

St-Antonin, le 27 mars 2002

Monsieur André Boisclair
Cabinet du ministre d'État aux Affaires municipales
à la Métropole, à l'Environnement et à l'Eau
et leader du gouvernement
Ministre de l'Environnement
Édifice Marie Guyart 30^e étage
675, Boul. René-Lévesque Est
Québec (Québec)
G1R 5V7

**Objet : Demande de médiation concernant le réaménagement de la route 185 sur le
territoire de St-Antonin et Rivière du Loup.**

Monsieur,

Suite à une conversation avec Madame d'Aigle du BAPE, concernant notre lettre du 11 mars 2002, la présente est pour vous préciser les motifs et les intérêts du comité de citoyen de la rue principale à St-Antonin, vous demandant une médiation concernant le réaménagement de la route 185 sur le territoire de St-Antonin. Il est entendu que nous demandons une médiation et non une audience publique de façon à ne pas retarder le projet.

Les principaux motifs sont les suivants :

- L'étude d'impact de la firme TECSULT n'est pas exacte concernant le transport lourd sur la rue principale Est, entre la route 185 et le chemin Rivière-Verte.
- Les infrastructures existantes de la rue principale ne sont pas sécuritaires pour les résidents du secteur.

Notez bien encore que nous ne voulons pas retarder le projet qui est majeur et pressant pour notre collectivité. Nous sommes toujours prêt au dialogue(médiation) pour régler le problème, ce qui a été impossible d'obtenir de la part du conseil Municipal de St-Antonin.

Compte tenu de la réunion du 25 mars dernier ou nous fûmes quasi mis au banc des accusés par certains membres du conseil municipal de vouloir retarder le projet (voir lettre de convocation ci-jointe) nous ne voulons pas revivre une seconde situation similaire ou nous avons eu des menaces à peine voilées touchant l'intégrité physique et mentale de nos familles et de nous-mêmes .

Nous voulons avoir l'heure juste de votre part concernant les délais de médiation, car encore une fois, nous ne voulons pas retarder le projet.

Nous sommes résidents du secteur et porte-parole du comité de citoyens de la rue principale.

En annexe :

- Lettre du 14 décembre 2000 au conseil municipal de St-Antonin avec pétition ci-jointe.
- Lettre du 1 août 2001 adressée à M. Mario St-Laurent .
- Lettre du 1 février 2002 adressée à M . Lucien Bourgoin maire de St-Antonin.

Nous vous remercions de l'attention portée à notre demande, veuillez agréer, Monsieur le ministre Boisclair, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Comité de citoyen rue Principale de St-Antonin :


Harrel Lavoie Réginald Bourgoin Alain Deschênes


Normand Fournier

**PROVINCE DE QUÉBEC
MUNICIPALITÉ DE LA
PAROISSE DE SAINT-ANTONIN**

SESSION RÉGULIÈRE DU CONSEIL MUNICIPAL,
TENUE LE LUNDI 4 MAI 1998, À 20H
À LA SALLE MUNICIPALE SITUÉE AU 6 RUE DU COUVENT, LIEU
ORDINAIRE DES SESSIONS DE CE CONSEIL.

SONT PRÉSENTS :

LE	MAIRE	CAMILLO	LEVESQUE
LES	CONSEILLERS	PIERRE	VILLENEUVE
		LÉO PAUL	DIONNE
		LUCIEN	BOURGOIN
		RAYNALD	MARTIN
		DENIS	FORTIN
		FRANCE G.	RIOUX

TOUS MEMBRES DU CONSEIL ET FORMANT QUORUM.

RÈGLEMENT NUMÉRO 433-98

**ABROGEANT LE RÈGLEMENT NUMÉRO 416-97
RELATIF À LA CIRCULATION
DES CAMIONS ET VÉHICULES OUTILS**

ATTENDU QUE le paragraphe 5^o de l'article 626 du Code de la sécurité routière (L.R.Q., c. C-24.2) permet à la municipalité d'adopter un règlement pour prohiber la circulation des véhicules routiers sur son territoire;

ATTENDU QU'il est nécessaire de réglementer la circulation des camions et véhicules outils sur les chemins publics dont l'entretien est à la charge de la municipalité afin d'assurer la protection du réseau routier, la sécurité des citoyens et la tranquillité des secteurs résidentiels;

La première proposition :

