



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
ROUTE 132
DE SAINTE-FLORENCE A CAUSAPSCAL

RAPPORT COMPLEMENTAIRE A L'ETUDE D'IMPACT
SUR L'ENVIRONNEMENT

CANQ
TR
GE
PR
175

133C

473104



Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports
Service de l'environnement.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DIRECTION DE L'OBSERVATOIRE EN TRANSPORT
SERVICE DE L'INNOVATION ET DE LA DOCUMENTATION
700, Boul. René-Lévesque Est, 21e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
ROUTE 132
DE SAINTE-FLORENCE A CAUSAPSCAL

RAPPORT COMPLEMENTAIRE A L'ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Mars 1986

CANQ
TR
GE
PR
175

Cette étude a été exécutée par le personnel du Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec, sous la responsabilité de monsieur Daniel Waltz, écologiste.

EQUIPE DE TRAVAIL

Claude Girard urbaniste, Division du contrôle de
la pollution et recherche

Bernard Letarte agronome, Division des études envi-
ronnementales-est

TABLE DES MATIERES

EQUIPE DE TRAVAIL	i
INTRODUCTION	1
1 . <u>PREOCCUPATIONS DU MINISTERE DE L'AGRICULTURE, DES PECHERIES ET DE L'ALIMENTATION</u>	2
2 <u>PREOCCUPATION DU MINISTERE DU TOURISME</u>	11
3 <u>EXPROPRIATION ET UTILISATION DES RESIDUS</u>	12
4 <u>CORRECTIONS SPECIFIQUES</u>	13
5 <u>CORRESPONDANCE "COTE DE CHAINAGE"</u>	17

ANNEXE:

Annexe 1: Règlement sur les conditions de disposition des
immeubles excédentaires

INTRODUCTION

Ce rapport vise à répondre aux commentaires et questions du ministère de l'Environnement concernant l'étude d'impact du projet de réaménagement de la route 132, tronçon Sainte-Florence-Causapscal. Il prend la forme d'un rapport complémentaire à l'étude d'impact fournie antérieurement. L'ordre de sections suit la lettre du ministère de l'Environnement et chacun des points traités est précédé de la question qui le concerne.

1 PREOCCUPATIONS DU MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES
PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION

Question: Obtenir le rapport produit afin de répondre aux questions de la Direction de la protection du territoire agricole du Québec, du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation.

Réponse: Voici le contenu intégral du texte préparé à l'intention de la Direction de la protection du territoire agricole.

1 OBJECTIFS

Ce rapport a été préparé afin de répondre aux questions soulevées par monsieur Réal Laforge, agronome, relativement à l'emprise, au tracé et aux servitudes retenus pour le projet de réaménagement de la route 132 entre Ste-Florence et Causapscal.

2 L'EMPRISE

Tel que discuté dans le document d'accompagnement à la demande déposée à la Commission, le projet de la route 132 entre Ste-Florence et Causapscal s'inscrit dans un vaste plan

d'ensemble visant l'amélioration de la route 132 dans la région du Bas Saint-Laurent / Gaspésie. De façon plus particulière, ce projet fait partie de l'amélioration du secteur Matapédia et Causapscal; il correspond au sixième et dernier tronçon, les autres tronçons, plus prioritaires, ayant été construits entre 1972 et 1981.

L'emprise nominale pour les projets du plan d'ensemble dont le tronçon à l'étude est une continuité, était de 120 pieds et la plate-forme de 44 pieds avec des pentes désirables au fossé de 3:1 (et non 4:1 comme le laisserait croire la figure 4, p. 16 du document d'accompagnement).

C'est sur ces standards qu'un premier plan de construction a été réalisé en 1976, plan qui par la suite, a servi à l'élaboration du plan d'arpentage foncier finalisé en septembre 1981. Ces plans ont été confectionnés selon le système anglais. En 1983, les plans de construction ont été convertis dans le système métrique sans changer la section applicable. La largeur de l'emprise n'a pas non plus été réajustée compte tenu des coûts impliqués par une reprise des plans d'arpentage foncier.

La largeur de l'emprise qui s'applique est donc l'emprise nominale de 120 pieds (36,600 m) avec des surlargeurs aux endroits où les déblais ou remblais nécessitent des surfaces additionnelles. A titre indicatif, les figures 1 et 2 présentent la section transversale de la route et du terrain naturel aux chaînages 4+740 et 8+580.

La possibilité de réduire l'emprise a été étudiée. En effet, à plusieurs endroits le long du projet, la largeur requise pour l'infrastructure, les fossés et la berge est de 1 à 2 mètres inférieure à la surface identifiée au plan. Cette différence tient en partie aux légères modifications subies lors de la conversion et au profil général du terrain qui minimise les superficies requises pour les fossés.

