-style-type: none"> Abandon ou récupération de l'ancienne route 	Récupération presque complète de la plate-forme de la route existante.	Récupération partielle de la plate-forme de la route existante et rétrocession du tronçon restant à la municipalité.
Milieu agricole	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> Perte moins importante de terres agricoles de bon potentiel (2,5 ha, dont 2,2 ha dans l'emprise et 0,3 ha de résidus). </div>	Pertes importantes de terres agricoles de bon potentiel (17,1 ha), en raison de la route (8,1 ha), des résidus créés (6,1 ha) et de la mise en place de haies brise-vent (2,9 ha).
Milieu sonore	Réduction générale des niveaux sonores de 3 dB(A) aux habitations le long du nouvel axe.	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> Réduction générale des niveaux sonores de 9 dB(A) aux habitations le long de la route 132 actuelle. </div>
Milieu visuel		
<ul style="list-style-type: none"> Qualité du paysage 	Offre un intérêt visuel (lac Matapédia)	Offre un intérêt visuel (contreforts des Appalaches)
<ul style="list-style-type: none"> Champ visuel des usagers 	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> Meilleure intégration que la variante B. </div>	Moins bonne intégration que la variante A.
<ul style="list-style-type: none"> Champ visuel des résidents 	Impacts dus à l'expropriation et à la relocalisation.	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> Impacts nettement moindres que la variante A. </div>
Synthèse de l'analyse comparative		<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> + </div>

Le projet entraîne l'expropriation de deux résidences localisées à l'extrémité ouest du projet, en raison du déblai occasionné par le nouveau viaduc et le rapprochement de l'emprise, de même que l'expropriation du dépanneur/poste d'essence Gaz-o-Bar, localisé à l'est de l'actuel viaduc ferroviaire. Là également, les impacts sont jugés forts, mais les bâtiments pourraient être relocalisés ailleurs.

Enfin, la réalisation de la nouvelle infrastructure routière aura un impact positif sur la qualité de vie des résidents situés le long de l'ancienne route 132, du fait de l'éloignement des habitations, permettant ainsi une diminution moyenne des niveaux sonores à ces habitations de l'ordre de 9 dB(A) à l'ouverture et davantage en fonction des prévisions d'augmentation des débits de circulation dans les années futures.

Le tableau 2 fait la synthèse des impacts du projet sur les différents milieux concernés, alors que la carte 2 les localise.

Tableau 2 Synthèse des impacts, mesures d'atténuation et impact résiduel

Chainage	Code de l'impact	Élément affecté	Source de l'impact	Intensité	Étendue	Durée	Importance absolue de l'impact	Valeur de l'élément	Importance relative de l'impact	Mesure d'atténuation	Impact résiduel
Milieu physique											
0+532	P 1	Qualité de l'eau	Possibilité d'augmentation de la concentration des chlorures (contenus dans les fondants) dans l'eau d'un puits artésien situé à proximité, du fait de l'écoulement de l'eau de surface dans un fossé passant à proximité.	Moyenne	Ponctuelle	Longue	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Possibilité de canaliser l'eau du fossé dans ce secteur, afin d'éviter la percolation dans le sol.	Faible
0+770	P 2	Eau potable	Expropriation d'un puits de surface localisé dans l'emprise (nord) de la nouvelle route (lot 204 ptie).	Forte	Ponctuelle	Longue	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Relocalisation du puits et si possible, installation d'un puits artésien au sud de la nouvelle route en dehors de l'emprise).	Nul
0+990	P 3	Eau potable	Expropriation d'un puits artésien localisé dans l'emprise (lot 202 ptie) à proximité du raccordement (ouest) de la nouvelle route.	Forte	Ponctuelle	Longue	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Relocalisation du puits artésien en dehors de l'emprise	Nul
0+090 (raccordement B)	P 4	Débit d'un puits	Possibilité de tarissement d'un puits de surface situé à l'extérieur de l'emprise du raccordement.	Faible	Ponctuelle	Longue	Faible	Moyenne	Faible		Faible
0+234, 0+ 236 et 0+276	P 5	Qualité de l'eau	Possibilité d'augmentation de la concentration des chlorures (contenus dans les fondants) dans l'eau de 3 puits artésiens situés à proximité (lot 200 ptie).	Moyenne	Ponctuelle	Longue	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Installation de conduites d'égout pluvial canalisant les eaux de surface hors d'atteinte des puits.	Faible
0+ 236 et 0+276	P 6	Débit de puits	Risque de diminution significative du débit d'eau potable aux 2 puits artésiens localisés au nord de l'emprise de l'ancienne route (en aval) (lot 200 ptie).	Moyenne	Ponctuelle	Longue	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Effectuer des essais de pompage avant le début des travaux pour connaître le débit.	Faible
Milieu biologique											
0+000 à 0+100	B 1	Végétation terrestre arborescente	Perte très partielle (bordure) d'un couvert végétal pour le réaménagement de l'intersection de la route 132 et la rue Saint-Pierre.	Faible	Ponctuelle	Longue	Faible	Moyenne	Faible	Limiter au maximum le déboisement de la frange de ce petit boisé et tous les travaux et la circulation à l'intérieur de l'emprise.	Nul
2+660	B 2	Cours d'eau	Traversée du ruisseau Normand déjà canalisé. Augmentation de la turbidité et des matières en suspension.	Faible	Ponctuelle	Courte	Faible	Moyenne	Faible	Mettre en place des ouvrages de contrôle réduisant la dispersion des particules dans l'eau.	Faible
Agriculture											
1+100 et 1+160	A 1	Système naturel et artificiel de drainage des terres	Sectionnement de drains (3) assurant le drainage des terres agricoles en exploitation au sud de la voie ferrée (lot 201 ptie), en raison du déblai important du nouveau viaduc.	Moyenne	Ponctuelle	Longue	Moyenne	Faible	Faible	Remplacer les drains sectionnés sur les lots en question.	Nul
1+340	A 2	Système naturel et artificiel de drainage des terres	Sectionnement d'un drain assurant le drainage des terres agricoles en exploitation au sud de la voie ferrée (lot 200 ptie), en raison de la présence de la route et du déblai du viaduc.	Moyenne	Ponctuelle	Longue	Moyenne	Faible	Faible	Remplacer le drain sectionné sur ce lot.	Nul