CONSIDÉRANT que rien n'a été planifié pour l'entretien de ces routes (Rangs 3 et 6) qui recevront tout le trafic lourd;

CONSIDÉRANT QU'aucune planification n'a été faite pour finaliser les infrastructures de ces routes rangs 3 et 6;

Il est proposé par France Gagnon Rioux, appuyé par Denis Fortin qu'avant d'accepter le règlement numéro 433-98 que le Conseil municipal de Saint-Antoine continue les démarches auprès des autorités concernées du Ministère des Transports et de la M.R.C. de Rivière-du-Loup afin d'avoir une participation financière pour l'entretien de ces routes, afin qu'elles soient adéquates et sécuritaires pour les résidents de ces secteurs et d'avoir une participation financière pour terminer les infrastructures dans un délai raisonnable.

La deuxième proposition :

Il est proposé par Lucien Bourgoïn, appuyé par Camillo Levesque d'approuver le règlement 433-98.

Le vote est demandé :

Les conseillers France Gagnon Rioux et Denis Fortin se prononcent en faveur de la première proposition.

Les conseillers Lucien Bourgoïn, Camillo Levesque, Raynald Martin, Léo Paul Dionne et Pierre Villeneuve se prononcent en faveur de la deuxième proposition.

EN CONSÉQUENCE, il est résolu à la majorité d'adopter le règlement 433-98 abrogeant le règlement 416-97 relatif à la circulation des camions et véhicules outils que le Conseil statue et ordonne ce qui suit :

ARTICLE 1

Le présent règlement porte le titre de "RÈGLEMENT RELATIF À LA CIRCULATION DES CAMIONS ET DES VÉHICULES OUTILS" et le préambule précédent en fait partie intégrante.

ARTICLE 2 :

Dans le présent règlement, les mots suivants signifient :

Camion :

Véhicule outil :

Un véhicule motorisé fabriqué uniquement pour accomplir un travail et construit pour circuler à une vitesse maximale de 70km/h.

Véhicule routier :

Un véhicule motorisé qui peut circuler sur un chemin; sont exclus des véhicules routiers les véhicules pouvant circuler uniquement sur les rails et les fauteuils roulants mus électriquement; les remorques, les semi-remorques et les essieux amovibles sont assimilés aux véhicules routiers.

ARTICLE 3 :

La circulation des camions et des véhicules outils est interdite sur les chemins suivants, lesquels sont indiqués sur le plan annexé au présent règlement pour en faire partie intégrante :

- Rang 6
à partir du chemin du Lac jusqu'à la limite de Saint-Alexandre;
- route Pierre-Chouinard sur une longueur d'environ 1.5 km;
- route du Couvent, secteur compris entre la rue Principale et la proximité d'un ruisseau (cours d'eau petite Rivière-du-Loup);
- route de l'Église sur une longueur d'environ 1 950 mètres;
- rue Principale,
du chemin du Lac à la route de l'Église;
- rue Principale, secteur compris entre la route 185 jusqu'à l'intersection du chemin de Rivière-Verte;
- chemin du Lac, secteur compris entre le rang 6 et la limite de Saint-Antonin en direction de Notre-Dame-du-Portage;
- premier rang ouest, secteur compris entre la route 185 jusqu'à l'intersection du chemin du Lac;
- chemin Lavoie, sur toute sa longueur,
du 1^{er} mars au 1^{er} juin de chaque année;
- route Clara, sur toute sa longueur, du 1^{er} mars au 1^{er} juin de chaque année;
- cinquième rang, sur toute sa longueur,
du 1^{er} mars au 1^{er} juin de chaque année;

En outre, il ne s'applique pas :

- a) aux véhicules hors normes circulant en vertu d'un permis spécial de circulation autorisant expressément l'accès au chemin interdit;
- b) à la machinerie agricole, aux tracteurs de ferme, et aux véhicules de ferme, tels que définis dans le Règlement sur l'immatriculation des véhicules routiers (décret 1420-91 du 16 octobre 1991).

Les exceptions prévues au présent article sont indiquées par une signalisation du type P-130-P ou P-130-20 autorisant la livraison locale ou P-130-1 interdisant la circulation d'une date donnée à une autre.

ARTICLE 5 :

A moins d'indications contraires sur le plan annexé au présent règlement chaque chemin interdit ou partie de chemin interdit forme une zone de circulation interdite.

Toutefois, s'ils sont contigus, ils forment une même zone de circulation interdite.