Cependant, après étude, il appert que les gains seraient minimes et constitués en grande partie de surfaces à vocation résidentielle, de sablières, de très petites surfaces adjacentes à l'emprise de la voie ferrée et de terres boisées ou en friche. En pratique, moins de 1 hectare réparti le long de 2,5 km de route serait récupérable à des fins agricoles.

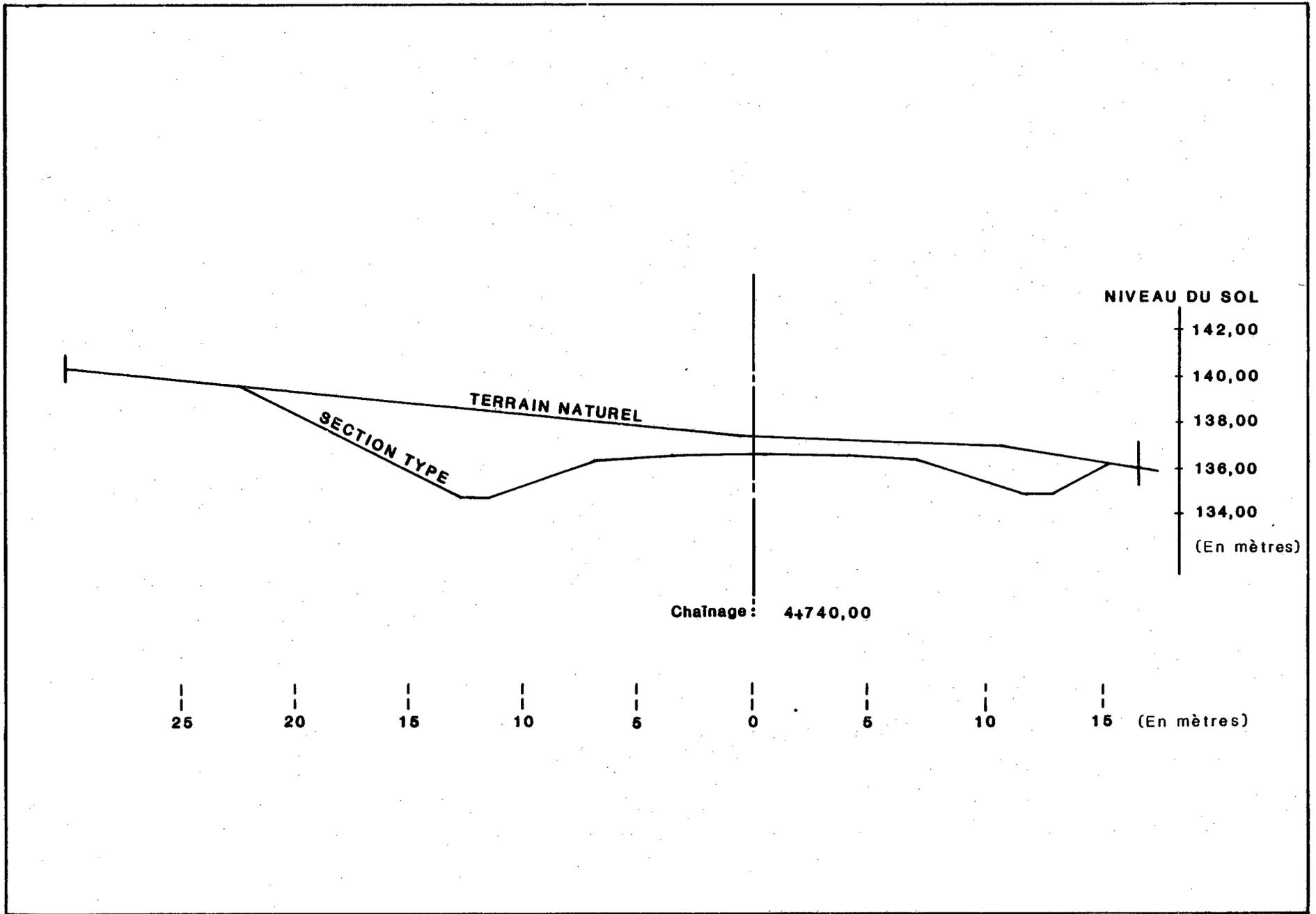


Figure 1 - SECTION TRANSVERSALE TYPE, ROUTE 132 DE SAINTE-FLORENCE A CAUSAPSCAL

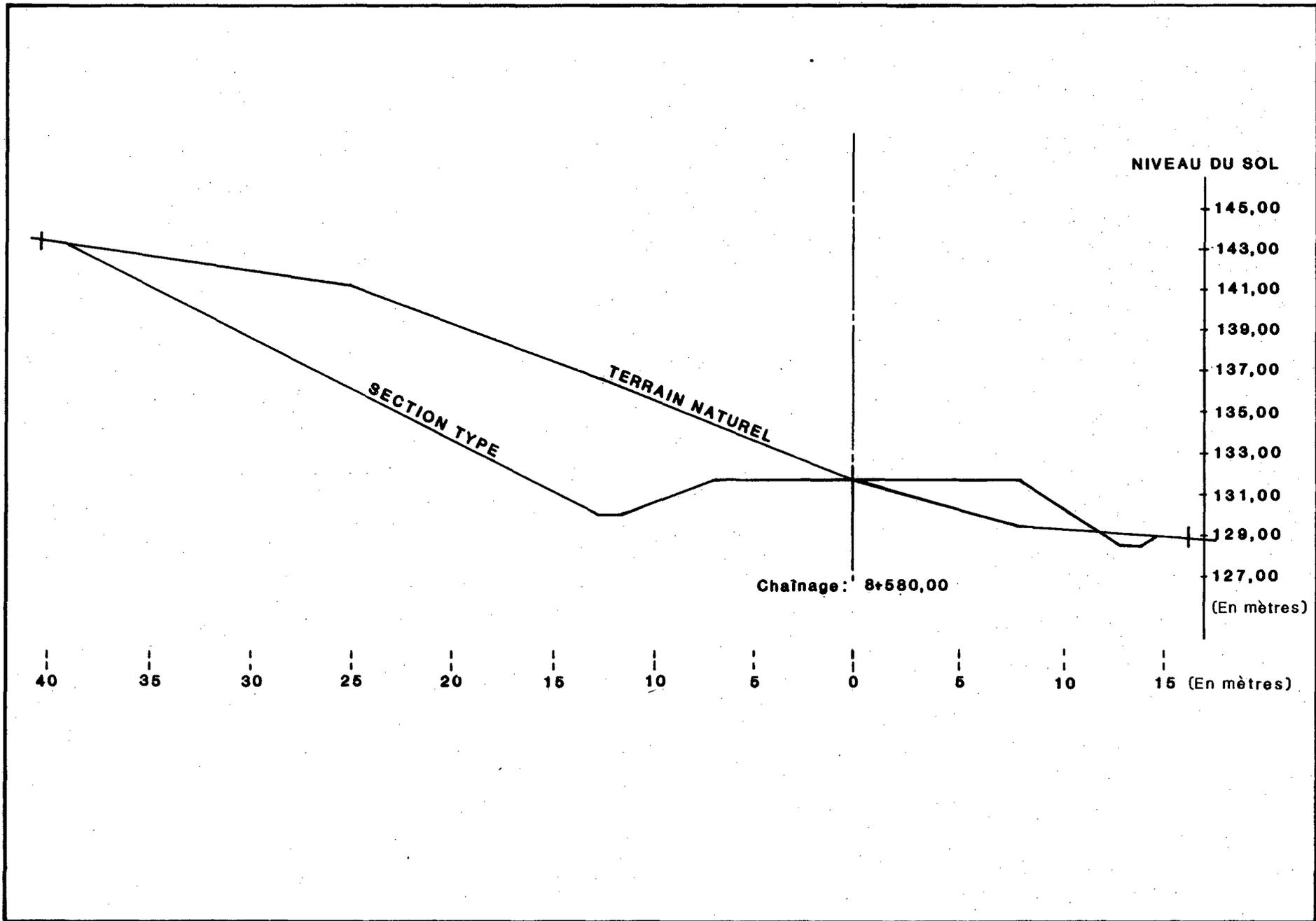


Figure 2 — SECTION TRANSVERSALE TYPE, ROUTE 132 DE SAINTE-FLORENCE À CAUSAPSCAL

En contrepartie, la reprise des plans d'arpentage foncier et les frais additionnels pour les honoraires professionnels liés à l'expropriation seraient requis. Les coûts sont sommairement évalués à quelque 100 000,00\$ sans compter les conséquences sur l'échéancier de réalisation du projet.

Pour ces raisons, une réduction de l'emprise apparaît inapplicable.

3 SERVITUDES

La servitude de drainage prévue au chaînage 6+900 a été localisée à cet endroit en raison du point bas que l'on y retrouve. Pour déplacer cette servitude plus à l'ouest, le long de la clôture, il serait nécessaire de creuser les fossés latéraux de la route d'environ 1,5 mètre de plus que ce qui est actuellement prévu. Le fossé de décharge devrait également être creusé plus profondément par rapport au terrain naturel, ce qui dans chaque cas entraînerait une consommation d'espace encore plus grande (+ 6 mètres de plus).

