

RAPPORT D'ENQUÊTE

CONTOURNEMENT DE BERNIERVILLE, ROUTE 265

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT

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

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

Avertissement: Tous les documents recueillis lors de l'enquête sont disponibles au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

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

Elle tient aussi à souligner le rôle de Mme Claude Leblanc, M.Sc., biologiste, de Mme Josée Perras, M.Sc., géographe, et de M. Pierre Auger, M.Sc., biologiste, qui ont agi comme analystes dans ce dossier.

Dépôt légal - troisième trimestre 1989
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN 2-550-20051-9



Québec, le 1^{er} septembre 1989

Madame Lise Bacon
Ministre de l'environnement
3900, rue Marly, 6^e étage
Sainte-Foy (Québec)
G1X 4E4

Madame la Ministre,

J'ai bien l'honneur de vous présenter le rapport de la Commission d'enquête du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement portant sur le projet de voie de contournement de Bernierville (route 265).

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

C'est avec plaisir que je vous informe que le travail de la commission a permis de conclure à une solution satisfaisante.

Je vous prie d'agréer, Madame la Ministre, l'expression des mes sentiments distingués.

Le président,

Victor C. Goldbloom, O.C., m.d.



Québec, le 1^{er} septembre 1989

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

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport d'enquête sur le projet de voie de contournement de Bernierville (route 265).

La commission tient à souligner la grande collaboration de l'ensemble des participants à cette enquête, citoyens, promoteur, organismes, de même que l'esprit d'ouverture dont ils ont fait preuve.

La commission et l'équipe d'analyse du BAPE, formée de Mmes Claude Leblanc, Josée Ferras et M. Pierre Auger, considèrent que les échanges qui ont été faits avec les participants au cours de l'enquête ont permis de conclure à une solution satisfaisante qui respecte leurs attentes.

Je tiens à vous remercier de votre soutien tout au long des travaux de la commission et vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

La présidente de la commission,

Claudette Journault

La Vice-Première ministre et
ministre de l'Environnement

Sainte-Foy, le 7 avril 1989

Dr Victor C. Goldbloom
Président
Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement
12, rue Sainte-Anne
Québec (Québec)
G1R 3X2

Monsieur le Président,

En ma qualité de Ministre de l'Environnement, conformément à l'article 6.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., chapitre Q-2), je donne mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une enquête sur le projet de contournement de Bernierville (route 265) à partir du 24 avril jusqu'au 23 juin 1989.

Dans ce dossier, quelques intervenants ont demandé la tenue d'une audience publique. Avant de donner suite à cette demande, les requérants acceptent que des discussions puissent avoir lieu afin de vérifier que les attentes exprimées puissent être satisfaites dans le cadre du présent projet. C'est dans ce contexte que je vous prie de procéder à l'enquête auprès des intervenants.

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



LISE BACON

TABLE DES MATIÈRES

	Page
TABLE DES MATIÈRES	V
LISTE DES ANNEXES	VIII
LISTE DES FIGURES	IX
CHAPITRE PREMIER - INTRODUCTION À L'ENQUÊTE	1.1
1.1 La description du mandat d'enquête	1.1
1.2 Les motifs des requérants	1.2
1.3 Les participants à l'enquête	1.3
1.4 La conduite de l'enquête	1.4
CHAPITRE 2 - LA DESCRIPTION DU PROJET DE CONTOURNEMENT DE LA ROUTE 265	2.1
2.1 La problématique	2.1
2.1.1 L'historique du projet	2.1
2.1.2 Le contexte actuel	2.2

2.2 Le tracé proposé par le ministère des Transports	2.5
2.2.1 Les caractéristiques de l'option retenue initialement	2.7
2.2.2 Ses impacts et les mesures de mitigation préconisées	2.10
CHAPITRE 3 - PREMIÈRE PHASE DE L'ENQUÊTE : LES ENJEUX	3.1
3.1 Les objectifs de l'enquête	3.1
3.2 Les principales étapes de la première phase de l'enquête	3.1
3.3 Les résultats préliminaires de l'étude complémentaire réalisée par le ministère des Transports	3.2
CHAPITRE 4 - DEUXIÈME PHASE DE L'ENQUÊTE : LA POSITION DES GROUPES D'INTERVENANTS CONCERNÉS	4.1
4.1 La municipalité de Bernierville	4.1
4.2 La municipalité d'Halifax-Sud	4.3
4.3 La Municipalité régionale de comté de l'Érable	4.3
4.4 La Commission de protection du territoire agricole du Québec	4.3
4.5 L'Union des producteurs agricoles de Lotbinière-Mégantic	4.4
4.6 Les citoyens touchés par le nouveau tracé	4.5
4.7 Les requérants	4.7

**CHAPITRE 5 - TROISIÈME PHASE DE L'ENQUÊTE :
L'EXAMEN DES IMPACTS DU TRACÉ C MODIFIÉ
QUI A FAIT CONSENSUS**

5.1

CHAPITRE 6 : CONCLUSION

6.1

LISTE DES ANNEXES

	Page
1. Correspondance principale	3
Lettre des requérants au ministre, M. Clifford Lincoln (19 décembre 1988)	5
Lettre de Mme Claudette Journault à M. Daniel Hargreaves (16 mai 1989)	9
Lettre de M. Daniel Hargreaves à Mme Claudette Journault (23 mai 1989)	11
Lettre de M. Victor C. Goldbloom à la ministre, Mme Lise Bacon (29 juin 1989)	12
Lettre de M. Daniel Hargreaves à Mme Claudette Journault (14 juillet 1989)	13
Lettre de la ministre, Mme Lise Bacon à M. Victor C. Goldbloom (3 août 1989)	17
Lettre des requérants à la ministre, Mme Lise Bacon (25 août 1989)	18
Lettre du sous-ministre adjoint, M. Yvan Demers à Mme Claudette Journault (1 ^{er} septembre 1989)	21
2. Avis des organismes consultés	23

LISTE DES FIGURES

	Page
2.1 Variantes étudiées pour la voie de contournement de Bernierville	2.6
2.2 Tracé initialement retenu par le ministère des Transports	2.8
2.3 Intersection route Vianney - Rang VI - Raccordement au tracé projeté	2.9
3.1 Variantes étudiées dans le cadre de l'étude complémentaire	3.3
3.2 Plan de zonage agricole de la municipalité de Bernierville	3.5
5.1 Tracé proposé	5.3

CHAPITRE PREMIER

INTRODUCTION À L'ENQUÊTE

1.1 La description du mandat d'enquête

Le 7 avril 1989, la ministre de l'Environnement, Mme Lise Bacon, mandatait le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) d'enquêter sur le projet de contournement de Bernierville (route 265), projet proposé par le ministère des Transports du Québec (MTQ). Le mandat d'enquête, donné conformément à l'article 6.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., chap. Q-2), s'étendait du 24 avril au 23 juin 1989. Compte tenu de la progression de l'enquête, la commission a, par la suite, obtenu une extension jusqu'au 1^{er} septembre 1989. La commission était présidée par Mme Claudette Journault, commissaire au BAPE. Mmes Claude Leblanc et Josée Perras ainsi que M. Pierre Auger ont agité à titre d'analystes dans ce dossier.

Pendant la période d'information qui s'est tenue du 14 novembre au 28 décembre 1988, huit citoyens se sont regroupés pour demander la tenue d'une audience publique. Les requérants ont toutefois accepté de faire valoir leurs points de vue dans le cadre d'une procédure d'enquête, dans la mesure où la demande d'audience demeurerait encore valide si aucune entente n'était conclue à la suite du déroulement de l'enquête. La présente enquête avait donc comme objectif de vérifier si les attentes exprimées par les requérants pouvaient être satisfaites.

Le mandat d'enquête est présenté au début de ce rapport; la demande de prolongement du mandat d'enquête de même que la demande d'audience sont intégrées à l'annexe 1.

1.2 Les motifs des requérants

La motivation des requérants vient du fait qu'ils habitent en bordure ou à proximité du rang VI (appelé également chemin Sainte-Sophie), lequel est appelé à devenir un tronçon de la voie de contournement de Bernierville, c'est-à-dire la route régionale 265. Leur insatisfaction ne porte que sur une partie du projet qui représente 3 des 7,6 kilomètres (km) proposés par le MTQ.

Avec le projet de la voie de contournement, le rang VI, qui est une petite route de gravier sur laquelle ne roulent actuellement que quelques véhicules de ferme et automobiles, deviendrait un tronçon de l'axe routier principal permettant aux camionneurs et aux automobilistes en transit de faire le lien Plessisville-Thetford Mines. Ce changement de vocation se traduirait par une augmentation marquée du trafic et du bruit qui y est associé.

Les requérants craignent que le projet retenu perturbe considérablement leur environnement sonore. À cet égard, ils considèrent que l'impact évalué par le MTQ en 1983 est sous-estimé par le fait, d'une part, que le bruit des motocyclettes qui circulent sur la route 265 actuelle n'a pas été enregistré lors des mesures et, d'autre part, que le niveau sonore de base du rang VI au point de mesure a été amplifié par le fonctionnement d'un poste électrique qui n'est plus en service depuis quelques mois.

Selon les requérants, l'augmentation du débit de circulation et de la vitesse affichée rendrait le rang VI peu sécuritaire pour les enfants qui habitent à proximité de la route et non utilisable par les résidents pour leurs activités de marche et leurs randonnées à bicyclette, activités qu'ils pratiquent quotidiennement.

La nouvelle voie de contournement proposée par le MTQ inquiète également certains requérants quant à l'entretien de la voie d'accès à leur résidence par suite de l'isolement d'un tronçon de la route Vianney à la hauteur du rang VI.

En bref, le tracé retenu initialement par le MTQ représente pour les requérants une source de perturbations reliées au bruit, à la sécurité et à la qualité de leur milieu de vie.

1.3 Les participants à l'enquête

Les organismes et citoyens rencontrés durant l'enquête regroupent les requérants, les représentants du ministère des Transports, les citoyens concernés par le tracé final proposé par le MTQ, les municipalités de Bernierville et d'Halifax-Sud, la MRC de l'Érable, la Fédération de l'Union des producteurs agricoles (UPA) de Lotbinière-Mégantic et, à titre consultatif, la Commission de la protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ).

Les requérants d'audience sont Mmes Darquise Allaire, Aimée-Rose Grenier, Denise Paquet et Solange Poulin, ainsi que MM. Yves Bergeron, René Binette, Wilbrod Côté et Michel Vachon.

Les représentants du MTQ rencontrés dans le cadre de l'enquête sont MM. Bernard Letarte et Jacques Bélanger, chargés de projet à la Division des études environnementales Est, M. Daniel Hargreaves, chef de la Division des études environnementales Est, M. Mario Cassetti et M. Luc Carrière, respectivement ingénieur et technicien à la Division contrôle de la pollution et recherche.

Au niveau municipal, les personnes qui ont participé à l'enquête sont M. Bernard Larochelle, maire de Bernierville, et Mme Sylvie Tardif, secrétaire-trésorière. Pour Halifax-Sud, il s'agit de M. Marcel Fréchette, conseiller et remplaçant du maire, M. Frédérick Gariépy, secrétaire-trésorier, M. Roch Brochu, conseiller, et Mme Renelle Blondeau, conseillère. Le préfet de la MRC de l'Érable, M. Martial Demers, a également été rencontré de même que pour la CPTAQ, M. Alain Leduc, directeur du service technique, et M. Marc-André Bertrand, chargé de projet.

D'autre part, la commission a rencontré M. Gilles Marchand, président de la Fédération de l'UPA de Lotbinière-Mégantic. Lors de cette rencontre, étaient présents Mmes Thérèse Pinette-Guillemette, Micheline Jutras-Marchand et Denise Carey, MM. Phil Guillemette, Philippe Houle et Donat Guillemette.

Enfin, M. Gaston Roy et Mme Suzanne Labonté, propriétaires d'une érablière qu'ils exploitent de façon artisanale, ont également été rencontrés.

1.4 La conduite de l'enquête

Étant donné que le mandat d'enquête concernait en premier lieu deux groupes de participants (les requérants et le MTQ), la commission a convenu de les rencontrer alternativement de façon à permettre un

rapprochement entre les attentes signifiées par les requérants et les solutions de rechange proposées par le MTQ.

À la suite de ces rencontres, le MTQ a étudié trois tracés de remplacement qui furent présentés aux requérants. La commission a ensuite rencontré les autres participants qui pouvaient être touchés par le projet modifié, à savoir les représentants des municipalités de Bernierville et d'Halifax-Sud, les représentants de la MRC de l'Érable, de la CPTAQ et de la Fédération de l'UPA de Lotbinière-Mégantic, ainsi que les producteurs agricoles concernés par les nouveaux tracés.

Les questions posées par les requérants d'audience ont fait l'objet de réponses présentées dans un rapport complémentaire déposé dans sa version préliminaire par le MTQ le 24 août 1989. C'est à partir d'un rapport d'étape déposé le 14 juillet 1989 que les rencontres avec les différents participants ont eu lieu. À la suite du dépôt de la version finale du rapport du MTQ, les requérants ont été contactés à nouveau.