Lorsque lesdits chemins sont contigus avec un chemin interdit c le ministère des Transports ou une autre municipalité entretien, ils font partie à moins d'indications contraires, d'une zone de circulation interdite commune comprenant tous les chemins interdits contigus.

La zone de circulation interdite est délimitée par des panneaux de signalisation qui doivent être installés, conformément au plan annexé au présent règlement, aux extrémités des chemins interdits qui en font partie à leur intersection avec un chemin où la circulation est permise. Ces panneaux de signalisation doivent être du type P-130-1 auquel est joint le panonceau P-130-P, ou du type P-130-20.

Ailleurs qu'aux extrémités de la zone de circulation interdite, les chemins interdits peuvent être indiqués par une signalisation d'information du type P-130-24 qui rappelle la prescription P-130-P ou P-130-20, notamment aux limites du territoire municipal.

ARTICLE 6 :

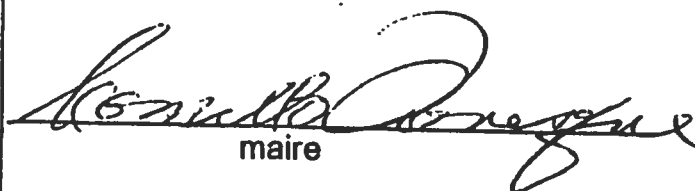
Quiconque contrevient à l'article 3 commet une infraction et est passible d'une amende identique à celle prévue à l'article 315.1 du Code de la sécurité routière (L.R.Q., c. C.24-2)¹.

ARTICLE 7 :

Le présent règlement abroge le règlement numéro 416-97 adopté le 5 mai 1997.

ADOPTÉ À SAINT-ANTONIN,
CE 4^{ÈME} JOUR DU MOIS DE MAI 1998

CAMILLO LEVESQUE, MAIRE
THÉRÈSE LAPORTE, SECR.-TRÉS. ADJOINTE


maire


secrétaire-trésorière adjointe

Certifiée, copie conforme
Donnée à Saint-Antonin,
ce _____

Secrétaire-trésorière

Le 7 septembre 2001

Monsieur Normand Fournier

Monsieur Harmel Lavoie

Objet : Passage de camions lourds sur la rue Principale

Messieurs,

Nous avons pris connaissance de votre lettre du 1^{er} août 2001 qui nous a été référée par le ministre des Transports, M. Guy Chevrette, dans laquelle vous nous faites part de la problématique soulevée par la volonté du conseil municipal de Saint-Antonin d'enlever l'interdiction au transport lourd sur la rue Principale entre la route 185 et le chemin de Rivière-Verte.

Nous devons vous rappeler que la décision de lever l'interdit sur la rue Principale relève de la compétence de la municipalité. Suivant notre analyse, le règlement qu'elle propose ne contrevient pas au Code de la sécurité routière.

Le ministère des Transports va transmettre sous peu à la municipalité de Saint-Antonin l'approbation du nouveau règlement 500-01, comme prévu à l'article 627 du Code de la sécurité routière.

Nous vous prions d'agréer, Messieurs, nos salutations distinguées.

Le directeur,



JEAN-LOUIS LORANGER, ing.

JLL/GD/Is

c. c. MM. André F. Bossé, sous-ministre adjoint, DGQE
Jean Bélair, ing., chef du CS de Cacouna

Direction du Bas-Saint-Laurent —
Gaspésie — Îles-de-la-Madeleine

92, 2^e Rue Ouest, bureau 101
Rimouski (Québec) G5L 8E6
Téléphone : (418) 727-3674
Télécopieur : (418) 727-3673



MUNICIPALITÉ DE LA PAROISSE DE SAINT-ANTONIN
261, rue Principale C.P. 340
Saint-Antonin (Québec) G0L 2J0

Doc. 3

Le 12 mars 2002

Monsieur Normand Fournier

Objet : Rue Principale

Monsieur,

Vous trouverez ci-joint copies de résolutions adoptées par le conseil municipal en date du 4 mars dernier relativement au sujet cité en rubrique :

- une relativement à votre lettre du 1^{er} février dernier;
- et une autre relativement à la demande adressée au MTQ quant au transfert de responsabilité.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos meilleurs sentiments.