Quelque 1 500 m² de sol cultivé seraient requis. Compte tenu de cette donnée et du fait que ce lot et le lot voisin sont propriétés d'un seul exploitant qui en est le propriétaire, le déplacement de la servitude n'avait pas été recommandé; cependant, ce déplacement ne présenterait pas d'inconvénient majeur pour le ministère des Transports du Québec.

Quant à la servitude au chaînage 8+100, cette dernière a été éliminée au plan CH-83-17-1004, suite à la réalisation d'un fossé de décharge qui a été construit il y a quelques années par la firme Produits Forestiers Benoît Inc.

4 LE TRACE

L'objectif du projet est de corriger les déficiences géométriques existantes en éliminant les courbes renversées, en adoucissant les courbes sous standards et en corrigeant le profil longitudinal, afin de permettre une plus grande sécurité et un meilleur confort pour l'automobiliste. La relocalisation de la route a été faite tout en cherchant à conserver le plus possible les équipements existants. Il était cependant impossible de réaménager cette route sans affecter le milieu bâti, en raison de l'étroitesse de la route existante et des sinuosités qu'on y retrouve.

Les corrections à réaliser et les caractéristiques du secteur traversé expliquent pourquoi l'emprise existante a dû être délaissée. Le tableau 1 fournit ces éléments de justification.

TABLEAU 1: ELEMENTS DE JUSTIFICATION DE LA GEOMETRIE RETENUE

CHAINAGE	ELEMENTS DETERMINANT LE TRACE RETENU
3+048 à 3+700	Le tracé est conçu de façon à ce que la limite est de l'emprise prévue corresponde à l'ancienne limite, de façon à éviter le rapprochement de nombreux bâtiments.
3+700 à 6+000	Le tracé corrige, en la déplaçant et en l'adoucissant, la courbe actuelle vis-à-vis le chaînage 4+700, de façon à ce que l'emprise soit tangentielle à l'emprise du chemin de fer entre 5+100 et 6+000.

Ce tracé permet d'éviter un empiètement dans le cimetière de la Fabrique St-Jacques-le-Majeur (ch. 4+100 à 4+300), mais il implique l'expropriation des dix bâtiments principaux cependant, sept sont à des marges de recul inférieures à la demi-emprise et seraient donc expropriées même si le projet était conçu selon l'alignement actuel de la route.

Le tracé crée également des résidus entre l'ancienne et la nouvelle emprise principalement sur les lots 35 et 36. La scarification de l'ancienne route permettra la récupération des superficies impliquées par leur rattachement aux champs adjacents. Sur le lot 35, le tracé laisse un résidu de 0,4 hectare entre les routes et de 1,6 hectare entre la nouvelle emprise et le chemin de fer difficilement cultivable à moins d'être consolidé au lot voisin. La possibilité d'éviter la formation de ce résidu est techniquement inacceptable puisqu'elle implique de maintenir telles quelles les courbes renversées et un empiètement d'une dizaine de mètres dans le cimetière.

6+000 à 6+900

Le tracé a été conçu de façon à ce que la limite est de l'emprise corresponde à la limite est de l'ancienne emprise et permet donc son optimisation. Le déplacement du tracé vers l'est ne diminue pas le nombre de résidences expropriées.

6+900 à 7+500

Le tracé adoucit une courbe et implique l'expropriation d'une résidence. Pour éviter cette expropriation, il faudrait déplacer le tracé vers

l'ouest, ce qui entraînerait le déplacement du bureau d'affaire (Produits forestiers Benoit Inc.) au chaînage 7+900 et d'un hangar, sans compter les problèmes reliés à la traversée du ruisseau Lajoie qu'il faudrait déplacer et rehausser.

7+500 à 9+100

Le tracé corrige deux courbes inversées sous standard en les remplaçant par une courbe douce. Aucun déplacement de maison n'est impliqué et les résidus formés sont d'utilisation non agricole (industrielle et sablière).

9+100 à 10+500

Le tracé est conçu pour permettre le raccordement à la route existante à la fin du projet, corriger la courbe prononcée entre les chaînages 10+300 et 10+500 et éviter l'empiètement dans le cimetière de la Fabrique Sainte-Florence.

Le principal impact est sur le milieu bâti puisque six bâtiments principaux sont affectés par l'emprise prévue. Le tracé proposé apparaît tout de même optimal puisqu'un tracé le long de la route actuelle impliquerait autant d'expropriations sans pour autant corriger la courbe existante.