En résumé, l'enquête a été conduite en trois étapes :

- étape 1 : identification des attentes des requérants et réalisation des études complémentaires;
- étape 2 : évaluation de l'acceptabilité environnementale des options étudiées;
- étape 3 : établissement d'un consensus sur le tracé retenu.

CHAPITRE 2

DESCRIPTION DU PROJET DE VOIE DE CONTOURNEMENT DE BERNIERVILLE

2.1 La problématique

2.1.1 L'historique du projet

Le projet de contournement de Bernierville, tel que présenté par le MTQ, fait suite à une série d'études et de négociations qui ont débuté en 1970. Les faits saillants de l'historique de ce projet sont les suivants :

- 1970 Début des discussions entre les représentants municipaux, le MTQ et les Services de protection de l'environnement sur le projet d'amélioration de la route 265 à la hauteur de Bernierville.
- 1974 Le MTQ propose des tracés à différents participants.
- 1975 Étude de circulation du MTQ : près de la moitié de la circulation a comme origine ou destination Bernierville; les 1 350 véhicules en transit par jour ne justifient pas à ce moment la construction d'une voie de contournement.
- 1976 Protocole d'entente entre la municipalité de Bernierville et le MTQ sur l'amélioration de l'axe en y intégrant la réfection des systèmes d'égout et d'aqueduc.

- 1979 Colloque économique sur la région de Thetford Mines : les déficiences de la route 265 entre Black Lake et Plessisville sont mises en évidence; elles constitueraient des obstacles à l'implantation et à l'expansion des industries dans la région.
- 1980 Deux études économiques réalisées pour le compte du MTQ concluent qu'une nouvelle voie rapide ne générerait pas assez de bénéfices pour en justifier, à eux seuls, la construction. Avec certaines améliorations, la capacité de l'actuelle route 265 serait suffisante pour accepter les volumes anticipés (horizon 2001). Il ressort par ailleurs que le réseau actuel d'accès à la route 20 pour la région de Thetford Mines présente plusieurs lacunes dont, entre autres, des problèmes de capacité à l'intérieur des limites de Bernierville.
- 30 août 1982 Dépôt de l'avis de projet par le MTQ au ministère de l'Environnement.
- 6 octobre 1983 Émission de la directive du ministère de l'Environnement.
- 1984-1985 Démarches auprès de la Commission de la protection du territoire agricole.
- 11 janvier 1988 Dépôt officiel de l'étude d'impact au ministère de l'Environnement.

2.1.2 Le contexte actuel

Les échanges que la commission a eues avec les autorités municipales ont permis de faire ressortir que depuis plusieurs années, la circulation sur la rue Principale de Bernierville est perçue comme un problème par les résidents. Le président du Comité d'école de l'école Notre-Dame a soulevé, lors de la période d'information, le danger

que représente le trafic lourd pour les enfants. Il en est de même pour la clientèle de l'hôpital Saint-Julien, situé en front de la rue Principale. De plus, le fort débit de circulation perturbe considérablement le climat sonore.

Les données techniques suivantes, tirées de l'étude d'impact réalisée par le MTQ, dressent un tableau de l'utilisation actuelle de la route et informent sur les caractéristiques techniques, la circulation et le climat sonore actuel.

Selon cette étude, la route 265, entre Plessisville et Black Lake, est l'axe routier par lequel circulent les camions de la région de Thetford Mines. Elle constitue un accès privilégié pour les centres d'expédition à l'ouest de Plessisville, soit Victoriaville et les régions de Montréal et Trois-Rivières. Environ 50 % de la production d'amiante du secteur de Thetford Mines est transportée sur cette route vers Victoriaville et Montréal.

En fonction de ses caractéristiques techniques et des données de circulation, la route 265 dans le secteur de Bernierville se divise en trois tronçons. Le premier tronçon, situé au sud de Bernierville a une vitesse affichée de 90 km/h. En 1978, la circulation au jour moyen annuel (J.M.A.) était de 3 675 véhicules et la capacité du tronçon à 75 % du niveau de service D¹ s'élevait à 6 412. Mentionnons que :

"La capacité à un niveau de service est atteinte lorsque le D.J.M.A. et le débit maximal à ce niveau sont égaux. Il est d'usage de considérer le niveau D comme étant inacceptable. Lorsque 75 % du niveau D est atteint, le Ministère entreprend généralement les travaux préparatifs à l'amélioration ou à la reconstruction de la route." (MTQ, 1987, annexe 4)

-
1. Niveau de service D : mesure qualitative décrivant les conditions d'écoulement de la circulation. Au palier D, les automobilistes ont une marge de manoeuvre très réduite : le confort et l'aisance sont médiocres.

Le deuxième tronçon, compris à l'intérieur de la municipalité, a une vitesse affichée de 50 km/h et un pourcentage de visibilité de moins de 2 %. En 1978, la circulation au J.M.A. était de 3 675 véhicules et la capacité du tronçon à 75 % du niveau de service D se chiffrait à 3 305 véhicules. Ce tronçon est donc déficitaire.

"[...] l'utilisation de la bordure de la route actuelle comme stationnement par les clients des commerces interfère directement avec le trafic qui doit parfois même s'arrêter en attendant que les voies se dégagent." (Étude d'impact, p. 6)

Sur le dernier tronçon situé au nord de la municipalité, la circulation au J.M.A. est inférieure à 75 % du niveau de service D.

D'après le MTQ (1987), le débit journalier moyen annuel (D.J.M.A.) à Bernierville était estimé à 3 400 véhicules par jour, en 1983. Le pourcentage de camions au jour moyen d'été ouvrable serait de 15 % à 17 % ce qui représente environ 460 camions. Ces données représentent le pourcentage de camions au jour moyen d'été ouvrable plutôt que par rapport au jour moyen annuel. Une étude origine-destination réalisée par le MTQ en 1981 a démontré qu'environ la moitié de la circulation qui passe dans Bernierville est du trafic de transit. En assumant un D.J.M.A. de 3 400 véhicules par jour, le MTQ prévoit qu'il y aurait 1 700 véhicules par jour sur une éventuelle voie de contournement, incluant 335 camions, la proportion de camions en transit étant plus grande que celle estimée pour les automobiles. Concernant les perspectives de circulation, le MTQ prévoit qu'avec un scénario conservateur, la circulation totale (voie de contournement et Bernierville) serait de 4 735 véhicules par jour en l'an 2000. Tandis que selon un scénario optimiste, la circulation s'élèverait à 7 800 véhicules par jour. Selon l'étude d'impact, les données de circulation actuelle, les perspectives de circulation et les problèmes occasionnés

par l'étroitesse de la route actuelle à Bernierville justifie l'amélioration de la route 265 dans ce secteur.

En ce qui concerne le climat sonore actuel, le MTQ a effectué, en 1983, quatre relevés sonores dans le secteur. Le MTQ, dans son étude d'impact, met en évidence qu'à l'intersection de la rue Principale et de la Côte de l'Église, plusieurs résidences subissaient un niveau sonore supérieur à 67 dB(A)².

"Ce niveau horaire du "Federal Highway Administration" (USA) représente un seuil critique et constitue un critère généralement accepté où est constaté un inconfort des occupants d'une résidence située en marge d'une infrastructure routière." (Étude d'impact, p. 68)

À l'entrée et à la sortie du village, de même que sur le rang VI, le niveau sonore était inférieur ou égal à 55 dB(A). Cette valeur correspond au niveau sonore maximal recommandé par la Société canadienne d'habitation et de logement pour les zones résidentielles. Le MTQ considère qu'un milieu est faiblement perturbé entre 55 et 60 dB(A) moyennement perturbé entre 60 et 65 dB(A) alors qu'il est fortement perturbé au-delà de 65 dB(A).

2.2 Le tracé proposé par le ministère des Transports du Québec

Le MTQ a étudié sept tracés (figure 2.1), un d'entre eux étant une amélioration de la route actuelle, et les six autres, des voies de contournement de la municipalité de Bernierville. Compte tenu

2. dB(A) (décibels) : niveau d'intensité acoustique (ou sonore) d'un bruit avec la pondération additionnelle.

des avantages qui seront présentés à la section suivante, le MTQ a retenu comme solution le tracé 2³ (figure 2.2).

2.2.1 Les caractéristiques de l'option retenue initialement

Le tracé 2 projeté se situe sur le côté ouest du lac et a une longueur totale de 7,6 km. C'est une route principale à deux voies de 3,5 m avec une emprise nominale de 35 m. La vitesse de base y serait de 100 km/h. Le tracé débiterait au sud à l'intersection de l'actuelle route 265 et de la Côte Proulx, à l'ouest du pont de la rivière Bécancour. Il irait ensuite rejoindre le rang VI au chaînage 11 + 400 en traversant les lots 324 et 327. Au chaînage 9 + 900, au nord de l'intersection de la route Vianney et du rang VI, le tracé bifurquerait pour aller rejoindre l'actuelle route 265, à la hauteur de la route Langlois. Le tracé continuerait par la suite sur l'actuelle route 265 jusqu'à l'intersection du chemin Gosford.

Les informations techniques suivantes vont entre autres aider à comprendre les enjeux identifiés par les requérants.

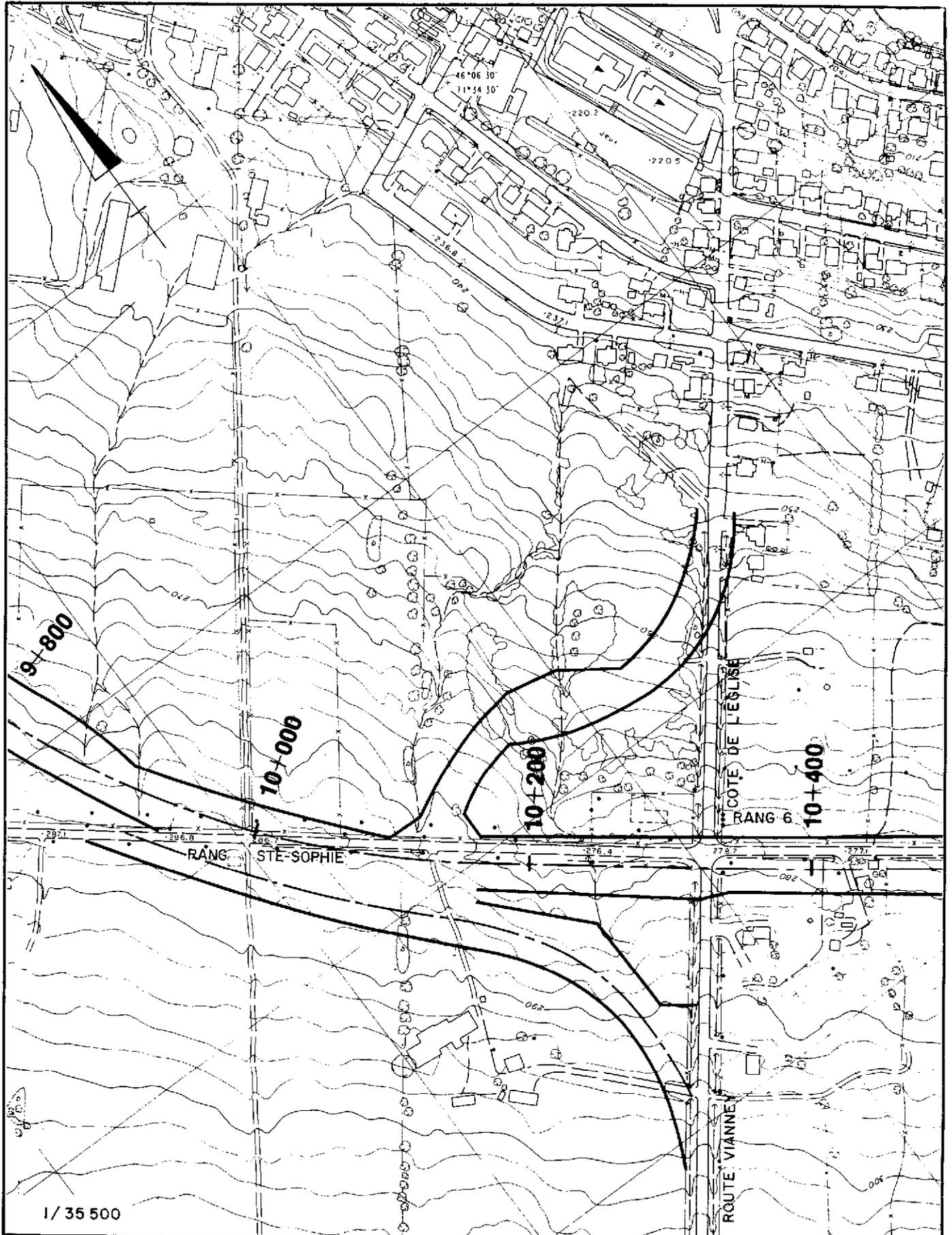
Dans le secteur 4, entre les chaînages 7 + 320 et 8 + 400, une pente de 4 % à 5 % nécessiterait l'addition d'une voie auxiliaire en direction sud. La pente serait ensuite de 2 % jusqu'à la jonction du rang VI. La résidence Allaire-Binette est localisée dans le secteur 5, en haut des pentes du secteur 4. Dans le secteur 5, deux voies auxiliaires sont prévues. La route Vianney et la Côte de l'Église seront déviées vers le nord et raccordées au tracé projeté au chaînage 10 + 100 (figure 2.3). Les résidences Grenier-Côté et Poulin-Vachon sont situées dans ce secteur. Enfin, la section 6 nécessiterait une voie auxiliaire vers le

-
3. Pour simplifier la présentation des tracés, la commission a jugé bon d'attribuer une numérotation au tracé initial. Ainsi, le tracé B initial sera identifié comme étant le tracé 2 aux fins de ce rapport. Nous utiliserons les lettres A, B, C pour les variantes du tracé 2.