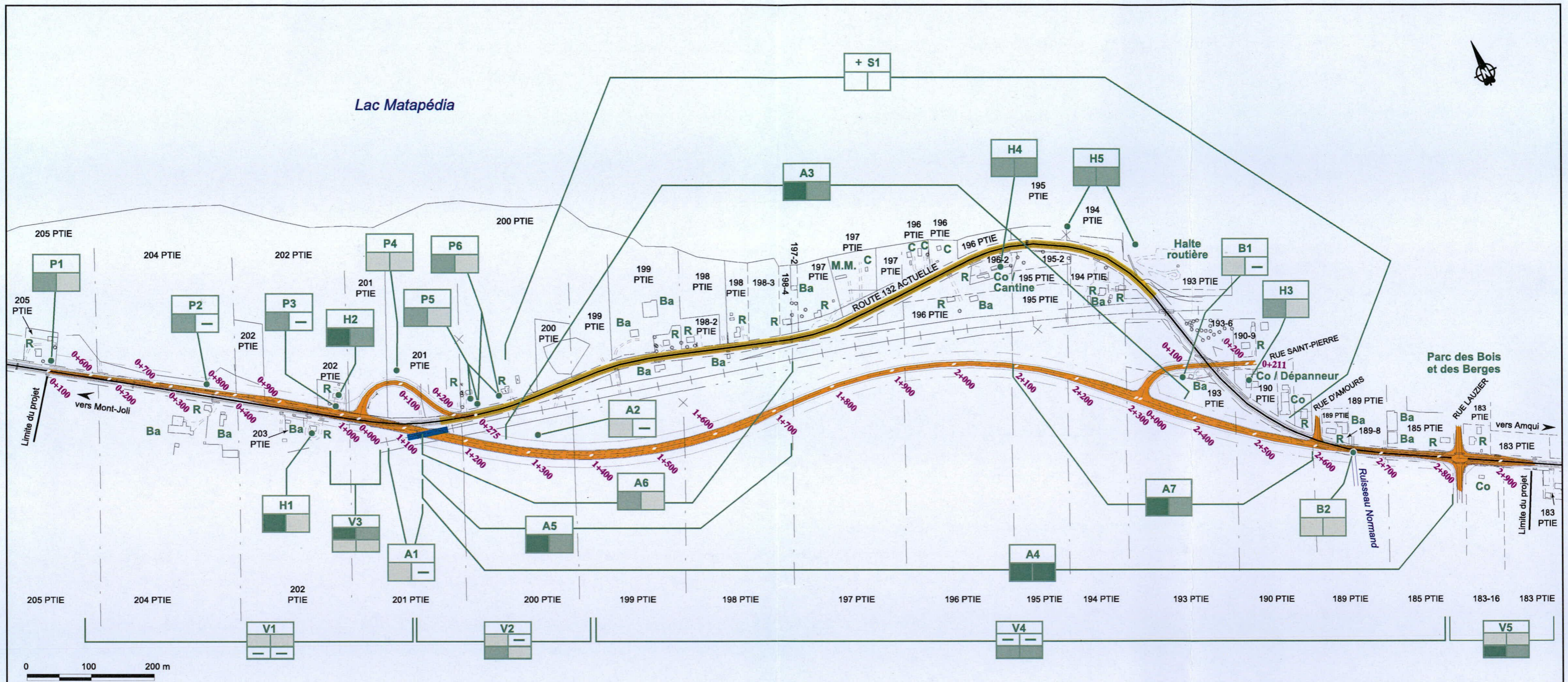
Tableau 2 Synthèse des impacts, mesures d'atténuation et impact résiduel