5 ROUTE 169 ENTRE ST-PRIME ET ST-FELICIEN (COMPARAISON)___

Etablir un parallèle entre le projet actuellement à l'étude et celui de la route 169 est difficile à considérer lorsque les objectifs recherchés à moyen et long termes pour la route 169 sont expliqués.

Ainsi la route 169, entre Saint-Prime et Saint-Félicien, avec un volume de circulation d'environ 6 500 véhicules est réaménagée à 2 voies rurales en prévoyant éventuellement de la porter à 4 voies contiguës entre bordures (type urbain). Dans ces conditions, étant donné le nombre important d'habitations le long de cette route (plus de cent), le projet cherche à minimiser les expropriations en pénalisant sensiblement les standards dans l'immédiat et en réduisant par le fait même la largeur des emprises requises. Dans le cas du tronçon Sainte-Florence - Causapscal, la réduction tant recherchée de la largeur de l'emprise n'aurait pas entraîné une diminution du nombre de bâtiments principaux expropriés et n'aurait eu comme conséquence que de réduire la sécurité sur cette route de haute vitesse et à caractère typiquement rural.

CONCLUSION_____

L'ensemble des données précédentes permettent de constater que le projet est optimal compte tenu des circonstances particulières au projet.

2 PREOCCUPATION DU MINISTÈRE DU TOURISME

Question: Préciser les mesures de mitigation que le ministère des Transports du Québec entend prendre pour minimiser l'impact des travaux de construction de ce tronçon de route sur la circulation routière pendant la période la plus importante du flux touristique (mois de juillet).

Réponse: Afin de minimiser l'effet négatif du réaménagement de la route sur la fréquentation touristique, il est recommandé de prévoir un calendrier de réalisation des ouvrages qui éviterait de faire des travaux durant la période de pointe touristique. A cet effet, un ajournement couvrant tout le mois de juillet serait souhaitable. Cependant, sachant que la période propice aux travaux de construction dans la région de la Gaspésie est relativement brève et que juillet en fait partie, une telle recommandation apparaît fortement contraignante. Toutefois, le devis de construction devra indiquer que l'entrepreneur maintienne deux voies carrossables pendant ce mois pour faciliter la circulation.

3 EXPROPRIATION ET UTILISATION DES RESIDUS

Question: Dans le cas où le ministère des Transports procède à l'expropriation complète d'une propriété suite à l'application des mesures de mitigation prévues à la page 194, est-ce que les résidus de lots non utilisés pour les fins de l'emprise seront réaménagés à des fins agricoles ou forestières et redistribués aux exploitants agricoles contigus à titre de propriétaires ou d'usufruitiers?

Réponse: En janvier 1985, le gouvernement du Québec adoptait, en vertu de la Loi sur l'administration financière (L.R.Q., Chap. A-6) un Règlement sur les conditions de disposition des immeubles excédentaires. Dans le cas de la route 132, le ministère des Transports appliquera les dispositions de ce règlement que nous joignons en annexe.

4 CORRECTIONS SPECIFIQUES

Question a): A la page 34 du résumé de l'étude d'impact, on y a mis le même texte qu'à la page 31 et il y aurait lieu de compléter les points 3.4.1 et 3.4.2.

Réponse: Texte de la page 34:

(3.4.1 SUITE)

"En fin, les actuels tronçons routiers non réutilisables pour le nouveau tracé peuvent aussi s'avérer problématiques au niveau de l'utilisation du sol, de la sécurité et de la desserte locale des résidences. On retrouve ainsi des impacts de moyenne intensité pour les tronçons localisés entre les chaînages 250+00 à 263+00, 281+00 à 295+00 et 304+00 à 334+00."

"Dans le cas des tronçons identifiés aux chaînages 281+00 à 295+00 et 250+00 à 264+00, les correctifs à apporter concernent l'utilisation sécuritaire de l'ancienne chaussée à des fins de desserte locale. Quant aux autres tronçons désaffectés, on recommande de les scarifier (1) et d'en fermer l'accès public."

3.4.2 LA PLANIFICATION DU TERRITOIRE

"Deux ordres de préoccupation retiennent ici notre attention, en regard de l'application du règlement de contrôle intérimaire de la M.R.C. de la Matapédia."

"L'analyse des caractéristiques d'implantation et des dimensions des terrains affectés permet de conclure que seules les propriétés sur lesquelles sont implantés les bâtiments 47 et 57 subiront un impact de forte intensité."

"Pour le bâtiment n° 47, la non-conformité au règlement de contrôle intérimaire provient du fait que la superficie de terrain devient inférieure à la norme (3 000 mètres carrés) alors qu'elle était conforme avant l'expropriation."