Figure 2.3

INTERSECTION ROUTE VIANNEY-RANG VI — RACCORDEMENT AU TRACÉ PROJETÉ

(Source: Étude complémentaire du M.T.Q.)



nord, compte tenu de la pente de 7 %. La résidence Paquet-Bergeron est située dans ce secteur, à proximité du tracé prévu.

2.2.2 Ses impacts et les mesures d'atténuation préconisées

Seuls les impacts sur le milieu humain pertinents à la bonne compréhension de la problématique qui sous-tend le mandat de la commission sont discutés dans la présente section. Ils sont tirés de l'étude d'impact réalisée par le MTQ (1987). Ils portent sur l'ensemble du tracé 2 et touchent l'agriculture, le domaine bâti et les environnements visuel et sonore.

Sur le plan du domaine agricole, le passage de la nouvelle voie de contournement exigerait l'immobilisation de 15 hectares (ha) de terres cultivées, 1 ha de sols en friche, 3 ha boisés et 500 m² d'une érablière exploitée. De plus, il séparerait, des sites d'exploitation, 37 ha de terres cultivées qui deviendront, pour une bonne part, difficilement récupérables pour l'agriculture en raison de la petite taille des parcelles résiduelles et des problèmes d'accès qui seront générés. Au total, dix exploitants seraient touchés par le projet. Toutefois, compte tenu du fait que la superficie des terres qui seraient perdues par chacun d'eux est relativement faible et que, de plus, il y aurait réorganisation des pâturages d'une exploitation laitière, l'impact global sur les activités agricoles est considéré moyen.

Au plan du domaine bâti, quatre résidences et deux cabanes à sucre devraient être expropriées puisqu'elles sont situées directement dans l'emprise de la route projetée. Il y aurait également empiètement sur trois lots non bâtis, lesquels deviendraient non conformes aux réglementations en vigueur qui régissent la construction de bâtiments. Ils feraient donc l'objet d'une expropriation.

Par ailleurs, 21 bâtiments existants subirait les effets d'un rapprochement significatif de la future route. De ce nombre, les dommages sont considérés moyens pour huit d'entre eux, dont les résidences Grenier-Côté et Paquet-Bergeron; ils sont majeurs pour deux habitations situées à l'extérieur de la zone litigieuse. Pour ces cas de fort impact, l'étude du ministère des Transports recommande d'exproprier l'une des résidences et de ramener l'emprise du projet à au moins 12 mètres de l'autre habitation de façon à limiter la coupe de l'écran végétal.

Ces impacts demeurent toutefois ponctuels et le projet retenu ne générerait pas, selon le promoteur, de répercussions concentrées dans un secteur en particulier, ni de pressions au développement, malgré le changement de vocation du rang VI et la disponibilité de terrains vacants situés en zone blanche, le long de cet axe routier. Ce phénomène s'expliquerait par le fait que l'augmentation de la population de Bernierville est faible et que le secteur considéré est éloigné des infrastructures et services municipaux. L'impact global sur le milieu bâti est donc jugé mineur à court et moyen terme.

En ce qui concerne l'impact visuel, le promoteur considère que le tracé 2 n'impliquerait pas de transformation importante du paysage, sauf localement, à trois sites :

- 1) à la hauteur de la traversée de la rivière Fortier (chaînage 7 + 000), le tracé projeté quitterait l'emprise actuelle et s'approcherait d'une aire d'entreposage de matériaux de construction. La plantation d'un massif d'arbres viendrait atténuer l'impact pour les usagers de la route;
- 2) à la croisée du rang VI et de la route Vianney, la présence de deux voies d'accès modifierait l'aspect visuel et fonctionnel de l'intersection, et impliquerait trois riverains. Des mesures

seraient cependant prises pour que les accès aux différentes propriétés soient réaménagés;

- 3) à l'intersection prévue entre la route 265 et la route 216, la présence de remblais créerait un impact visuel fort pour neuf riverains ainsi que pour les usagers de la route. L'ensemencement, la plantation d'arbres et la mise en place d'un écran visuel font partie des mesures d'atténuation prévues qui minimiseraient l'impact des remblais.

Finalement, en ce qui concerne les impacts sonores de la voie de contournement projetée, ils toucheraient les occupants de six résidences situées en bordure du tracé, ainsi que les clients du Foyer Boulet et les usagers de l'aire récréative de l'hôpital Saint-Julien. L'augmentation du niveau de bruit varierait, selon le cas, de 2 à 7 dB(A) sur 24 heures.

Dans la pire des situations, c'est-à-dire à l'intersection des routes 265 et 216, le niveau de bruit passerait de 58 dB(A) à 64 dB(A). La résidence qui subirait un tel impact serait toutefois expropriée. À la hauteur du rang VI et de la route Vianney, dans le secteur des résidences Grenier-Côté et Vachon-Poulin, le MTQ estime que le niveau sonore passerait de 55 à 59 dB(A).

CHAPITRE 3

PREMIÈRE PHASE DE L'ENQUÊTE : LES ENJEUX

3.1 Les objectifs de l'enquête

La première étape de l'enquête visait principalement les trois objectifs suivants :

1. faire préciser par les requérants leurs attentes et questions;
2. présenter au MTQ les attentes signifiées par les requérants ainsi que leurs objectifs généraux;
3. faire établir un protocole et un calendrier de travail visant à identifier les solutions possibles.

Le dépôt d'un rapport d'étape du MTQ, incluant les réponses aux questions des requérants ainsi qu'une proposition de tracés de rechange, devait achever cette phase.

3.2 Les principales étapes de la première phase de l'enquête

Il ressort de cette première phase de l'enquête que le MTQ a accepté de réaliser une étude complémentaire qui permettrait, d'une part, de répondre aux questions des requérants et de la commission et, d'autre part, de comparer le tracé initial (A) à deux variantes (B et C), la variante B étant celle proposée par les requérants. La figure 3.1 illustre les trois variantes étudiées par le MTQ. Ce dernier a remis

une lettre à la commission, qui présente ses conclusions et recommandations préliminaires. Le MTQ est alors prêt à accepter de modifier son tracé initial sous certaines conditions discutées à la section 3.3.

Après avoir pris connaissance de l'analyse comparative des tracés A, B et C présentés dans les conclusions préliminaires du rapport d'étape du MTQ, les citoyens ont unanimement convenu que le tracé C leur apparaissait plus acceptable que celui qu'ils avaient demandé dans l'étude, à savoir le tracé B.

À cette étape de l'enquête, les requérants ont déjà accepté en principe le tracé C étudié par le MTQ.

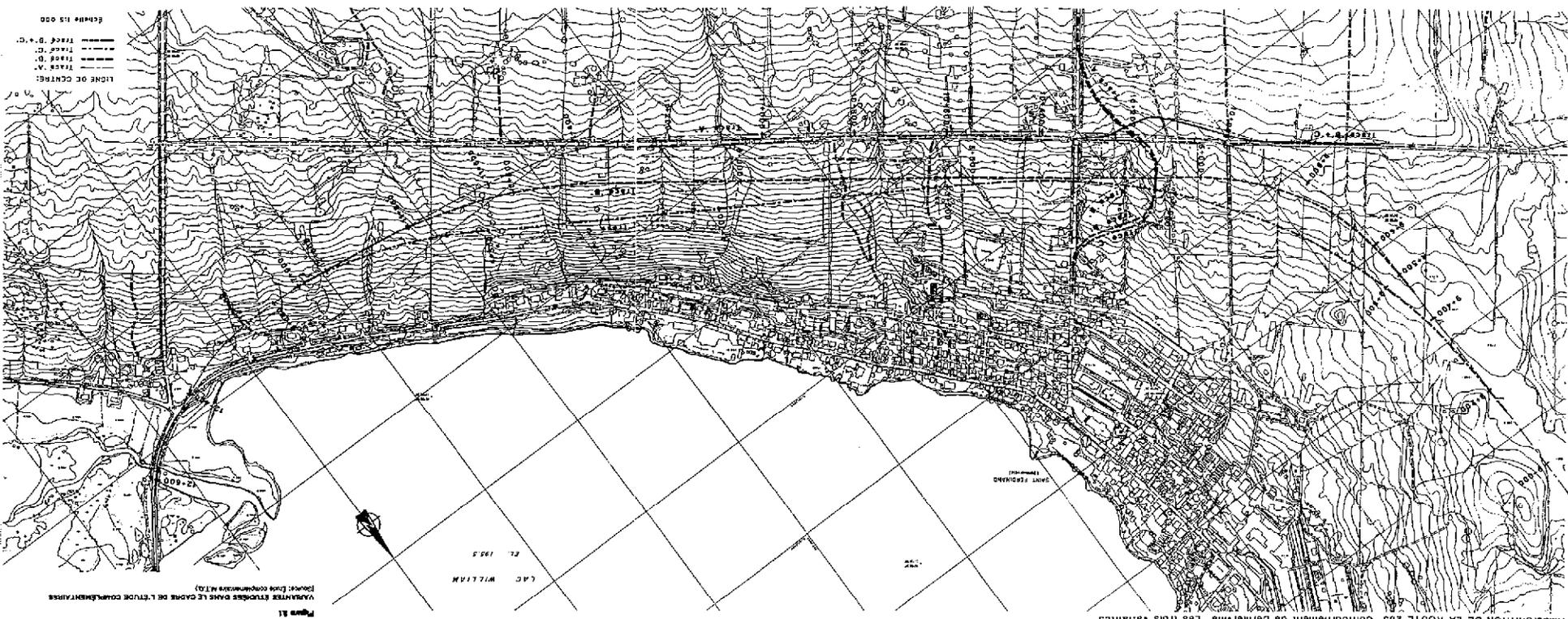
3.3 Les résultats préliminaires de l'étude complémentaire réalisée par le ministère des Transports

Le 14 juillet 1989, le MTQ remettait à la commission une lettre faisant état de ses conclusions et recommandations préliminaires. Cette étape importante a permis par la suite à la commission de procéder à une consultation plus large impliquant les municipalités de Bernierville et d'Halifax-Sud, la MRC de l'Érable, la Commission de la protection du territoire agricole du Québec et la Fédération de l'UPA de Lotbinière-Mégantic.

L'évaluation générale de l'étude comparative des trois tracés étudiés et illustrés à la figure 3.1 se résume comme suit :

- les trois tracés sont équivalents du point de vue technique;
- les trois tracés respectent les normes et exigences du projet;

AMELIORATION DE LA ROUTE 265 Contournement de Berthelville Les trois variantes



PLANETS ETUDIES DANS LE CADRE DE L'ETUDE COMPLEMENTAIRE
Région: Zone englobant le MTD

Figure 11

- les différences de coût pour les trois tracés sont relativement faibles;
- à long terme, seuls l'entretien et l'amélioration de 1 km sur le rang VI continueront de générer des coûts pour la collectivité si le tracé A n'est pas retenu. Il ne s'agit toutefois pas d'un impact, mais plutôt d'un manque à gagner.

Au niveau des impacts ponctuels, le tracé C serait avantageux en ce qui regarde plusieurs composantes du milieu. Par rapport aux deux autres tracés, il représente des gains en ce qui concerne le domaine agricole, le milieu bâti actuel et le climat sonore pour les résidents du rang VI.

Pour ce qui est du milieu agricole, la plus grande partie du tracé C longe la limite de la zone verte et de la zone blanche de la municipalité de Bernierville, tel qu'il apparaît sur le plan de zonage agricole (figure 3.2), évitant ainsi de sectionner la zone verte et permettant d'épargner environ 5 ha cultivés, répartis entre 2 producteurs. Deux petites érablières exploitées de façon artisanale verraient leur superficie soit amputée d'une de leurs extrémités ou sectionnée par une bande de la largeur de l'emprise.