La secrétaire-trésorière et
directrice générale,

Gina Dionne

GD/
p.j. (2)

EXTRAIT DU LIVRE DES DÉLIBÉRATIONS

SESSION RÉGULIÈRE DU CONSEIL MUNICIPAL DE SAINT-ANTONIN, TENUE LE LUNDI 4 MARS 2002, À 20 HEURES, À LA SALLE MUNICIPALE SITUÉE AU 6 RUE DU COUVENT, LIEU ORDINAIRE DES SESSIONS DE CE CONSEIL.

SONT PRÉSENTS :

LE MAIRE :	LUCIEN	BOURGOIN
LES CONSEILLERS :	PIERRE	VILLENEUVE
	LÉO PAUL	DIONNE
	LORRAINE	GUÉRETTE
	EUGÈNE	LAROCHELLE
	DENIS	FORTIN
	JEANNE-MANCE C.	PELLETIER

TOUS MEMBRES DU CONSEIL ET FORMANT QUORUM.

RÉSOLUTION NUMÉRO : 2002-03-78

OBJET : LETTRE DE CITOYENS – RUE PRINCIPALE

Demande :

Dans une lettre datée du 1^{er} février 2002, messieurs Normand Fournier, Harmel Lavoie et Réginald Bourgoïn font les demandes suivantes :

- 1.- que le conseil municipal demande au MTQ de reprendre la rue Principale sous sa garde au lieu du rang 1;
- 2.- que le conseil municipal demande au MTQ de prévoir un budget pour la construction d'un trottoir sur la rue Principale Est et Ouest, lors de la construction du viaduc en passant par l'entremise du député Mario Dumont;
- 3.- que le conseil municipal interdise l'utilisation du frein moteur (jacob) par résolution et installe les pancartes;
- 4.- que le conseil municipal demande une solution à la Sûreté du Québec pour que la limite de vitesse de 50 km/h soit respectée.

OBJET : LETTRE DE CITOYENS – RUE PRINCIPALE

Décision du Conseil municipal :

CONSIDÉRANT que le 13 février dernier, le conseil municipal s'est rencontré pour discuter de ces demandes;

CONSIDÉRANT que le 26 février dernier, les signataires de la pétition ont été rencontrés avec un représentant de la Sûreté du Québec;

EN CONSÉQUENCE, il est proposé par Denis Fortin, appuyé par Pierre Villeneuve, et résolu à la majorité d'informer les signataires de la lettre que :

- 1.- le conseil municipal est d'accord pour demander au MTQ de reprendre sous sa responsabilité la rue Principale (au lieu du 1^{er} rang), secteur compris entre la route 185 et le chemin de Rivière-Verte.
- 2.- suite aux discussions avec les signataires lors de la rencontre du 26 février dernier, le conseil municipal est d'accord pour faire une demande de subvention concernant la construction d'un trottoir sur la rue Principale Est et Ouest et le 1^{er} rang; la réalisation de ces travaux est conditionnelle à ce qu'ils soient subventionnés 100% par le gouvernement.
- 3.- le conseil municipal n'est pas en mesure d'interdire systématiquement l'utilisation du frein moteur (jacob) aux camionneurs puisque cet équipement comporte des avantages considérables sur le plan de la sécurité. Par contre, le maire est autorisé à adresser une lettre aux camionneurs de l'extérieur de la municipalité, afin de les inciter à utiliser le frein moteur qu'en cas de stricte nécessité. À cet effet, des panneaux seront installés incitant les camionneurs à limiter l'utilisation du frein moteur (jacob) et ce, sur le parcours en question.
- 4.- la Sûreté du Québec a déjà été rencontrée le 26 février dernier, afin de trouver une solution pour que la limite de vitesse de 50 km/h soit respectée.

Les conseillers Lorraine Guérette et Eugène Larochelle se prononcent contre la proposition.

(Sous réserve de l'approbation du procès-verbal)

Certifié, copie conforme
Ce 12 mars 2002



Gina Dionne,
Secrétaire-trésorière et
directrice générale



MUNICIPALITÉ DE LA PAROISSE DE SAINT-ANTONIN
261, rue Principale C.P. 340
Saint-Antonin (Québec) G0L 2J0

Le 12 mars 2002

Monsieur Jean Bélair
Ministère des Transports du Québec
101, route de l'Église
Cacouna (Québec) G0L 1G0

Objet : Rue Principale et 1^{er} rang

Monsieur,

Vous trouverez ci-joint une copie de résolution adoptée par le conseil municipal lors de la session régulière tenue le 4 mars dernier concernant un transfert de responsabilité des routes identifiées en rubrique.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de nos meilleurs sentiments.