Chainage	Code de l'impact	Élément affecté	Source de l'impact	Intensité	Étendue	Durée	Importance absolue de l'impact	Valeur de l'élément	Importance relative de l'impact	Mesure d'atténuation	Impact résiduel
1+220 à 1+520	A 3	Terres en exploitation	Création de résidus agricoles entre la voie ferrée et l'emprise de la nouvelle route, sur les lots 200 ptie, 199 ptie, 198 ptie, 197 ptie, 196 ptie, 193-5 et 193 ptie, sur des terres ayant un bon potentiel. Superficie agricole affectée de 6,1 ha.	Forte	Locale	Longue	Forte	Grande	Forte	Réutilisation possible des lots ou indemnisation lors du processus d'expropriation	Moyenne
1+160 à 2+820	A 4	Terres en exploitation	Perte de terres agricoles de bon potentiel sur les lots 185 ptie, 189 ptie, 190 ptie, 193 ptie, 194 ptie, 195 ptie, 196 ptie, 197 ptie, 198 ptie, 199 ptie, 200 ptie et 201 ptie, dû à l'emprise de la route. Immobilisation de 8,1 ha pour fins d'emprise d'une superficie agricole.	Forte	Locale	Longue	Forte	Grande	Forte	Indemnisation lors du processus d'expropriation	Forte
1+080 à 1+735	A 5	Terres en exploitation	Implantation d'une haie brise-vent à 30 mètres au sud de l'emprise de la route sur plus de 755 mètres. Superficie résiduelle agricole entre la haie et l'emprise difficilement utilisable par la machinerie (1,48 ha immobilisé).	Moyenne	Locale	Longue	Forte	Grande	Forte	Réutilisation possible des superficies ou indemnisation lors du processus d'expropriation	Moyenne
1+100 à 1+900	A 6	Accès agricoles	Sectionnement des accès agricoles actuels aux terres situées au sud de la nouvelle route (lots 198 ptie, 199 ptie, 200 ptie et 201 ptie), dû à l'important déblai et au viaduc.	Moyenne	Ponctuelle	Longue	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Relocalisation des accès agricoles pour permettre l'accessibilité en toute sécurité aux terres exploitées sur les lots mentionnés. Possibilité d'accès via le dessus du viaduc (accès sur l'ancienne route) et sur le lot 197 ptie (à l'est).	Faible
2+110 à 2+595	A 7	Terres en exploitation	Implantation d'une haie brise-vent à 30 mètres au sud de l'emprise de la route sur près de 485 mètres. Superficie résiduelle agricole entre la haie et l'emprise difficilement utilisable par la machinerie (1,46 ha immobilisé).	Moyenne	Locale	Longue	Forte	Grande	Forte	Réutilisation possible des superficies ou indemnisation lors du processus d'expropriation	Moyenne
Milieu sonore											
1+200 à 2+600	S 1	Niveaux sonores pour les résidents le long de l'ancienne route	Diminution du bruit de l'ordre de 9 dB(A) pour les résidents en raison du déplacement de la circulation sur le nouveau tronçon, d'où amélioration de la qualité de vie.	N/A			Impact positif	Grande			Impact positif
Milieu humain											
0+960	H 1	Habitation	Expropriation d'une résidence permanente en raison d'une zone de non-accès, du déblai important pour l'approche ouest du viaduc et du rapprochement significatif de l'emprise de la résidence	Forte	Ponctuelle	Longue	Moyenne	Grande	Forte	Relocalisation possible de la résidence sur le même lot (lot 203).	Moyenne
0+990	H 2	Habitation	Expropriation d'une résidence permanente localisée dans le quadrant nord-ouest de l'intersection de la nouvelle et de l'ancienne route. Rapprochement très important de l'emprise et zone de non-accès.	Forte	Ponctuelle	Longue	Moyenne	Grande	Forte	Relocalisation possible de la résidence sur les lots 202 ptie ou 201 ptie.	Moyenne