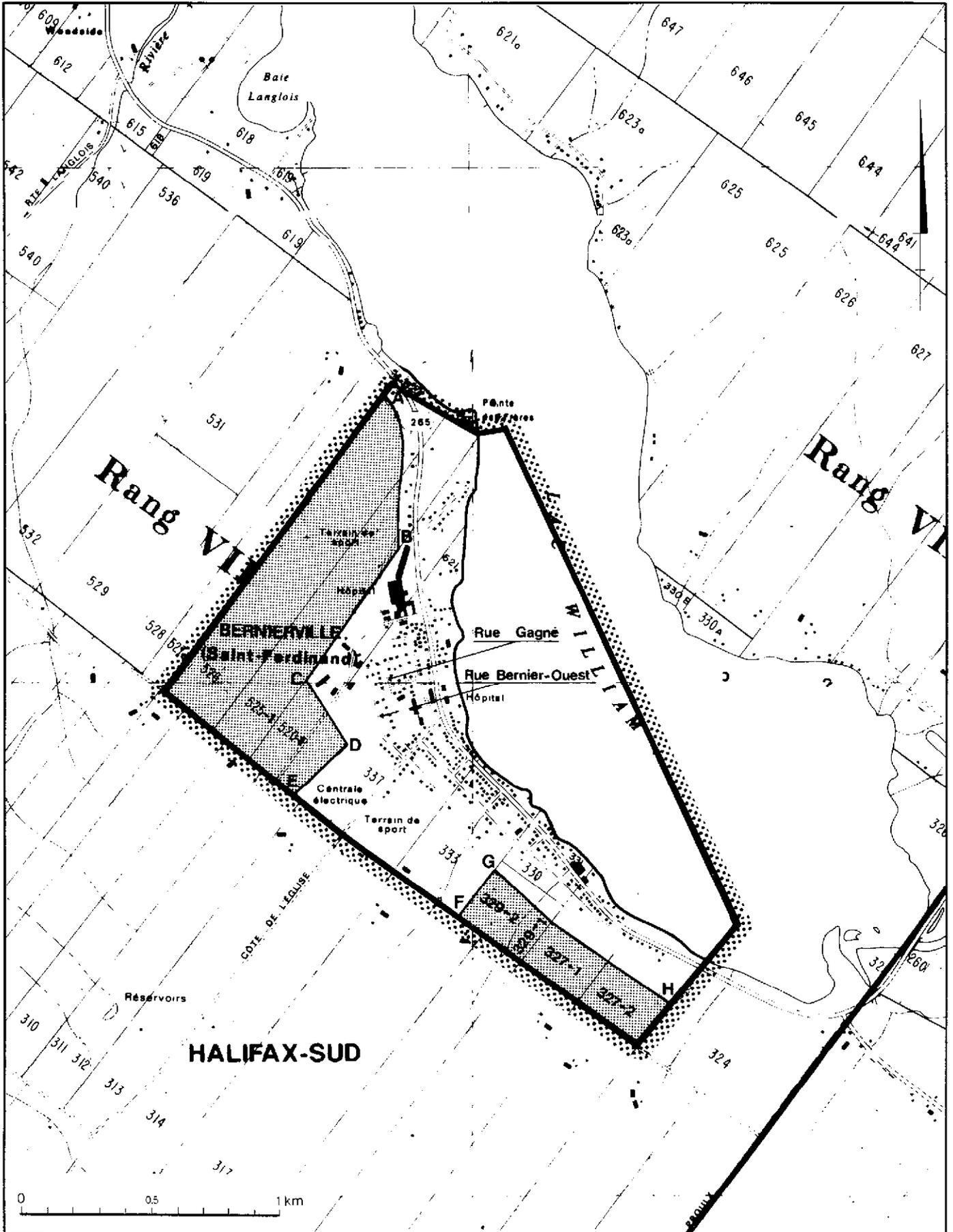
Le milieu bâti actuel bénéficierait également du tracé C puisqu'il évite l'expropriation de deux résidences permanentes et le rapprochement de deux autres résidences permanentes de l'emprise de la route. Il causerait toutefois l'expropriation d'un chalet. Les problèmes d'accès aux résidences situées à l'intersection de la route Vianney et du rang VI, et qui font partie des enjeux soulevés par les requérants, sont similaires quel que soit le tracé retenu.

À la suite des nouvelles mesures de débit de circulation et de la récente étude sur le climat sonore actuel, l'impact sonore du tracé A

Figure 3.2

PLAN DE ZONAGE AGRICOLE DE LA MUNICIPALITÉ DE BERNIERVILLE

(Source: Carte du MER 8.0 - 27330)



sur les requérants et l'ensemble des citoyens du rang VI s'avérerait, tel qu'anticipé par les requérants, supérieur à l'impact initialement prévu. Cet impact serait, de plus, difficilement atténuable compte tenu de l'impact visuel considérable qu'amèneraient des écrans sonores efficaces. Étant donné le rapprochement occasionné par le tracé C pour les résidents du noyau urbanisé, l'évaluation de l'impact sonore sur ces citoyens doit également être considérée. De façon préliminaire, il semblerait que l'impact causé sur le milieu urbain consisterait plus en un manque à gagner qu'en impacts réels par rapport à la situation actuelle.

D'autres impacts ponctuels étaient appréhendés en ce qui concerne l'utilisation des puits par l'hôpital Saint-Julien et la municipalité de Bernierville ainsi que les vibrations qu'occasionnerait la circulation. La problématique d'utilisation des puits n'est pas déterminante compte tenu des mesures d'atténuation envisageables pour l'un ou l'autre des trois tracés. L'impact dû aux vibrations ne favorise également aucun des trois tracés, étant donné la qualité de l'infrastructure routière qui sera mise en place.

Du point de vue de l'aménagement du territoire toutefois, le MTQ favorise le tracé initial (A) bien qu'en respectant certaines conditions, un tracé modifié pourrait être acceptable. Le tracé A a comme avantage de préserver dans son intégrité la zone blanche située le long du rang VI, entre les chaînages 5 + 000 et 10 + 850. La zone industrielle (industries légères) prévue au plan de développement de la municipalité de Bernierville serait conservée intacte.

Cette zone se situe dans le quadrant nord-est de l'intersection route Vianney-rang VI.

Les tracés B et C laisseraient quant à eux une bande de 4 ha où environ 15 terrains pourraient être lotis le long du rang VI. De plus, ces

pressions au développement pourraient amener des accès additionnels le long de la route 265, rendant ainsi moins sécuritaire l'utilisation de cette route régionale.

Pour ces raisons, le MTQ privilégie à cette étape le tracé A. Toutefois, il convient de souligner que le tracé A nécessiterait obligatoirement des accès aménagés pour les résidants du rang VI de même que pour le terrain municipal où se situe le réservoir d'eau potable ainsi que les exploitations agro-forestières.

Le tracé C représentant les avantages au niveau des impacts ponctuels, le MTQ accepterait un tracé modifié si :

- un contrôle des accès était possible;
- un consensus existait entre les municipalités locales et régionales, la CPTAQ et les résidants impliqués.

CHAPITRE 4

DEUXIÈME PHASE DE L'ENQUÊTE : LA POSITION DES ORGANISMES ET CITOYENS CONCERNÉS

La deuxième phase de l'enquête visait principalement à vérifier l'acceptabilité environnementale du tracé C pour l'ensemble des organismes et citoyens concernés. Cette phase devait permettre également de vérifier si les conclusions préliminaires de l'analyse comparative des tracés réalisée par le MTQ faisaient bien ressortir l'ensemble des impacts anticipés.

4.1 La municipalité de Bernierville

Le 20 juillet 1989, la commission rencontrait les représentants de la municipalité de Bernierville, en l'occurrence le maire, M. Bernard Larochelle, et la secrétaire-trésorière, Mme Sylvie Tardif. Cette rencontre avait pour but, d'une part, de présenter aux représentants municipaux de Bernierville les options de tracé étudiées par le MTQ et, d'autre part, de connaître leurs avis sur le tracé C privilégié par les requérants.

La municipalité a reçu positivement le tracé C, mais a émis certaines réserves quant au sectionnement de la zone prévue pour son parc industriel. Dans une résolution adoptée le 22 juillet 1989, la municipalité de Bernierville accepte le tracé C, mais demande :

"dans la mesure du possible, de rapprocher le tracé C du tracé B à partir du chaînon 10 + 800 jusqu'au chaînon 10 + 200 afin de perdre le moins de terrain possible dans sa future zone industrielle et au garage municipal". (résolution n° 89-114, annexe 2)

La commission a donc demandé au MTQ d'étudier la possibilité de modifier légèrement le tracé C afin de répondre aux attentes de la municipalité. Une semaine plus tard, le MTQ avisait la commission que les services d'ingénierie et d'environnement s'affairaient à l'étude du tracé C modifié. Le plan du tracé C modifié était remis à la commission le 3 août suivant.

La municipalité de Bernierville a pris connaissance du plan du tracé C modifié, et dans une résolution datée du 16 août 1989, elle se prononce favorable au tracé C modifié¹. De plus, dans le but d'éviter la multiplication des accès sur la route de contournement, ce qui irait à l'encontre de l'objectif de sécurité de cette route, et pour répondre à la condition expresse du MTQ, la municipalité a précisé dans sa résolution :

"que la municipalité ne permettra pas aux résidents d'avoir un accès privé sur la voie du contournement mais la municipalité pourra négocier avec le bureau régional du ministère des Transports des accès pour les rues municipales." (Résolution n° 89-126, annexe II)

1. Afin de simplifier la lecture du rapport, la commission a jugé bon, compte tenu que les modifications au tracé C sont d'ordre mineure, d'identifier le tracé C modifié par uniquement la lettre C pour la suite du rapport.

4.2 La municipalité d'Halifax-Sud

Les représentants de la municipalité de Halifax-Sud ont été rencontrés le 26 juillet 1989 afin de leur présenter les tracés étudiés par le MTQ et de connaître leur avis sur le tracé C.

Après examen des implications des nouveaux tracés sur l'aménagement actuel et futur du territoire, le conseil municipal de Halifax-Sud accepta unanimement, à sa séance régulière du 2 août :

"le projet de contournement de Bernierville, quel que soit le tracé A ou B ou C ou entre B et C". (Résolution PV 89-08, annexe 2)

4.3 La municipalité régionale de comté de l'Érable

Les options de tracé furent présentées au préfet de la MRC de l'Érable, M. Martial Demers, le 26 juillet 1989, afin d'obtenir un avis quant à la conformité des différents tracés (A, B et C) par rapport au contenu du schéma d'aménagement. Dans une résolution adoptée le 2 août 1989, la MRC émettait l'avis suivant :

"le contenu du schéma d'aménagement mentionne l'objectif d'avoir un contournement du Village et ne fixe aucun tracé précis pour sa réalisation, et qu'ainsi les tracés A, B ou C sont aussi conformes l'un que l'autre." (annexe 2)

4.4 La Commission de la protection du territoire agricole du Québec

La Direction des services techniques de la Commission de la protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) a été rencontrée par la commission le 1^{er} août 1989. Les options de tracés (A, B, C) ont été présentées au directeur du service technique, M. Alain Leduc, et à

M. Marc-André Bertrand, de cette direction. La commission a obtenu un avis de principe favorable. La CPTAQ considère qu'il est préférable dans la mesure du possible d'éviter de scinder la zone verte et préfère a priori un tracé qui se rapproche de la limite de la zone verte et de la zone blanche, ce à quoi le tracé C répond davantage. Le directeur du service technique a recommandé à la commission de rencontrer l'Union des producteurs agricoles (UPA) locale pour prendre en considération son avis, étant directement concernée par le projet.

4.5 L'Union des producteurs agricoles de Lotbinière-Mégantic

La commission a rencontré M. Gilles Marchand, président de la Fédération de l'UPA de Lotbinière-Mégantic, dans le but d'obtenir l'avis de cet organisme quant aux différentes options étudiées par le MTQ. Afin de se guider dans l'analyse du dossier, le président de l'UPA Lotbinière-Mégantic a consulté l'ensemble des agriculteurs concernés par les différents tracés. La majorité s'est prononcée en faveur du tracé C. Ils se sont dits satisfaits que cette variante leur permette d'utiliser le rang VI sans qu'il y ait de contraintes pour l'utilisation de leurs véhicules de ferme. Ils ont noté à la commission l'importance qu'ils accordent au caractère paisible du rang VI. Ils se sont de plus montrés satisfaits que les nouvelles options étudiées par le MTQ comprennent une relocalisation du dépôt de neiges usées. Ils souhaitent que lors du démantèlement du dépôt, de légers travaux d'aménagement soient réalisés de façon à :

- redonner une apparence plus naturelle à ce site et faciliter la vue sur le lac en profilant légèrement le talus artificiel;
- décourager son utilisation par des groupes de personnes qui dérangent les résidants. Pour ce faire, ils demandent que le site soit clôturé.

Ils ont, de plus, souligné à la commission qu'ils ne veulent pas qu'il y ait des changements de vocation des terrains bordant le côté nord de la Côte de l'Église à la suite de la réalisation du projet.