La secrétaire-trésorière et
directrice générale,



Gina Dionne

GD/at
c.c. : Jean-Louis Loranger, MTQ-Rimouski

EXTRAIT DU LIVRE DES DÉLIBÉRATIONS

SESSION RÉGULIÈRE DU CONSEIL MUNICIPAL DE SAINT-ANTONIN, TENUE LE LUNDI 4 MARS 2002, À 20 HEURES, À LA SALLE MUNICIPALE SITUÉE AU 6 RUE DU COUVENT, LIEU ORDINAIRE DES SESSIONS DE CE CONSEIL.

SONT PRÉSENTS :

LE MAIRE :	LUCIEN	BOURGOIN
LES CONSEILLERS :	PIERRE	VILLENEUVE
	LÉO PAUL	DIONNE
	LORRAINE	GUÉRETTE
	EUGÈNE	LAROCHELLE
	DENIS	FORTIN
	JEANNE-MANCE C.	PELLETIER

TOUS MEMBRES DU CONSEIL ET FORMANT QUORUM.

RÉSOLUTION NUMÉRO : 2002-03-79

OBJET : DEMANDE À ADRESSER AU MTQ – RUE PRINCIPALE

CONSIDÉRANT la demande de citoyens pour que la rue Principale, secteur compris entre la route 185 et le chemin de Rivière-Verte, soit remise au MTQ, et que la municipalité reprenne sous sa responsabilité le 1^{er} rang, secteur compris entre la route 185 et le chemin de Rivière-Verte;

CONSIDÉRANT que cette demande est faite en raison du trafic lourd qui est autorisé à y circuler, et de la sécurité diminuée des piétons et automobilistes;

CONSIDÉRANT que les citoyens demandent la construction d'un trottoir sur cette partie de rue visée et ce, pour des raisons de sécurité;

CONSIDÉRANT que la marche est une activité physique très pratiquée, mais jugée dangereuse dans ce secteur en raison des excès de vitesse fréquents;

CONSIDÉRANT les coûts d'entretien de cette partie de rue, et les coûts élevés de la construction d'un trottoir;

**Municipalité de la
Paroisse de Saint-Antonin**

OBJET : DEMANDE À ADRESSER AU MTQ – RUE PRINCIPALE

EN CONSÉQUENCE, il est proposé par Denis Fortin, appuyé par Pierre Villeneuve, et résolu à l'unanimité de demander au MTQ :

- de reprendre sous sa juridiction une partie de la rue Principale, soit le secteur compris entre la route 185 et le chemin de Rivière-Verte,
- de remettre sous la juridiction municipale une partie du 1^{er} rang, soit le secteur compris entre la route 185 et le chemin de Rivière-Verte.

(Sous réserve de l'approbation du procès-verbal)

Certifié, copie conforme
Ce 12 mars 2002



Gina Dionne,
Secrétaire-trésorière et
directrice générale



MUNICIPALITÉ DE LA PAROISSE DE SAINT-ANTONIN
261, rue Principale C.P. 340
Saint-Antonin (Québec) G0L 2J0

Doc. 4

Le 2 avril 2002

Monsieur Mario Dumont
Député de Rivière-du-Loup
190-A, rue Hôtel de Ville
Rivière-du-Loup (Québec) G0L 2J0

**OBJET : DEMANDE D'AIDE FINANCIÈRE AUPRÈS DU DÉPUTÉ
POUR LA CONSTRUCTION D'INFRASTRUCTURES**

Monsieur,

Vous trouverez ci-joint copie de résolution adoptée par le Conseil municipal de Saint-Antonin lors de la session spéciale du 28 mars dernier relativement au sujet cité en rubrique.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

La secrétaire-trésorière et
directrice générale,



Gina Dionne

GD/at

p.j. (1)
c.c. M. Normand Fournier

EXTRAIT DU LIVRE DES DÉLIBÉRATIONS

SESSION SPÉCIALE DU CONSEIL MUNICIPAL DE SAINT-ANTONIN, DUMENT CONVOQUÉE PAR ÉCRIT, TENUE LE JEUDI 28 MARS 2002, À 20 HEURES, À LA SALLE MUNICIPALE SITUÉE AU 6 RUE DU COUVENT, LIEU ORDINAIRE DES SESSIONS DE CE CONSEIL.