-
- (1) La scarification comprend l'enlèvement de la couche asphaltée et des fondations de la chaussée ainsi que l'ameublissement du sol.

Question b): A la page 35 du résumé de l'étude d'impact et aux pages 181 et 182 de l'étude détaillée, on note que le bâtiment 57 subit un rapprochement sensible de l'emprise projetée alors qu'il semble gagner plutôt un éloignement. Aux pages 187 et 188, on indique que sa marge de recul passe de 16,5 mètres à 8,0 mètres alors que les plans démontrent plutôt l'inverse. En outre, on le rapporte comme résidence alors qu'il s'agit d'un motel inopérant.

Réponse: Les informations fournies à la page 35 du résumé et aux pages 181, 182, 187 et 188 de l'étude d'impact sont exactes; l'erreur découle plutôt du plan de base (échelle 1 : 5 000) utilisé aux fins cartographiques pour les deux documents. En fait, l'alignement de la route 132 actuelle est légèrement

différent de l'alignement apparaissant aux figures incluses aux rapports; ainsi, la ligne médiane de la route 132 actuelle est sensiblement la même que pour le projet à l'étude puisqu'une partie de cette courbe avait déjà été modifiée de façon temporaire lors du réaménagement de la route 132, au sud du présent tronçon.

Finalement, il s'est effectivement glissé une erreur de dénomination à la page 187 de l'étude d'impact quant à l'utilisation du bâtiment 57; il est exact que ce bâtiment est un motel inopérant (plutôt qu'une résidence) comme nous le soulignons à la note 1 du tableau 30, page 181 de l'étude d'impact.

Question c): A la page 178, troisième paragraphe, on note que le bâtiment 52 est implanté sur une propriété dont la superficie résiduelle après expropriation reste supérieure à 50 000 mètres carrés. Selon les plans, ce lot semble situé presque en entier dans la nouvelle emprise. Est-ce exact?

Réponse: Non. La méthodologie d'évaluation des impacts décrite au chapitre 5 stipule (page 151, premier paragraphe) qu'en ce qui concerne le cadre bâti et l'utilisation du sol, l'évaluation de l'étendue de l'impact tiendra compte des "limites de propriété comme cadre spatial de référence".

Or, la propriété de l'occupant de la résidence 52 comprend la totalité des superficies des lots 17A et 17B du Rang I (voir figure 9 / milieu agricole); cette propriété

(incluant le lot sur lequel est implanté la résidence 52) correspond actuellement à 470 229 mètres carrés alors qu'après la réalisation du projet cette superficie sera ramenée à 461 278 mètres carrés, et ce tel qu'indiqué au tableau 29 page 179 de l'étude d'impact. Par conséquent, la superficie résiduelle de cette propriété, après expropriation sera effectivement supérieure à 50 000 mètres carrés.

 5 CORRESPONDANCE "COTE DE CHAINAGE"

Question: De façon générale les cotes de chaînage auxquelles l'on fait référence dans l'étude d'impact ont une numérotation différente de celles mentionnées dans la lettre qui a été envoyée au ministère des Transports par le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation le 30 juillet 1985. Nous demandons au ministère des Transports de fournir la concordance entre les méthodes utilisées pour la représentation du chaînage.

Réponse: S'il ne semble pas y avoir de concordance pour les cotes de chaînage entre les deux documents c'est que l'étude d'impact sur l'environnement a été réalisée à partir d'un plan d'avant-projet exprimé selon le système anglais (000+00) alors que les démarches auprès de la Commission de la protection du territoire agricole se sont appuyées sur un plan d'avant-projet révisé en système métrique (0+000). Pour obtenir les équivalences entre les cotes de chaque système, les formules suivantes sont utilisées:

a) du système métrique (0+000) au système anglais (000+00):

$$\text{Chaînage anglais} = \frac{\text{chaînage métrique} + 2,90655}{0,30504}$$

b) du système anglais (000+00) au système métrique (0+000)

$$\text{Chaînage métrique} = (\text{chaînage anglais} \times 0,30504) - 2,90655$$

A titre d'exemple la cote métrique 8+100 équivaut à la cote anglaise 265+59.

ANNEXE 1
REGLEMENT SUR LES CONDITIONS DE
DISPOSITION DES IMMEUBLES EXCEDENTAIRES

Conseil du trésor

C.T. 154599, 29 janvier 1985.