Devant ces réactions, l'UPA Lotbinière-Mégantic a émis, le 11 août 1989, l'avis suivant concernant les éléments du dossier soumis à la présente enquête :

"Nous sommes d'accord avec le tracé "C" que vous nous avez fait parvenir. Cependant, il faut qu'il y ait pas de développement domiciliaire possible en face des lots 308, 311, 312, 313, qui pourrait contraindre le développement de l'entreprise agricole sur ces lots."

Bien que la municipalité n'avait nullement manifesté l'intention de modifier la vocation des terrains mis en cause, la commission a quand même souligné à l'urbaniste de la municipalité de Bernierville les préoccupations exprimées par des citoyens lors de la rencontre avec l'UPA Lotbinière-Mégantic.

4.6 Les citoyens touchés par le nouveau tracé

La commission a entendu les représentations des citoyens qui subiraient de nouveaux impacts dus à la réalisation du tracé C.

Rappelons que même si le tracé C se rapproche sensiblement de la limite de la zone blanche, il passe toutefois dans la partie basse de certaines terres. La grande majorité des citoyennes et citoyens rencontrés lors de la réunion tenue avec l'UPA régionale ont manifesté une préférence marquée pour le tracé C. Toutefois, quelques propriétaires ont émis certaines réticences à la réalisation du projet selon l'option C.

M. Phil Guillemette s'est dit surpris de constater que le tracé C sectionnerait la petite érablière qu'il exploite de façon artisanale et située en bordure du rang VI. Il a signalé à la commission son attachement à cette érablière. Il ne s'oppose toutefois pas à ce tracé compte tenu des avantages qu'il présente pour les résidants du rang VI, comparativement au tracé A.

Madame Carey, quant à elle, s'est dit en désaccord avec le tracé C. Le lot qui fait partie intégrante de l'exploitation agricole Carey serait sectionné environ au tiers dans sa partie la plus à l'est. Le champ en question est utilisé comme pacage pour les bovins. Environ une année sur cinq, il est remis en culture pour assurer sa régénération. L'emprise du tracé C viendrait donc soustraire une partie de ce terrain de sa vocation actuelle. Le MTQ a cependant prévu des accès agricoles de part et d'autre de la route.

Signalons que le tracé initial (A) aurait isolé entièrement ce pacage du siège de l'exploitation agricole et que de toute façon, des problèmes étaient à prévoir quant à la compatibilité douteuse d'une voie rapide et du passage de troupeaux de ferme. De plus, en comparant les pertes globales de sols pour chacune des options, le MTQ considère que les impacts des tracés A et C sont équivalents pour cette exploitation.

Mme Carey a de plus signalé à la commission l'existence, dans ce pacage, d'un puits d'approvisionnement servant au bétail. Le MTQ devra prendre les mesures qui s'imposent pour protéger le puits en question ou le relocaliser de façon à ce que sa fonction soit maintenue.

D'autre part, la commission a rencontré M. Gaston Roy et Mme Suzanne Labonté qui possèdent une petite érablière exploitée de façon artisanale. Le tracé C viendrait sectionner cette érablière, environ au tiers de sa hauteur dans la partie est, obligeant la relocalisation de la petite cabane à sucre qui présente un caractère rustique

particulier ainsi que l'expropriation d'un très petit chalet. M. Roy et Mme Labonté n'ont pas manifesté d'opposition au tracé C.

4.7 Les requérants

Les requérants ont examiné le tracé C et ont souligné à la commission qu'un élément du projet était problématique : il s'agit de la bretelle du rang VI. Telle que dessinée sur le plan, elle impliquerait la coupe d'une rangée d'arbres centenaires tout en passant sur un puits servant à l'alimentation en eau potable de l'hôpital Saint-Julien. Après vérification auprès du MTQ, la commission a obtenu des garanties verbales qu'il s'agissait d'une erreur qui s'était glissée sur le plan et que le tracé C ne compromettrait d'aucune manière les arbres centenaires en question ni même le puits en question. L'information a été transmise aux citoyens requérants à l'effet que l'élargissement du rang VI ne s'effectuerait qu'au sud du puits en question, assurant, par voie de conséquence, la protection des arbres centenaires situés au nord de ce puits.

CHAPITRE 5

TROISIÈME PHASE DE L'ENQUÊTE : L'EXAMEN DES IMPACTS DU TRACÉ C QUI A FAIT CONSENSUS

Le rapport complémentaire réalisé par le ministère des Transports en réponse aux questions formulées par la commission confirme les conclusions préliminaires déjà émises dans la lettre du 14 juillet 1989. L'analyse plus approfondie des trois tracés à l'étude (A, B et C) montre en effet que le tracé C permet de diminuer de façon non négligeable l'impact du projet sur les résidents du rang VI : il offre manifestement de réels avantages au plan du domaine bâti, sonore et visuel, sans pour autant générer des hausse significatives de coût.

D'abord, il réduit le nombre d'expropriations (2) et de rapprochements significatifs (3) par rapport au tracé initial A; seule l'expropriation d'une résidence secondaire d'utilisation marginale est ainsi requise.

Ensuite, il diminue considérablement le niveau sonore pour les citoyens du rang VI. Les nouveaux relevés réalisés du 27 au 29 juin 1989 permettent de constater que le niveau sonore actuel se situe à 45 et 50 dB(A), et qu'avec le tracé A, le niveau du bruit augmente de 18,2 dB(A) comparativement à 12,6 dB(A) avec le tracé C. Pour les requérants Paquet-Bergeron, par exemple, l'augmentation est de 12,4 dB(A) dans le premier cas, et de 7,6 dB(A) dans le second. Ainsi, de façon générale, la modification du tracé original (tracé A) au profit du tracé C permet de passer d'un climat sonore fortement perturbé à faiblement perturbé.

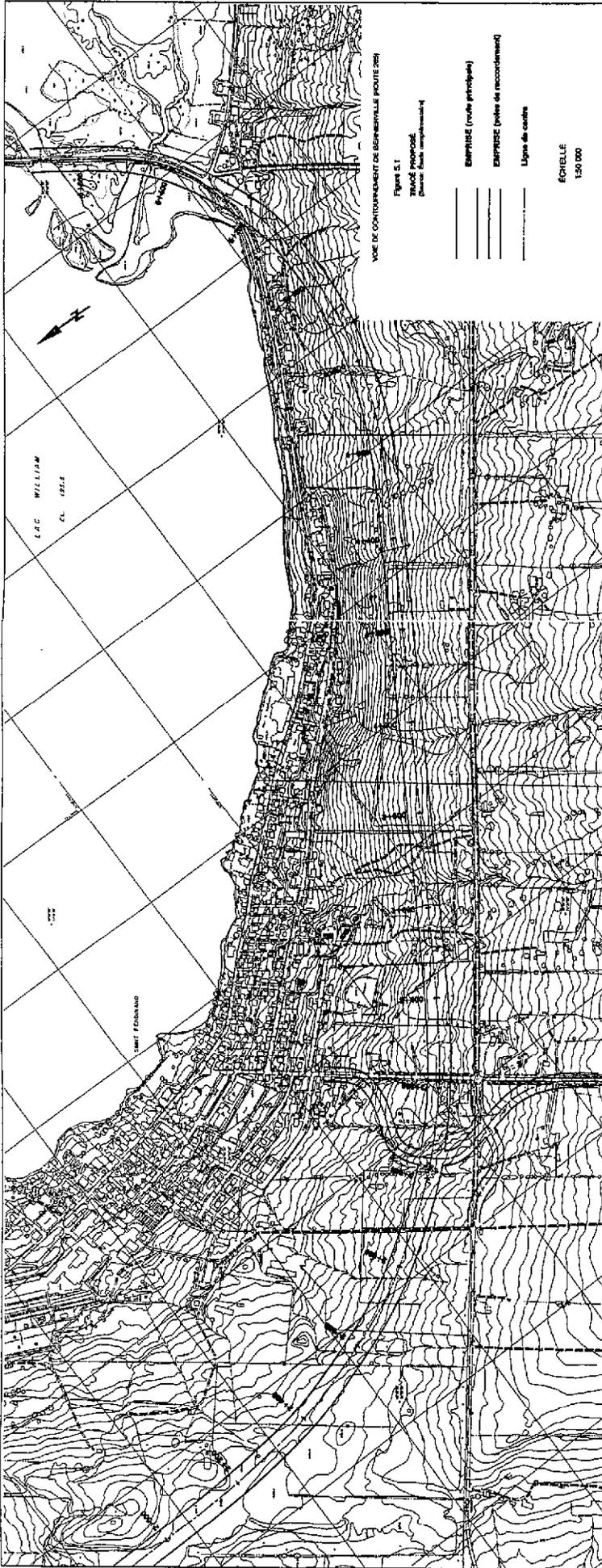
Sur le plan visuel, le tracé A est préférable pour les usagers de la route parce qu'il offre plus d'ouverture sur le lac William. Le tracé C est cependant préférable pour les résidents du rang VI.

La commission accorde une valeur plus importante à la qualité visuelle des résidents puisqu'ils ont à subir de façon permanente les impacts de la route et, que de plus, le rang VI ne pourrait plus, dans le cas de l'option A, servir de lieu d'observation pour les randonneurs à pieds ou à bicyclette.

Enfin sur le plan agricole le tracé C isolerait 33,6 ha de terre agricole, ce qui est une nette amélioration par rapport au tracé initial qui lui, isolait 47,4 ha.

Par ailleurs, bien que présentant beaucoup d'intérêts pour les requérants, le tracé C pose certaines contraintes. D'une part, il empiète dans le périmètre d'urbanisation de Bernierville en sectionnant la future zone industrielle de cette municipalité. Sa localisation pourrait, de façon théorique, favoriser le développement résidentiel en marge du noyau urbanisé. D'autre part, le tracé C a pour effet d'augmenter le climat sonore actuel de trois résidences situées le long de la Côte de l'Église. Toutefois, compte tenu du fait que les impacts générés sont d'intensités équivalentes à ceux causés aux résidents du rang VI, le tracé C apparaît plus équitable pour l'ensemble des citoyens situés dans la zone d'influence de la nouvelle voie de contournement.

Sur la base de l'ensemble de ces considérations, le ministère des Transports reconnaît que le tracé C peut être privilégié.



Relevés par le District de la cartographie

CHAPITRE 6

LA CONCLUSION

Dans le cadre du projet de contournement de Bernierville (route 265), le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement a reçu de la ministre de l'Environnement, Mme Lise Bacon, le mandat de tenir une enquête à la suite d'une demande d'audience de la part d'un groupement de citoyens du rang VI.

Le mandat avait pour but de vérifier si les attentes exprimées par ces requérants pouvaient être satisfaites dans le cadre du projet routier.

Au cours de l'enquête, qui a débuté le 24 avril 1989 pour se terminer le 1^{er} septembre 1989, le ministère des Transports de Québec a accepté d'étudier les variantes B et C, qui éviteraient le rang VI.

Le 1^{er} septembre 1989, le MTQ acceptait de modifier son projet initial pour intégrer la variante C sur une partie du parcours de la voie de contournement de Bernierville.

Cette variante optimise le projet initial en présentant des avantages significatifs pour les citoyens du rang VI. En effet, ce projet :

- réduit de façon significative les impacts sonores qu'auraient eu à subir autrement les citoyens du rang VI;

- est plus acceptable sur le plan visuel pour les citoyens du rang VI, tout en limitant les impacts à la modification du paysage;
- est plus sécuritaire pour les citoyens du rang VI et pour les futurs usagers de la route de contournement. En effet, le tracé C, en évitant le rang VI, voit diminuer le nombre d'accès sur cette voie rapide. De plus, ce tracé permet aux entreprises agricoles de continuer à utiliser le rang VI en toute quiétude, que ce soit pour les véhicules de ferme ou pour la traverse de leurs troupeaux;
- réduit de 13,8 ha la superficie de terres zonées agricoles qui auraient autrement été enclavées entre la zone blanche et la future voie de contournement;
- permet de conserver le caractère rural du rang VI qui offre au promeneur l'occasion d'observer des paysages remarquables.

Toutefois, le tracé C rend nécessaire certains ajustements au niveau de l'utilisation de la zone blanche, en ce qui concerne particulièrement le futur parc industriel de Bernierville. Cependant, ces impacts sont limités par le fait que le projet de parc industriel est actuellement à l'étape de la planification et que la municipalité de Bernierville a pu en tenir compte dans la conception de son projet.

Le tracé C nécessitera également la relocalisation du dépotoir à neige, et cela à la grande satisfaction des citoyens du rang VI. Ce dépotoir est actuellement situé à proximité immédiate d'un puits d'eau potable d'appoint de la municipalité de Bernierville. La commission suggère cependant à la municipalité d'effectuer un suivi de la qualité des eaux de ce puits d'ici à ce que le dépotoir soit relocalisé.