SONT PRÉSENTS :

LE MAIRE :	LUCIEN	BOURGOIN
LES CONSEILLERS :	LÉO PAUL	DIONNE
	EUGÈNE	LAROCHELLE
	DENIS	FORTIN
	JEANNE-MANCE C.	PELLETIER

TOUS MEMBRES DU CONSEIL ET FORMANT QUORUM.

RÉSOLUTION NUMÉRO : 2002-03-132

**OBJET : DEMANDE D'AIDE FINANCIÈRE AUPRÈS DU DÉPUTÉ
POUR LA CONSTRUCTION D'INFRASTRUCTURES**

CONSIDÉRANT que des citoyens demandent la construction d'infrastructures et de travaux de voirie sur une partie de la rue Principale (secteur compris entre la route 185 et le chemin de Rivière-Verte), et ce pour des raisons de sécurité;

CONSIDÉRANT que cette demande est faite en raison du trafic lourd qui y est autorisé à circuler, et de la sécurité diminuée des piétons et automobilistes;

CONSIDÉRANT que la marche est une activité physique très pratiquée, mais jugée dangereuse dans ce secteur en raison des excès de vitesse fréquents;

CONSIDÉRANT que sur le 1^{er} rang, le trafic lourd est aussi autorisé à circuler, et que la sécurité des piétons et automobilistes est diminuée;

**OBJET : DEMANDE D'AIDE FINANCIÈRE AUPRÈS DU DÉPUTÉ
 POUR LA CONSTRUCTION D'INFRASTRUCTURES**

CONSIDÉRANT que des travaux d'infrastructures et de voirie rendraient beaucoup plus sécuritaires le déplacement des piétons et automobilistes sur ces parties de routes;

CONSIDÉRANT que les coûts relatifs à la construction d'infrastructures et de travaux de voirie sont évalués à près de 400 000\$;

CONSIDÉRANT le contexte budgétaire restreint et les demandes de travaux fort nombreuses;

EN CONSÉQUENCE, il est proposé par Denis Fortin, appuyé par Léo Paul Dionne, et résolu à l'unanimité de demander au député Mario Dumont une aide financière de 400 000\$ pour la construction d'infrastructures et de travaux de voirie sur la rue Principale (côtés est et ouest de la route 185), ainsi que le 1^{er} rang (côté est de la route 185).

(Sous réserve de l'approbation du procès-verbal)

Certifié, copie conforme
Ce 2 avril 2002


Gina Dionne,
Secrétaire-trésorière et
directrice générale

St-Antonin, le 27 mars 2002

Monsieur André Boisclair
Cabinet du ministre d'État aux Affaires municipales
à la Métropole, à l'Environnement et à l'Eau
et leader du gouvernement
Ministre de l'Environnement
Édifice Marie Guyart 30^e étage
675, Boul. René-Lévesque Est
Québec (Québec)
G1R 5V7

Objet : Demande de médiation concernant le réaménagement de la route 185 sur le territoire de St-Antonin et Rivière du Loup.

Monsieur,

Suite à une conversation avec Madame d'Aigle du BAPE, concernant notre lettre du 11 mars 2002, la présente est pour vous préciser les motifs et les intérêts du comité de citoyen de la rue principale à St-Antonin, vous demandant une médiation concernant le réaménagement de la route 185 sur le territoire de St-Antonin. Il est entendu que nous demandons une médiation et non une audience publique de façon à ne pas retarder le projet.

Les principaux motifs sont les suivants :

- L'étude d'impact de la firme TECSULT n'est pas exacte concernant le transport lourd sur la rue principale Est, entre la route 185 et le chemin Rivière-Verte.
- Les infrastructures existantes de la rue principale ne sont pas sécuritaires pour les résidents du secteur.

Notez bien encore que nous ne voulons pas retarder le projet qui est majeur et pressant pour notre collectivité. Nous sommes toujours prêt au dialogue(médiation) pour régler le problème, ce qui a été impossible d'obtenir de la part du conseil Municipal de St-Antonin.

Compte tenu de la réunion du 25 mars dernier ou nous fûmes quasi mis au banc des accusés par certains membres du conseil municipal de vouloir retarder le projet (voir lettre de convocation ci-jointe) nous ne voulons pas revivre une seconde situation similaire ou nous avons eu des menaces à peine voilées touchant l'intégrité physique et mentale de nos familles et de nous-mêmes .