Tableau 2 Synthèse des impacts, mesures d'atténuation et impact résiduel

Chaînage	Code de l'impact	Élément affecté	Source de l'impact	Intensité	Étendue	Durée	Importance absolue de l'impact	Valeur de l'élément	Importance relative de l'impact	Mesure d'atténuation	Impact résiduel
2+480	H 3	Commerce	Expropriation du commerce (dépanneur/poste d'essence Gaz-o-Bar, localisé à l'est du viaduc ferroviaire)	Forte	Ponctuelle	Longue	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Accès possible via la nouvelle intersection à 200 mètres	Faible
	H 4	Commerce	Perte de clientèle associée à la circulation de transit pour la cantine La Paysanne.	Moyenne	Ponctuelle	Longue	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Relocalisation du commerce en un autre endroit.	Moyenne
	H 5	Espace public	Perte d'un accès direct à la route 132 pour le parc des Bois et des Berges et la halte routière	Moyenne	Ponctuel	Longue	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Accès possible via la nouvelle intersection à l'ouest du tronçon ou la rue des Cèdres (vers le village).	Moyenne
Milieu visuel (voir impacts détaillés au tableau 9.7)											
0+100 à 1+200	V 1	Observateurs fixes	Modification mineure de la perception du paysage, en raison de l'élargissement de la route.	Faible	Ponctuelle	Longue	Faible	Moyenne	Faible	Gazonner les superficies des terrains endommagés par les travaux de construction.	Faible
1+200 à 1+400	V 2	Observateurs fixes	Modification mineure de la perception du paysage.	Faible	Ponctuelle	Longue	Faible	Moyenne	Faible	Gazonner les superficies des terrains endommagés par les travaux de construction. Prévoir la stabilisation des pentes par du gazonnement ou la plantation d'arbustes.	Faible
		Observateurs mobiles	Modification mineure de la perception du paysage. Rétrécissement marqué du champ visuel	Moyenne			Moyen		Moyen		Faible
Raccordement à la route 132	V 3	Observateurs fixes	Modification majeure de la perception du paysage.	Forte	Ponctuelle	Longue	Fort	Moyenne	Fort	Gazonner les superficies des terrains endommagés par les travaux de construction. Conserver le maximum de végétation existante. Prévoir la plantation d'un massif d'arbres conifères en bordure nord de la voie de raccordement.	Moyen
		Observateurs mobiles	Modification mineure de la perception du paysage particulièrement pour les usagers locaux.	Faible			Faible		Faible	Aménager le terrain situé entre la voie de raccordement et la route 132.	Faible
1+400 à 2+800	V 4	Observateurs mobiles	Perte de l'accès visuel direct sur la halte routière Perte de la relation visuelle directe avec le lac Matapédia Découverte d'un nouveau paysage mettant en valeur les champs en culture et le contrefort des Appalaches.	Moyenne			Moyenne		Moyenne	Stabiliser les pentes par du gazonnement ou une plantation d'arbustes. Prévoir une plantation arbustive en bordure du viaduc. Gazonner les superficies des terrains endommagés par les travaux de construction.	Moyenne
2+800 à la fin du projet	V 5	Observateurs fixes	Modification mineure de la perception du paysage, du fait de l'éloignement de la route. Modification de la perception de l'unité AG.	Faible	Ponctuelle	Longue	Faible	Forte	Faible	Gazonner les superficies des terrains endommagés par les travaux de construction. Reconstruire l'accès aux commerces et aux résidences. Prévoir une plantation d'arbres en bordure nord de la route 132.	Faible
		Observateurs mobiles	Perte d'un lien routier direct entre les unités de paysage villageois et rural. Perte complète du lien visuel avec le lac Matapédia. Perte du lien routier avec la halte routière.	Forte			Forte		Forte	Suite à la démolition du viaduc, réaliser une plantation d'arbustes sur les pentes de remblai et une plantation de quelques arbres à la base des pentes, afin de les stabiliser et d'intégrer volumétriquement l'ouvrage au paysage.	Moyen