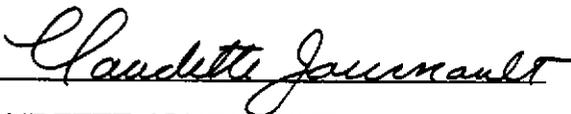
Enfin, la commission a pu constater qu'un consensus régional s'est établi en faveur du tracé C. En effet, les organismes suivants ont donné leur accord à ce tracé :

- la municipalité de Bernierville,
- la municipalité de Halifax-Sud,
- la municipalité régionale de comté de l'Érable,
- la Fédération de l'UPA de Lotbinière-Mégantic.

De plus, les requérants de l'audience se sont dits satisfaits du tracé C, considérant qu'il diminue considérablement les impacts qu'ils auraient à subir, comparativement au tracé initial.

La dernière étape qu'il reste à franchir pour le ministère des Transports est l'obtention d'un avis favorable de la Commission de la protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ).

Fait à Québec, le 1^{er} septembre 1989.

A handwritten signature in cursive script, reading "Claudette Journault", written over a horizontal line.

CLAUDETTE JOURNAULT, commissaire
Responsable de l'enquête

Cette enquête a été réalisée avec la participation de :

Madame Claude Leblanc, biologiste, M.Sc.

Madame Josée Perras, géographe, M.Sc.

Monsieur Pierre Auger, biologiste, M.Sc.

PAGES ANNEXES

ANNEXE 1



Le 19 décembre 1988

M. Clifford Lincoln
Ministre de l'Environnement
3,900, rue Marly
Ste-Foy
G1X 4E4

Monsieur le Ministre,

nous, soussignés, avons étudié le document concernant l'impact sur l'environnement du contournement de la route 265 à Bernierville. Nos maisons sont situées sur le Rang 6 actuel, ou à moins de 450 pieds de ce même Rang.

Sur le plan que nous vous faisons parvenir en annexe nos maisons sont marquées d'un carré rouge. Nous avons tous choisi d'habiter là où nous sommes, et non pas au village, en raison de la grande tranquillité dont nous bénéficions ici. Cette grande tranquillité a constitué un critère important de notre choix, le plus souvent le premier.

Nous avons tout lieu de croire que notre tranquillité sera grandement perturbée par le passage de la nouvelle route. C'est pourquoi nous aimerions vous soumettre ces quelques faits à votre attention:

- à la page 119 du document traitant de l'impact sur l'environnement il est signifié que le niveau de bruit actuel se situe à 55 dB(A), mesure prise au coin Rang 6 et de la Côte-de-l'Eglise. Or à ce point précis il y a un poste de relais électrique source d'un bruit sourd, continu et d'une certaine importance;
- dans ce même document on anticipe une circulation de 1,700 véhicules par jour dont 335 camions. D'une part ce chiffre nous paraît conservateur, d'autre part il n'est aucunement question de l'impact des 2 roues motorisées. Or selon une étude menée par le M.T.O. il est clairement établi que ces 2 roues viennent au deuxième rang comme source de bruit.

Nous croyons que l'étude d'impact a amplifié notre niveau de bruit actuel et nous croyons qu'elle a minimisé le niveau sonore prévu par la construction de la nouvelle route.

Compte tenu de cela:

- nous exigeons que de nouvelles mesures de bruit soient actuellement prises aux chaînages 9+200 et 11+200. Nous tenons également à connaître pour la future route le Leq (8h-20h) car c'est l'indice qui représente le plus fidèlement la gêne des riverains.

- nous exigeons de connaître le bruit de pointe anticipé par le fait du passage de véhicules sur cette nouvelle route.

- nous voulons savoir ce qu'il adviendra du déneigement de la route Vianney compris entre l'entrée de la maison No 24 et la bretelle. En hiver, la neige ainsi que la pente de la route pourraient nuire considérablement à la circulation de ces riverains.

- nous demandons que des écrans sonores, talus et végétaux, soient aménagés afin de réduire au maximum l'impact sonore de cette route. Les écrans pourront également restreindre les éclats lumineux provoqués par les phares des voitures.

- nous suggérons, à tout événement, de modifier légèrement le tracé prévu entre les chaînages 9+800 et 11+000. Nous proposons que la route passe à une centaine de mètres plus au nord, se rapprochant ainsi du lac Williams. Ce tracé diminuerait les impacts visuel et sonore de l'ensemble des riverains. Cela permettrait au réservoir d'eau potable du village de se trouver non plus dans une position inférieure à la route mais en haut de la route.

- nous demandons la tenue d'audiences publiques afin de présenter nos points de vue et d'entendre réponses à nos questions, i.e. l'emprise exacte de la route à différents endroits, la pente ainsi que l'élévation de la route.

Nous comprenons les raisons de ce contournement mais nous n'avons pas à en faire les frais. Nous voulons garder le niveau sonore actuel qui est très faible et jouir pleinement de notre calme. Dans nos observations nous n'avons pas fait état des vibrations désagréables que nous subissons par le passage des véhicules lourds à proximité de nos demeures. Nous passons également sous silence la disparition d'une maison avoisinante qui faisait partie de notre décor quotidien ainsi que la perte de quelques beaux arbres dont la route nous privera désormais. Cette nouvelle route enlèvera à plusieurs leur endroit privilégié pour prendre des marches: ce n'est pas une mince perte car le panorama est splendide et la tranquillité incroyable.

Monsieur le Ministre, vous nous avez prouvé à maintes reprises combien vous aviez à coeur la préservation du patrimoine québécois et la santé de ses gens. Nous tenons à notre environnement et à notre santé. Nous espérons que vous porterez attention à nos demandes et nous vous transmettons notre air sain et notre calme serein.

Veuillez accepter l'expression de nos sentiments les meilleurs

Mme Darquise Allaire 317 Rang 6 St-Ferdinand
M. René Binette tél. 428-9897

Mme Denise Paquet 306 Rang 6 St-Ferdinand
M. Yves Bergeron tél. 428-9327

Mme Aimée-Rose Grenier 313 Route Vianney St-Ferdinand
M. Wilbrod Côté tél. 428-8613

Mme Solange Poulin 315 Route Vianney St-Ferdinand
M. Michel Vachon tél. 428-9259

René Binette
Denise Paquet
Yves Bergeron
Aimée Rose Grenier
Wilbrod Côté
Solange Poulin
Michel Vachon



Québec, le 16 mai 1989

Monsieur Daniel Hargreaves
Chef de la Division des études
environnementales Est
Ministère des Transports
200, Dorchester Sud - 7^e étage
Québec (Québec)
G1K 5Z1

Monsieur,

Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement a été mandaté, le 7 avril dernier, par la ministre de l'Environnement, madame Lise Bacon, pour tenir une enquête relativement au projet de voie de contournement de Bernierville. Nous voulons confirmer, par la présente, la teneur des demandes qui ont été présentées à M. Bernard Letarte de votre Ministère, lors d'une rencontre tenue le 5 mai dernier à Shawinigan, en rapport avec ce dossier. Il s'agit de demandes qui ont été signifiées par les personnes requérantes de l'audience, lesquelles sont directement concernées par la solution retenue par votre Ministère.

En premier lieu, nous demandons d'examiner la possibilité que le tracé évite le Rang VI en passant plus à l'est entre les chaînages 9 + 800 et 11 + 800. Cette demande vise à maintenir la qualité de vie actuelle des résidents de ce rang et ceux de la route Vianney habitant à proximité de cet endroit. Ces personnes ont insisté de façon très particulière sur l'importance qu'elles accordent au très faible niveau de bruit actuel et à l'aspect esthétique et sécuritaire de leur milieu.

En deuxième lieu, les personnes requérantes souhaitent que votre Ministère complète l'étude de l'environnement sonore du Rang VI en faisant un relevé sur 24 heures à l'intersection de la route Vianney et en face du numéro civique 306 de ce rang. De plus, leurs demandes stipulent qu'en plus du bruit causé par les camions, l'étude fasse mention de l'impact sonore des motocyclettes.

...2

En troisième lieu, les personnes requérantes désirent obtenir des détails supplémentaires sur les prévisions de circulation sur la voie de contournement. Plus spécifiquement, elles apprécieraient savoir si les données de l'enquête origine-destination qui datent de 1980 et 1981 ont été actualisées.

En quatrième lieu, elles soulèvent certaines interrogations relatives à la jonction de la route 265 et la route Vianney en ce qui a trait à l'entretien et au déneigement. Aussi elles désirent connaître à qui incombent ces responsabilités.

En cinquième lieu, elles requièrent que soient évaluées les possibilités d'installation à proximité de cette nouvelle route d'écrans sonores et/ou visuels aux environs du chaînage 9 + 800 et entre les chaînages 11 + 200 et 11 + 600.

Finalement, compte tenu de l'importance anticipée de la circulation sur cette nouvelle route, incluant une forte proportion de camions, ces résidents s'inquiètent de la provocation possible de vibrations du sol et de leur ampleur.

Voici donc l'essentiel des demandes que nous avons recueillies et pour lesquelles nous apprécierions connaître votre échéancier de réponses au cours de la semaine du 15 mai. Vous comprendrez que notre mandat étant de courte durée, nous souhaitons faire diligence tout en respectant les contraintes de tous et chacun.

Veillez accepter, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.


CLAUDETTE JOURNAULT,
commissaire



Québec, le 23 mai 1989

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

OBJET: Route 265, Bernierville

Madame,

Comme suite à la vôtre du 16 mai courant, nous avons déterminé les travaux requis pour répondre à vos demandes. Ainsi, compte tenu du milieu traversé et du projet, nous prévoyons être en mesure de vous acheminer nos réponses à la fin du mois de juin.

En particulier l'étude des implications techniques (terrassements, géométrie) et leurs influences sur les impacts causés (bruit, visuel, approvisionnement en eau) sera exigeante en temps et explique les délais requis.

Veuillez agréer, Madame, l'expression de mes sentiments distingués.

DH/BL/nh


Daniel Hargreaves, urbaniste
Chef de la Division des études
environnementales Est

c.c.: MM. Yvan Demers, ing., s.m.a. directeur général du génie
Jean-Luc Simard, ing., directeur de la circulation
et aménagements
Guy Bourelle, ing., directeur régional 04
Guy Charbonneau, ing., chef du Service des projets
Pierre Toupin, géo., chef du Service de la
planification routière
Daniel Waltz, écologiste, chef du Service de
l'environnement



Montréal, le 29 juin 1989

Madame Lise Bacon
Ministre de l'Environnement
3900, rue Marly
Sainte-Foy (Québec)
G1X 4E4

Madame la Ministre,

La présente est pour vous informer de l'état d'avancement de l'enquête concernant le projet de contournement de Bernierville (route 265).

L'enquête progresse présentement à un rythme considérable. Toutefois, le ministère des Transports étudie présentement des options alternatives sur le tronçon de route jugé conflictuel par les citoyens. Le M.T.Q. nous a avisé qu'il ne pourra nous remettre cette évaluation qu'à compter du 17 juillet prochain. Ce n'est qu'à partir de ce moment que nous pourrons finaliser les rencontres avec la municipalité et les citoyens concernés et faire nos recommandations quant à l'acceptabilité du projet.

Nous apprécierions donc qu'une prolongation au mandat soit accordée. Compte tenu de la progression actuelle du dossier, nous estimons pouvoir vous remettre le rapport d'enquête d'ici le 1er septembre 1989.

Veillez agréer, Madame la Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président,

VICTOR C. GOLDBLOOM, O.C., m.d.



Québec, le 14 juillet 1989

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

OBJET : Route 265 - Bernierville

Madame,

Depuis votre lettre du 16 mai dernier, nos services s'affai-
rent à l'élaboration des réponses requises aux questions sou-
levées par les demandeurs.

Même si les rapports techniques finaux ne sont pas encore
disponibles et ne pourront vous être transmis avant le mois
d'août, les données obtenues jusqu'à maintenant nous permet-
tent de vous faire part des conclusions et recommandations
préliminaires sur les enjeux soulevés.

Ainsi, tel que vous en aviez déjà été informée, outre le tracé
initial, deux autres tracés ont été élaborés et soumis à des
études comparatives. Vous retrouverez ces tracés sur la carte
jointe.

Il ressort de nos analyses que du point de vue technique, ces
trois tracés seraient à toute fin pratique équivalents et con-
formes aux normes et besoins applicables au projet. Du côté
financier, nous concluons à des différences de coûts relative-
ment faibles. Seuls l'amélioration et l'entretien de 1 km
environ du rang Ste-Sophie généreront des coûts additionnels à
long terme pour la collectivité.

.../2

Sur le plan environnemental, dépendant de l'aspect du milieu considéré, les conclusions sont différentes selon que l'on apprécie les impacts à caractère ponctuel ou général.

Ainsi, sur le plan agricole, des gains sont obtenus en favorisant le tracé C puisque celui-ci se situe en marge de la limite de la zone agricole dans le secteur sud-est de son tracé. Environ 5 ha cultivés, répartis entre deux producteurs pourraient être épargnés. En contrepartie, l'exploitation d'une petite érablière artisanale (± 250 entailles) serait compromise.

Il convient de rappeler que le tracé initial avait obtenu une autorisation de la C.P.T.A.Q. et dans cette optique, était acceptable.