Loi sur l'administration financière
(L.R.Q., chap. A-6)

Immeubles excédentaires — Conditions de disposition

CONCERNANT le Règlement sur les conditions de disposition des immeubles excédentaires

ATTENDU QU'en vertu du deuxième alinéa de l'article 25 de la Loi sur l'administration financière (L.R.Q., chap. A-6), le Conseil du trésor peut adopter des règlements applicables aux ministères du gouvernement et à tout organisme qu'il désigne et dont les membres sont nommés par le gouvernement ayant trait, sous réserve de l'article 49 et de toute autre loi, aux conditions des aliénations de biens;

ATTENDU QU'il y a lieu de remplacer le Règlement sur les conditions d'aliénation des biens immeubles publics excédentaires (R.R.Q., 1981, chap. A-6, r. 3);

ATTENDU QU'en vertu de l'article 27 de la Loi sur l'administration financière tout règlement adopté en vertu du deuxième alinéa de l'article 25 de cette loi entre en vigueur à la date de sa publication à la *Gazette officielle du Québec* ou à toute date ultérieure qui y est fixée;

LE CONSEIL DU TRÉSOR DÉCIDE:

D'adopter le Règlement sur les conditions de disposition des immeubles excédentaires, ci-joint.

Le greffier du Conseil du trésor,
MICHEL CREVIER

Règlement sur les conditions de disposition des immeubles excédentaires

Loi sur l'administration financière —
(L.R.Q., chap. A-6, art. 25)

1. Sauf disposition contraire, le présent règlement s'applique aux ministères et organismes dont les membres sont nommés par le gouvernement et dont le budget est voté par l'Assemblée nationale, à l'exclusion de la Société d'habitation du Québec.

2. Dans ce règlement, à moins que le contexte n'indique un sens différent, on entend par:

« exploitant »: une personne dont l'exploitation est enregistrée auprès du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation conformément au Programme d'enregistrement des exploitations agricoles et de diffusion des informations;

« immeuble excédentaire » ou « immeuble »: un bien immeuble détenu par un ministère, à l'exclusion des terres publiques, vacantes ou construites, sous la juridiction du ministre de l'Énergie et des Ressources ou du ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, pour lequel il n'est prévu aucune utilisation dans un délai de 5 ans;

« ministère »: un ministère ou un organisme auquel s'applique le présent règlement;

« municipalité »: une corporation municipale quelle que soit la loi qui la régit, une municipalité régionale de comté, une communauté urbaine, la communauté régionale de l'Outaouais et la Société d'aménagement de l'Outaouais créée en vertu de la Loi sur la communauté régionale de l'Outaouais (L.R.Q., chap. c-37.1);

« valeur »: la valeur d'un immeuble selon l'évaluation municipale ou la valeur correspondant au prix payable pour des immeubles comparables.

3. Le ministre des Transports est responsable de la disposition des immeubles excédentaires.

4. Dès qu'un immeuble devient excédentaire, le ministère qui en a la gestion et l'administration doit le déclarer excédentaire au ministre des Transports.

5. Le ministre des Transports tient l'inventaire des immeubles qui lui ont été déclarés excédentaires.

6. Le ministre des Transports doit transmettre annuellement à chaque ministère une liste des immeubles excédentaires pour qu'il puisse, dans un délai de 60 jours, lui faire connaître son intérêt à les utiliser.

Un immeuble qui apparaît dans l'inventaire peut toutefois ne pas être inscrit sur la liste et faire l'objet d'une disposition immédiate par le ministre des Transports, s'il s'agit:

1° d'un immeuble visé dans l'article 15;

2° d'un immeuble situé dans une zone agricole au sens de la Loi sur la protection du territoire agricole (L.R.Q., chap. P-41.1);

3° d'un immeuble qui doit être démolé parce que désuet, non transportable ou non sécuritaire.

7. Le ministre des Transports ne peut rayer un immeuble de l'inventaire tant qu'il n'en a pas disposé. Les frais de gestion et d'administration de cet immeuble continuent pendant ce temps d'être à la charge de celui qui l'a déclaré excédentaire, ainsi que les frais de démolition le cas échéant.

Pour en diminuer les frais, le ministère qui a déclaré l'immeuble excédentaire peut le louer pour une durée maximale de 5 ans. Le bail doit prévoir que les frais d'exploitation, les taxes et les assurances sont à la charge du locataire. Une copie du bail doit être transmise au ministre des Transports.

8. Lorsqu'un ministère manifeste son intérêt à utiliser un immeuble qui apparaît dans l'inventaire, le ministre des Transports en informe le ministère qui l'a déclaré excédentaire pour que celui-ci en transfère la gestion et l'administration par arrêté ministériel.

9. Lorsque plus d'un ministère ont manifesté leur intérêt à utiliser le même immeuble, le transfert est décidé par le ministre des Transports, après concertation avec les intéressés.

10. Lorsqu'aucun ministère n'a manifesté un intérêt à utiliser un des immeubles visés dans l'article 5, le ministre des Transports peut en disposer.