DÉSIGNATION DE L'IMPACT

- Impact ponctuel
- Limite des impacts
- Impact positif (+ B8)
- Code d'impact
- Impact résiduel
- Impact appréhendé

DÉSIGNATION DE L'IMPACT VISUEL

- Code d'impact
- Observateurs fixes
- Observateurs mobiles
- Impact résiduel
- Impact appréhendé

ÉLÉMENT TOUCHÉ	
Milieu	
P	Physique
B	Biologique
H	Humain
V	Visuel
S	Sonore
A	Agricole
Usage	
R	Résidence
Co	Commerce
C	Chalet
Ba	Bâtiment secondaire
M.M.	Maison mobile

IMPORTANCE DE L'IMPACT	
[Dark Green]	Forte
[Medium Green]	Moyenne
[Light Green]	Faible
[White]	Nulle
INFRASTRUCTURE	
[Orange]	Variante B proposée
[Blue]	Viaduc proposé
[Yellow]	Tronçon de route rétrocedé
[1+300]	Chaînage (en mètres)
[Black line]	Route 132 actuelle
[Dashed line]	Limite des lots (193 ptie: no de lot)

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

IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION
DE LA VARIANTE B

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

Cartographie: Danielle Bédard

Conexen Inc. / Guy Germain Consultant

Décembre 2001 Carte 2

Source de la carte de base: Fichiers numériques, MRN



10. Programme de suivi

Dans le cadre du projet, la majorité des impacts ont été identifiés et peu d'entre eux sont importants, incertains ou à risques, à l'exception des effets sur les puits d'eau potable localisés à proximité de l'emprise. 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.

11. Plan de mesures d'urgence

Dans le cas présent, 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 la voie ferrée traversant la zone des travaux, le viaduc ferroviaire et les 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, mais peuvent être associés à un déversement de produits pétroliers ou chimiques dans les ruisseaux tributaires du lac Matapédia, un accident ferroviaire ou déraillement, une explosion, un tremblement de terre, une tempête de verglas, etc.

Pour pallier 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 et permet en conséquence des interventions rapides et coordonnées.

De plus, 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.

12. Développement durable

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).

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 projet 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.

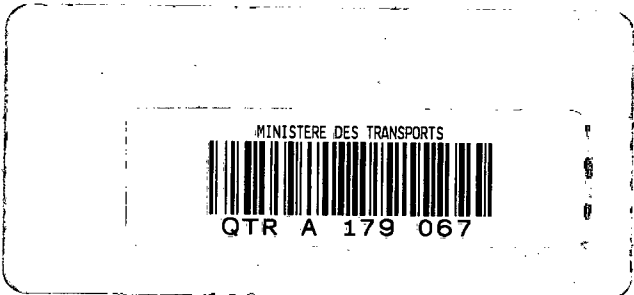
Au plan environnemental, l'étude d'impact sur l'environnement du projet démontre que ce dernier assure le maintien des écosystèmes et des processus écologiques. Il répond aux attentes actuelles de la population et des instances régionales, puisque leurs prérogatives, issues entre autres d'une séance 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.

13. Conclusion

Le projet de reconstruction de la route 132, à l'entrée ouest du village de Val-Brillant, selon la variante B, permettra d'atteindre l'objectif premier visé par ce projet sur ce tronçon de route de quelque 2,4 km, à savoir une amélioration significative de la sécurité routière. Les corrections importantes apportées aux caractéristiques géométriques de la route (courbes, profil, visibilité) permettront d'offrir aux usagers (locaux et de transit) une route qui améliorera les conditions de circulation et de sécurité, considérant les nombreux accidents survenus notamment dans le secteur du viaduc ferroviaire et aussi l'importance et le rôle que joue la 132 dans la vocation touristique et économique de la Vallée de la Matapédia et de la Gaspésie.

Bien que le projet présente des impacts négatifs forts (terres agricoles notamment), pour lesquelles une attention particulière a été portée dans l'élaboration du tracé afin de limiter l'empiètement sur ces dernières, il présente également un impact positif global pour les résidents localisés le long de l'ancienne route 132. Cet impact se traduit par une diminution significative du niveau sonore perçu, d'où amélioration de la qualité de vie, et par l'offre accrue d'opportunités de mise en valeur des abords du lac Matapédia à des fins de développement récréo-touristique.

Selon l'évaluation des enjeux environnementaux et sociaux et des impacts identifiés, le présent projet s'avère donc acceptable sur le plan environnemental.



MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 179 067