Sur le plan visuel, nos conclusions sont à l'effet que pour l'utilisateur de la route, le tracé initial, équivalent au tracé B, serait supérieur en raison de la visibilité, la qualité et l'ouverture des points de vue offerts. Le tracé C, situé plus dans le milieu boisé et donc fermé, serait moins intéressant. A cet égard, du point de vue des résidents et en particulier des demandeurs, il faut cependant reconnaître que le tracé C aurait moins d'impact parce que moins visible. Quoiqu'il en soit, nous considérons que le tracé initial est acceptable lorsque l'on tient compte de la capacité d'absorption importante du paysage et de la possibilité de mitiger des impacts par la mise en place d'écrans végétaux de faible hauteur. Dans cette optique, l'intégration de la route, selon le tracé A, est bien assurée autant pour les observateurs les plus proches que ceux situés plus loin du côté est du lac William.

Globalement, du point de vue visuel, le tracé A serait donc à privilégier d'autant plus qu'il n'implique pas un dédoublement des corridors.

Sur le plan sonore, il est évident que le tracé C comporte des avantages significatifs pour les demandeurs et les résidents du rang VI. Les données obtenues par la reprise de l'étude sonore confirment que l'impact sur les demandeurs sera plus important que celui initialement prévu. De plus, l'absence de possibilité réelle d'atténuation pour le tracé initial doit être considérée.

Les impacts sonores sur le noyau urbanisé actuel, quoique les calculs ne soient pas encore finalisés, seraient faibles et pourraient consister plus en manque à gagner qu'en impacts réels par rapport à la situation actuelle. Cet aspect reste à compléter et pourrait devenir déterminant.

Le milieu bâti actuel, quant à lui, serait également avantage par le tracé C qui évite l'expropriation de deux résidences permanentes, le rapprochement de deux autres et ne cause en contrepartie qu'une expropriation d'une résidence secondaire négligée. Quant aux problèmes d'accès aux résidences en marge de l'intersection du rang et de la route Vianney, ils sont équivalents pour les trois tracés puisque des modifications à peu près équivalentes sont requises. Le règlement des impacts, qui pourrait impliquer des relocalisations d'accès et du dédommagement pour les frais d'entretien additionnels causés, sera l'objet de négociation lors de l'expropriation.

La problématique des puits de l'hôpital et de la municipalité n'apparaît pas déterminante puisque des mesures d'atténuation peuvent être appliquées (protection, suivi, relocalisation) et compte tenu par surcroît de la faible importance relative des puits impliqués dans leur réseau correspondant.

Enfin, en matière de vibrations, aucun des tracés ne présente de réel danger compte tenu de la qualité prévisible de l'infrastructure qui sera construite, du type de sol du secteur et de la distance séparant les résidences des chaussées.

Ainsi, il ressort de l'ensemble de ces données au niveau des impacts ponctuels que le tracé C serait préférable quoique les gains soient qualitativement et proportionnellement faibles et que le tracé initial soit acceptable.

C'est dans une perspective plus globale d'aménagement du territoire et en particulier celui de la municipalité de Bernierville que doit être considéré le problème. En effet, le tracé initial se situe à la limite de la zone non agricole de cette municipalité dans la partie centrale. Il préserve ainsi sa zone de développement futur dont la zone industrielle en cours d'élaboration dans le quadrant nord-est de l'intersection Côte de l'Eglise - Rang VI. Il sépare aussi les fonctions urbaines et agricoles et minimise les risques de conflits. A l'opposé, les tracés B et C dans ce secteur sectionnent la zone blanche et laissent une bande d'environ 4 ha sur laquelle les pressions au développement seront accrues d'autant plus que la ligne hydro-électrique qu'on y trouvait a été démantelée.

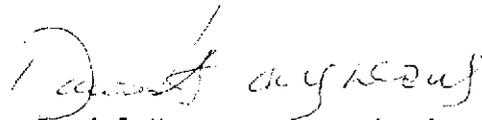
Une quinzaine de terrains pourraient y être lotis et construits, ce qui irait à l'encontre des tendances à encourager de densifier le milieu bâti en marge du noyau actuel. Tôt ou tard des interférences et conflits sont susceptibles de survenir avec la zone agricole à l'ouest et au sud, sans compter les accès additionnels générés sur la route 265, handicapant l'intégrité de la route elle-même.

On s'inscrit ainsi à l'encontre d'une planification urbaine rationnelle et des objectifs même du projet. Seul un contrôle accru des accès et du développement pourront limiter les problèmes.

Ainsi, compte tenu de l'ensemble de ces données, le ministère des Transports considère toujours que le tracé initial est le tracé à privilégier puisqu'il s'inscrit plus facilement dans la planification et l'aménagement actuel du territoire. On évite le dédoublement des infrastructures, ce qui représente des gains significatifs à long terme. Les impacts ponctuels causés sur le milieu sont globalement d'ampleur restreinte et pour la plupart mitigeables. Seuls les impacts sonores affectant à ce moment-ci deux résidants sont considérés vraiment significatifs.

Cependant, reconnaissant certains avantages marginaux du tracé C, reconnaissant que les objectifs strictement transport peuvent être rencontrés par l'un ou l'autre tracé sous certaines conditions, reconnaissant le rôle prépondérant des municipalités en matière d'aménagement, le ministère des Transports accepterait un tracé modifié dans la mesure où un contrôle des accès sera possible et qu'un consensus existera sur le tracé à retenir. Ce consensus devrait impliquer les municipalités locales et régionales concernées, la Commission de protection du territoire agricole, de même que les résidants impliqués.

Nous restons donc à votre disposition pour la poursuite des échanges sur ce projet et nous vous ferons parvenir d'ici la mi-août une évaluation technique complète des alternatives.

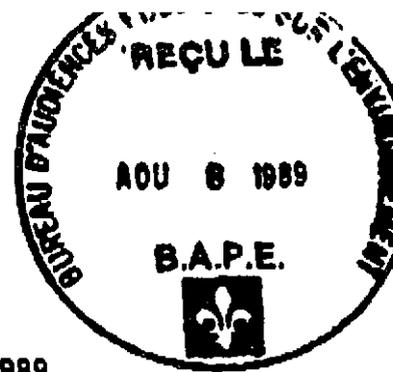


Daniel Hargreaves, urbaniste
Chef de la Division des
études environnementales Est

DH/BL/lid

c.c. MM. Yvan Demers, s.m.a., directeur général du Génie
Jean-Luc Simard, directeur de la circulation et aménagements
Guy Bourelle, Directeur régional (Région 04)
Daniel Waltz, chef du Service de l'environnement
Guy Charbonneau, chef du Service des projet (Québec)

La Vice-Première ministre et
ministre de l'Environnement



Sainte-Foy, le 3 août 1989

Monsieur Victor C. Goldbloom
Président
Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement
5199, rue Sherbrooke Est
Montréal (Québec)
H1T 3X9

Monsieur le Président,

La présente fait suite à la vôtre du 29 juin dernier par laquelle vous demandiez que le mandat d'enquête concernant le projet de contournement de Bernierville (route 265) soit prolongé.

En vertu des pouvoirs que me confère l'article 6.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement et compte tenu de l'état d'avancement de l'enquête, je prolonge le mandat d'enquête sur le contournement de Bernierville (route 265) jusqu'au 1er septembre 1989.

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

St-Ferdinand
Le 25 août 1989

Madame Lise Bacon
Ministre de l'Environnement
3900, rue Marly
Ste-Foy (Qué.)
G1X 4E4

Madame la Ministre,

En décembre 1988, nous faisons parvenir une lettre au ministre de l'Environnement de l'époque, M. Clifford Lincoln, faisant état de nos préoccupations face aux impacts du contournement de Bernierville et demandant la tenue d'audiences publiques à ce sujet.

Depuis lors, des rencontres entre les plaignants et le Bureau d'audience publique sur l'environnement ont permis d'apporter une modification au tracé, identifié depuis comme le tracé C, et de satisfaire ainsi en gros aux demandes des plaignants.

Dans une lettre récente qu'il adressait au B.A.P.E., le ministère des Transports du Québec reconnaissait que l'impact sonore du contournement serait beaucoup plus important pour les plaignants que celui prévu à l'origine. En effet, une première étude révélait une différence de 4 dB(A) entre le niveau sonore actuel [55 dB(A)] et le niveau de bruit provoqué par le contournement [59 dB(A)]. A la demande des plaignants, le M.T.Q. a procédé à de nouvelles prises de son au cours de l'été 1989. Celles-ci révèlent que le niveau sonore actuel, à l'intersection de la Côte de l'Eglise et du rang 6, n'est pas de 55 dB(A), mais de 46,7 dB(A), et qu'il est donc environ huit fois moins élevé que le niveau évalué antérieurement par le M.T.Q. D'autre part, le contournement produira non pas 59 dB(A), mais 64 dB(A) à ce même endroit. En conséquence, la différence entre le climat sonore actuel et celui anticipé n'est plus de 4 dB(A), mais bien de 17,3 dB(A).

Quand on sait que l'intensité sonore double tous les trois dB(A), une différence de 17,3 dB(A) signifie environ cinquante (50) fois plus de bruit pour les résidents. Nous avons donc raison de nous inquiéter pour notre tranquillité et de contester les chiffres produits alors par le M.T.Q.

Le nouveau tracé (C), produira entre 55,4 dB(A) et 57,9 dB(A) pour les plaignants comparativement à 59,2 dB(A) et

.../2

64,8 dB(A) pour le tracé initial (A). Le tracé C' diminue donc de 3,8 dB(A) à 7 dB(A) l'impact sonore de la route et correspond à environ 4 fois moins de bruit que le tracé A.

Nous acceptons le tracé C' même s'il produira pour l'ensemble des plaignants un impact sonore plus élevé (55,4, 57,8 et 57,9 dB(A)) que la norme de 55 dB(A) fixée par le M.T.Q. Nous comprenons la nécessité d'un projet routier comme celui-là et ne voulons pas souffrir du syndrome "pas dans ma cour." Nous apprécierions tout de même que le M.T.Q. fasse l'impossible pour se rapprocher de la norme limite de 55 dB(A).

Par rapport au tracé A, le tracé C' permet de sauver trois (3) hectares de terre à vocation agricole et d'éviter l'expropriation de deux maisons sises dans le rang 6. Enfin, comme il demeure en-deça du rang 6 sur toute sa course, il conserve la vocation récréative de ce rang et permettra aux générations futures de bénéficier d'un magnifique endroit de promenade à peu près exempt de circulation automobile.

Pour toutes ces raisons, nous acceptons que le contournement de Bernierville passe par le tracé C' et nous retirons notre demande d'audience publique, mais à une condition : en observant de près la carte du tracé C', nous constatons que l'emprise de la route dans le rang 6 commence à s'élargir avant la résidence de M. René Binet, ce qui entraînera l'abattage d'arbres centenaires. Aux dires de Mme Claudette Journault, le M.T.Q. aurait fait une erreur dans le dessin du tracé et, dans le rang 6, la route ne s'élargirait pas avant un point situé vis-à-vis le chaînage 10+000.

Donc, nous accepterons de retirer notre demande d'audiences publiques à la condition expresse que le rang 6 demeure intact jusqu'au chaînage 10+000, soit la vieille route qui mène au domaine des soeurs.

En terminant, nous voulons souligner notre grande satisfaction à l'égard du travail dévoué et professionnel de la commissaire, Mme Claudette Journault, ainsi que de M. Pierre Auger et de Mme Claude Leblanc, tous du B.A.P.E. Nous avons particulièrement apprécié leur aptitude à nous écouter ainsi que leur grande disponibilité.

Nous voulons également remercier le personnel du ministère des Transports pour l'énorme somme de travail qu'il a dû effectuer afin de satisfaire nos demandes et de répondre à nos interrogations.

Enfin, en tant que citoyens du Québec, nous sommes très heureux de l'existence d'une institution comme le B.A.P.E. qui permet aux gens ordinaires de se faire entendre et constitue un gage de démocratie.

Veillez accepter, Madame la Ministre, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

MME DARQUISE ALLAIRE	<i>Darquis Allaire</i>
M RENE BINETTE	<i>Rene Binette</i>
MME DENISE PAQUET	<i>Denise Paquet</i>
M. YVES BERGERON	<i>Yves Bergeron</i>
MME AINÉE-ROSE GRENIER	<i>Ainée Rose Grenier</i>
M. WILBROD CÔTÉ	<i>Wilbrod Côté</i>
MME SOLANGE POULIN	<i>Solange Poulin</i>
M. MICHEL UACHON	<i>Michel Uachon</i>

315 Côte de l'Église
St. Ferdinand, GONINGO

MV/ld

c.c. : M. Bernard Larochelle, maire de Bernierville
Mme Claudette Journault, commissaire au B.A.P.E.
M. Roger Lefebvre, député de Frontenac

Bureau du sous-ministre
adjoint au Génie

Québec, le 1er septembre 1989

Madame Claudette Journault, commissaire
Bureau d'Audiences Publiques sur l'environnement
12 rue Ste-Anne
Québec (Québec)
G1R 3X2

OBJET: Route 265 - Bernierville

Madame,

Comme suite à celle que vous transmettait M. Daniel Hargreaves, chef de la Division des études environnementales Est, en date du 14 juillet 1989 répondant à vos demandes du 16 mai 1989, veuillez trouver ci-joint le rapport technique complémentaire.