Nous voulons avoir l'heure juste de votre part concernant les délais de médiation, car encore une fois, nous ne voulons pas retarder le projet.

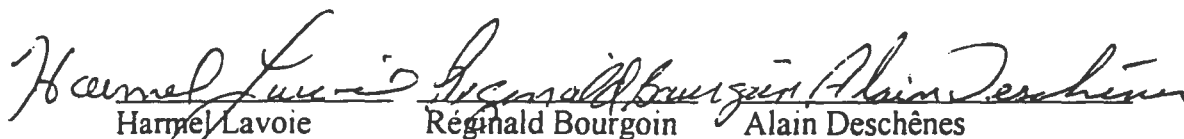
Nous sommes résidents du secteur et porte-parole du comité de citoyens de la rue principale.

En annexe :

- Lettre du 14 décembre 2000 au conseil municipal de St-Antonin avec pétition ci-jointe.
- Lettre du 1 août 2001 adressée à M. Mario St-Laurent .
- Lettre du 1 février 2002 adressée à M . Lucien Bourgoin maire de St-Antonin.

Nous vous remercions de l'attention portée à notre demande, veuillez agréer, Monsieur le ministre Boisclair, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Comité de citoyen rue Principale de St-Antonin :


Harriel Lavoie Réginald Bourgoin Alain Deschênes


Normand Fournier



MUNICIPALITÉ DE LA PAROISSE DE SAINT-ANTONIN
261, rue Principale C.P. 340
Saint-Antonin (Québec) G0L 2J0

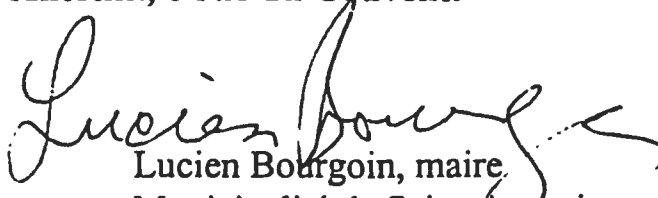
À TOUTE LA POPULATION DE SAINT-ANTONIN

**SUJET : Réaménagement de la route 185 sur les territoires de
Saint-Antonin et Rivière-du-Loup par le ministère des Transports**

Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), en collaboration avec le ministère des Transports et le ministère de l'Environnement, a tenu une séance d'information publique à Saint-Antonin le 12 mars dernier. Et ce, relativement au projet de réaménagement de la route 185 sur les territoires de Saint-Antonin et Rivière-du-Loup par le ministère des Transports. Les personnes participantes à cette séance ont pu prendre pleinement connaissance des travaux projetés et s'informer sur toute question touchant le projet, y compris l'étude d'impact comme telle ou encore, la procédure d'évaluation environnementale.

Nous savons maintenant qu'une demande d'audience publique a été déposée auprès du BAPE de la part d'un groupe de citoyens. Cette demande a des conséquences qui impliquent un **sérieux retard** quant au commencement des travaux.

À cet effet, le Conseil municipal invite les citoyens de Saint-Antonin à assister à une **réunion d'information** afin de faire le point en la matière. Cette réunion aura lieu **le lundi 25 mars 2002, à 19 h 30, à la salle municipale de Saint-Antonin, 6 rue du Couvent.**


Lucien Bourgoin, maire
Municipalité de Saint-Antonin
Ce 21 mars 2002

St-Antonin, le 14 décembre 2000

Conseil Municipal de St-Antonin
261 Principale
St-Antonin
G0L 2J0

Objet : Transport lourd sur la rue Principale

Mesdames, Messieurs,

Par la présente, nous voulons exprimer notre désaccord face à l'éventuel retour du transport lourd sur notre rue principale située entre la route 185 et le chemin Rivière-Verte à St-Antonin (+ ou - 1,4km). Vous trouverez ci-annexée notre pétition confirmant cette demande de vos citoyens.

Donc, permettez-nous de vous questionner du bien fondé de la possibilité du volte-face du conseil Municipal face au retour éventuel du transport lourd sur cette rue : Voir résolution 433-98 ci-jointe. Pourquoi étais-ce si prioritaire de passer cette résolution il y a 2 ans??? D'ailleurs cette résolution a été adoptée majoritairement le 4 mai 1998. Les conseillers Municipaux présents étaient Messieurs : Pierre Villeneuve, Léopold Dionne, Lucien Bourgoïn et Denis Fortin. Nous vous demandons ce qu'il y a de changé à la sécurité des résidents qui était primordial à l'époque. D'ailleurs souvenez-vous qu'il y a eu sur cette portion de la rue principale des accidents avec perte de vie. Est-ce tout simplement le lobbying des transporteurs (camions lourds) qui va faire renverser la décision, reléguant la sécurité et la tranquillité des citoyens au second plan.