11. Si l'immeuble est situé dans une zone agricole au sens de la Loi sur la protection du territoire agricole (L.R.Q., chap. P-41.1), le ministre des Transports ne peut en disposer que conformément aux conditions suivantes:

1° si l'immeuble est loué à un exploitant depuis au moins 1 an, il doit d'abord le lui offrir à un prix correspondant à sa valeur, déduction faite du coût des améliorations apportées par le locataire.

L'exploitant dispose d'un délai de 30 jours pour accepter l'offre du ministre. Un délai différent peut toutefois être convenu entre les parties si l'exploitant a déjà notifié le ministre de son intention de se porter acquéreur de ce bien;

2° si l'immeuble ne fait pas l'objet d'une location au sens du premier alinéa du paragraphe 1°, si l'exploitant n'a pas répondu dans le délai prévu à l'offre de vente

ou s'il l'a refusée, le ministre peut procéder par appel d'offres sur invitation auprès des exploitants dont un immeuble est contigu à celui à disposer ainsi qu'auprès de l'exploitant qui en est locataire depuis moins de 1 an.

Le délai de soumission fixé par l'appel d'offres ne peut être inférieur à 30 jours. Si, à la date de l'ouverture des soumissions, aucun des exploitants n'a présenté d'offres, l'immeuble est alors offert à tous les exploitants par soumissions.

12. Si le ministre des Transports n'a pu disposer d'un immeuble situé dans une zone agricole conformément à l'article 11, il doit l'offrir au ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation pour qu'il puisse, dans un délai de 90 jours, lui faire connaître son intérêt à l'utiliser.

Si le ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation n'a pas répondu dans le délai prévu à l'offre ou s'il l'a refusé, le ministre des Transports peut offrir cet immeuble au public par soumissions.

13. Si l'immeuble n'est pas situé dans une zone agricole, il doit être offert successivement:

1° à la Société immobilière du Québec;

2° aux ministères des Affaires sociales et de l'Éducation pour le bénéfice d'institutions de leurs réseaux respectifs;

3° aux municipalités.

Lorsqu'aucune de ces entités n'a manifesté un intérêt à acquérir cet immeuble, il est alors offert au public par soumissions.

14. Lorsque des soumissions sont exigées, elles doivent être sollicitées par affichage sur le site de l'immeuble pendant au moins un mois ou par appel d'offres dans les journaux.

Si la valeur de l'immeuble offert n'excède pas 25 000 \$, les soumissions peuvent alors être sollicitées par encan public.

15. Les soumissions peuvent aussi, malgré le premier alinéa de l'article 14, être sollicitées sur invitation dans l'un ou l'autre des cas suivants:

1° si l'immeuble est enclavé de façon telle qu'une seule personne peut s'en porter acquéreur;

2° si un passage peut être exigé sur cet immeuble par un propriétaire d'immeuble contigu, ou si une partie de l'immeuble est sujette à un droit de passage au bénéfice du propriétaire d'un immeuble contigu;

3° s'il s'agit de permettre à une personne de racheter en tout ou en partie l'immeuble acquis d'elle par expropriation par le gouvernement;

4° s'il s'agit d'un immeuble dont la valeur est inférieure à 2 000 \$.

16. Le ministre des Transports ne peut disposer d'un immeuble à un prix moindre que sa valeur, sauf s'il s'agit de la cession d'un immeuble à la Société immobilière du Québec, à une institution relevant du ministère des Affaires sociales ou de l'Éducation ou à une municipalité; dans ce cas, la cession ne peut être faite à un prix inférieur à la valeur du terrain, compte tenu des liens et servitudes qui peuvent l'affecter.

17. Malgré l'article 16, le ministre des Transports peut disposer d'un immeuble à titre gratuit en faveur d'une municipalité à la condition qu'il soit utilisé pour son réseau routier.

Il peut aussi consentir, à titre gratuit, à une municipalité un droit réel pour des travaux d'utilité publique s'ils confèrent une plus-value à l'immeuble.

Les frais relatifs à la cession sont à la charge de la municipalité et l'acte doit comporter, le cas échéant, une clause autorisant le ministre à en reprendre possession aux frais de la municipalité ou à lui en réclamer la valeur à la date de la réclamation ou cas d'abandon du projet d'utilisation pour son réseau routier.

18. Le présent règlement remplace le Règlement sur les conditions d'aliénation des biens immeubles publics excédentaires (R.R.Q., 1981, chap. A-6, r. 3).

19. Le présent règlement entre en vigueur le dixième jour qui suit la date de sa publication à la *Gazette officielle du Québec*.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 132 379