Les résultats obtenus lors des études de variantes dans le tronçon contesté du projet, nous permettent de constater qu'une modification au projet initial pourrait être acceptable pour le ministère des Transports dans la mesure où un contrôle adéquat des accès serait exercé le long du contournement.

Ainsi, considérant les endossements que vous avez obtenus des municipalités de Bernierville et Halifax sud, de la municipalité régionale de comté de l'Erable et de la Fédération UPA de Lotbinière/Mégantic pour un tracé modifié selon l'axe C, le ministère des Transports endosserait ce tracé tel que représenté en annexe 5 du document joint dans la mesure où il constituerait un issu positif à l'enquête-médiation que vous avez entreprise. Le Ministère exercerait alors le contrôle des accès par l'imposition de "non-accès" tout au long du contournement sauf pour des accès agricoles et des accès pour des rues qui seraient à négocier avec la municipalité.

.../2

Nous tenons à vous signaler qu'en vertu de l'article 97 de la loi sur la protection du territoire agricole, la finalisation du dossier impliquera une démarche officielle auprès de la Commission de Protection du territoire agricole préalable à l'émission du certificat d'autorisation de réalisation par le gouvernement. Le Ministère des Transports entreprendra bientôt les démarches requises.

En espérant obtenir sous peu vos conclusions et recommandations, veuillez agréer, Madame, l'expression de nos salutations distinguées.

Le directeur général du Génie



Yvan Demers, ingénieur
Sous-ministre adjoint

ANNEXE 2

CORPORATION MUNICIPALE DU VILLAGE DE BERNIERVILLE

821, RUE PRINCIPALE, C.P. 185
SAINT-FERDINAND, COMTÉ FRONTENAC, QUÉ.
G0N 1N0

Le 22 juillet 1989

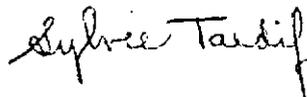
Madame Claudette Journault
Commissaire
Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement
12, rue Sainte-Anne
QUEBEC (Québec)
G1R 3X2

Madame,

Vous trouverez, ci-joint, copie de la résolution
no 89-114 relative à l'approbation du tracé C par la
municipalité de Bernierville.

Espérant le tout conforme, nous vous prions
d'agréer, Madame, l'expression de nos meilleurs
sentiments.

La secrétaire-trésorière,



Sylvie Tardif

p.j. une résolution

c.c. M. Martial Demers, préfet
M.R.C. de l'Erable



Province de Québec
District de

Extrait du Procès-Verbal
ou du 22-07 19 89
Copie de Résolution
Corporation Municipale
de Bernierville

A la session spéciale du Conseil de la

Corporation Municipale de Bernierville

tenue le 22 juillet 19 89 et à laquelle étaient présents son honneur

le maire M. Bernard Larochelle

et les conseillers suivants:

M. Gaétan Nicol, M. Euclide Tardif
M. Jean-Louis Lemelin, M. Laurent Pinette

Attendu que la municipalité de Bernierville perd une grande superficie de terrain entre le 6e Rang et le garage municipal servant à des fins d'entreposage et plusieurs autres services municipaux par le fait du changement du tracé A au tracé C;

Attendu que la zone industrielle est grandement affectée par le fait du changement du tracé A au tracé C;

En conséquence, il est proposé par M. Jean-Louis Lemelin appuyé par M. Euclide Tardif et résolu à l'unanimité que la municipalité accepte le tracé C afin de ne pas nuire au développement régional, mais elle demande, dans la mesure du possible, de rapprocher le tracé C du tracé B à partir du chaînon 10+800 jusqu'au chaînon 10+200 afin de perdre le moins de terrain possible dans sa future zone industrielle et au garage municipal.

Copie certifiée conforme

Résolution no 89-114

Donnée ce 22 juillet 1989

Sylvie Tardif
Secrétaire-trésorière

EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL DE LA M.R.C.
DE L'ÉRABLE POUR LA SESSION RÉGULIÈRE
DU COMITÉ ADMINISTRATIF LE 2 AOÛT 1989

Résolution

Contournement de Bernierville
Route 265

ATTENDU la demande du Village de Bernierville à l'effet de vérifier la conformité des différents tracés (A, B et C) par rapport au contenu du schéma d'aménagement;

EN CONSÉQUENCE, il est proposé par Madame la Conseillère Madeleine G. Dusseault, appuyé par Madame la Conseillère Charlotte Leblanc que le comité administratif est d'avis que le contenu du schéma d'aménagement mentionne l'objectif d'avoir un contournement du Village et ne fixe aucun tracé précis pour sa réalisation, et qu'ainsi les tracés A, B ou C sont aussi conformes l'un que l'autre.

ADOPTÉ

COPIE CONFORME



Victoire Renaud, secrétaire-trésorière

VR/lh





Municipalité Régionale de Comté de l'Érable

EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL DE LA M.R.C. DE L'ÉRABLE

A une session régulière du Comité Administratif de la M.R.C. de l'Érable, tenue au 1636, avenue St-Louis à Plessisville, le deuxième jour d'août mil neuf cent quatre-vingt-neuf, présidée par Monsieur le Préfet Martial Demers, maire de Villeroy, et à laquelle assistaient Mesdames et Monsieur le Maire de:

Bernierville, Monsieur Bernard Larochelle

Lyster, Madame Charlotte Leblanc

Ville de Plessisville, Madame Madeleine G. Dusseault

LA RÉOLUTION SUIVANTE A ÉTÉ ADOPTÉE:

PROCES-VERBAL
OU
COPIE DE RESOLUTION

DU: 89-08-02

CORPORATION MUNICIPALE D'HALIFAX-SUD
821, RUE PRINCIPALE C.P. 160,
ST-FERDINAND, (QUEBEC) GON-1N0.

A UNE SEANCE REGULIERE DU CONSEIL DE LA MUNICIPALITE
HALIFAX-SUD, TENUE LE DEUXIEME JOUR D'AOUT 89, ET A LAQUELLE
ETAIENT PRESENTS SON HONNEUR LE MAIRE M. ROLAND MERCIER ET LES
CONSEILLERS SUIVANTS:

BLONDEAU RENELLE (ABS)
BROCHU ROCH
FRECHETTE DORVENI

FRECHETTE MARCEL
LAFLEUR MAGELLA
THIBAUT YVES

SOUS LA PRESIDENCE DE M. LE MAIRE, FORMANT QUORUM APRES PRIERE
D'USAGE.

M. LE SECRETAIRE-TRESORIER, FREDERIC GARIEPY, ETAIT AUSSI
PRESENT.

10- CONTOURNEMENT

PROPOSE PAR M. ROCH BROCHU
APPUYE PAR M. MARCEL FRECHETTE..

QUE SUITE A LA RENCONTRE DU 26,07,89, TENUE AU 821
PRINCIPALE A ST-FERDINAND, A LAQUELLE RENCONTRE ETAIENT PRESENTS
MME. CLAUDETTE JOURNAULT ET SA COLLEQUE DE TRAVAIL, M. MARCEL
FRECHETTE PRO-MAIRE DE LA MUNICIPALITE, MME. RENELLE BLONDEAU,
M. ROCH BROCHU TOUT DEUX CONSEILLERS, ET LE SECR.-TRESORIER
M. FREDERIC GARIEPY.

L'INFORMATION RECUE LORS DE CETTE RENCONTRE, FUT VEHICULEE
A L'ASSEMBLEE REGULIERE DU CONSEIL TENUE LE 02,08,89, ET IL FUT
RESOLU UNANIMEMENT D'ACCEPTER LE PROJET DE CONTOURNEMENT DE
BERNIERVILLE, QUELQUE SOIT LE TRACE, A OU B OU C OU ENTRE B ET C.

COPIE CONFORME AUX LIVRES DES
MINUTES, PV89.08

DONNE CE 89,08,03.


FREDERIC GARIEPY
SECR.-TRES.

MUNICIPALITE HALIFAX-SUD
821, RUE PRINCIPALE
ST-FERDINAND, (QUEBEC)
G0N-1N0, C.P. 160.

LE 89,08,03.

A: MME. CLAUDETTE JOURNAULT
BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES
SUR L'ENVIRONNEMENT

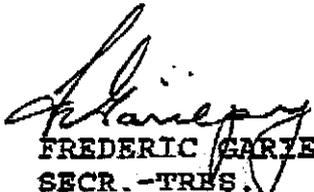
DE: MUNICIPALITE HALIFAX-SUD
PAR FREDERIC GARIEPY
SECRETAIRE-TRESORIER

SUJET : CONTOURNEMENT DE BERNIERVILLE

MADAME,

PAR LA PRESENTE, JE VOUS TRANSMET CI-JOINT, COPIE DE
RESOLUTION DE LA MUNICIPALITE HALIFAX-SUD CONCERNANT LE SUJET
CITE CI-HAUT.

AGREEZ, MADAME, L'EXPRESSION DE MES SENTIMENTS LES
MEILLEURS.


FREDERIC GARIEPY
SECR. -TRES.



Municipalité Régionale de Comté de l'Érable

Plessisville, le 8 août 1989

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

Objet: Route 265 - Bernierville

Madame la Commissaire,

Vous trouverez ci-joint une résolution du Comité Administratif concernant un avis sur la conformité au schéma des différents tracés proposés pour le contournement de Bernierville.

Veuillez agréer, Madame la Commissaire, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

L'Aménagiste,

Mario Juàire, CPUQ

MJ/1b

p.j. résolution du 02-08-89

c.c. Bernard Larochelle, maire



Fédérations de l'U.P.A.

de Lévis Bellechasse
de la Rive Nord
de Lotbinière Mégantic

Tél.: (418) 872-0770

Fax: (418) 872-7099

5185, rue Rideau, C.P. 4000 (Anc. Lorette) Québec (Qué.) G2E 5S2

Le 11 août 1989

Madame Claudette Journault
B.A.P.E.
12, rue Ste-Anne
QUEBEC (Québec)
G1R 3X2

Objet: Route de contournement à Halifax-Sud

Madame,

Tel que convenu lors de notre rencontre, nous vous faisons parvenir notre avis sur le tracé choisi pour la route de contournement à Halifax-Sud.

Nous sommes d'accord avec le tracé "C" que vous nous avez fait parvenir. Cependant, il faut qu'il n'y ait pas de développement domiciliaire possible en face des lots 308, 311, 312, 313 qui pourrait contraindre le développement de l'entreprise agricole sur ces lots.

De plus, nous demandons que le dépôt de neige situé en face du lot 314 soit enlevé.

Nous vous remercions de votre bonne collaboration et vous prions de recevoir, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Gilles Marchand'.

Gilles Marchand, Président
Fédération de l'UPA de Lotbinière Mégantic

GM/db



Province de Québec
District de

Extrait du Procès-Verbal
ou du 16-08 19 89
Copie de Résolution
Corporation Municipale
de Bernierville

.....
A la session spéciale du Conseil de la
Corporation Municipale de Bernierville

tenue le 16 août 19 89 et à laquelle étaient présents son honneur

le maire M. Bernard Larochelle

et les conseillers suivants: Euclide Tardif, Yvan Langlois et Clermont Tardif

Il est proposé par M. Euclide Tardif, appuyé par M. Yvan Langlois et résolu que la municipalité de Bernierville accepte le tracé C modifié tel qu'il apparaît sur le plan reçu le 14 août 1989 du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, que la municipalité ne permettra pas aux résidents d'avoir un accès privé sur la voie de contournement mais la municipalité pourra négocier avec le bureau régional du Ministère des Transports des accès pour des rues municipales.

Copie certifiée conforme
Résolution no 89-126
Donnée ce 17 août 1989

Sylvie Tardif
Secrétaire-trésorière

CORPORATION MUNICIPALE DU VILLAGE DE BERNIERVILLE

821, RUE PRINCIPALE, C.P. 185

SAINT-FERDINAND, COMTÉ FRONTENAC, QUÉ.

G0N 1N0

Le 17 août 1989

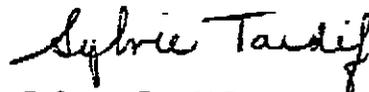
Madame Claudette Journault
Commissaire
Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement
12, rue Sainte-Anne
QUÉBEC (Québec)
G1R 3X2

Madame,

Vous trouverez, ci-joint, copie de la résolution
no 89-126 relative à l'approbation du tracé C modifié par
la municipalité de Bernierville.

Espérant le tout conforme, nous vous prions
d'agréer, Madame, l'expression de nos meilleurs
sentiments.

La secrétaire-trésorière,



Sylvie Tardif

p.-j. une résolution