Contrairement à ce qui a été véhiculé dernièrement par certaines personnes, ce n'est pas le Ministère des Transports qui veut un retour des camions lourds sur notre rue principale. Après un appel téléphonique auprès de Monsieur Yvon Lavoie et Monsieur Jean Bélair du Ministère des Transports, ils nous confirment qu'ils n'ont rien à voir dans cette demande, puisque le Ministère des Transports a juridiction sur le Premier rang seulement et en assume par le fait même, les réparations que pourraient causer le passage des camions lourds ainsi que la sécurité des résidents.

Il est illogique que tant de camions recommencent à circuler dans une artère de si grande concentration de population, sans que des correctifs soient apportés. Notre sécurité et celle de nos enfants l'exigent. De plus, Mesdames, Messieurs, il y a peut être des coûts majeurs à prévoir pour refaire le pavage (vibration dans les maisons), trottoirs, dos d'âne pour ralentir les conducteurs récalcitrants de façon à faire respecter les limites de vitesse. Il ne faut pas oublier les bris occasionnés par le passage des camions lourds; nous n'avons pas à vous demander qui en assumera les frais?

Il n'en demeure pas moins que la rue Principale demeure une zone de grande densité de population et que la solution la plus évidente est de faire passer les Transporteurs par les zones qui ont déjà été désignées.

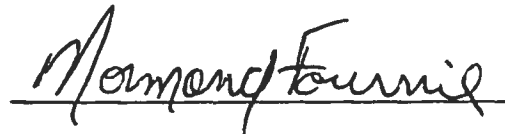
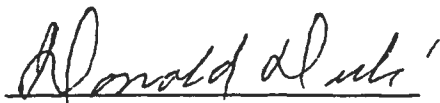
Nous vous remercions de votre appui et nous comptons que vous saurez prioriser la sécurité de vos citoyens face aux pressions des Transporteurs.

Le comité Rue Principale(est) de St-Antonin

Membres du comité

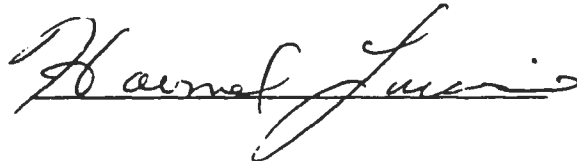
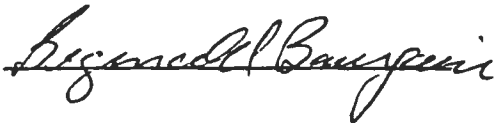
Donald Dubé

Normand Fournier



Réginald Bourgoin

Harmel Lavoie



c.c. : Madame Gilberte Côté
Attaché politique M. Mario Dumont

Messieurs Yvon Lavoie & Jean Bélair
Ministère des Transports

6

Reguliere Smache

Waffdaire Lehel

~~_____~~

~~Attn: [illegible]~~ ~~Relia [illegible]~~

~~_____~~

James P. Brown

E. G. S. A.

James L. Linn

Lucy L. Jones

Deborah Stelin

Pétition

Par la présente nous vous demandons de conserver le règlement déjà en vigueur, qui interdit le passage de camions lourds dans notre rue résidentielle, soit la rue Principale à St-Antonin (situé entre chemin Rivière-Verte et la route 185) pour les raisons suivantes.

1^e Pas de zone piétonnière le long de la chaussée (ex : trottoir).

2^e Mauvais état de la chaussée, ce qui occasionne au passage des camions lourds des vibrations dans nos maisons.

3^e Fonctionnement du frein moteur (jacob).

4^e Incapacité de la Sureté du Québec de faire respecter les limites de vitesse à plusieurs camionneurs délinquants.

Il y aurait un tracé idéal qui est : route 185. Chemin de la Plaine. Chemin Témiscouata ou Chemin Rivière-Verte. Pourquoi ce tracé n'est-il pas utilisé. Nous vous demandons de considérer nos vies et celle de nos enfants prioritaire face aux raisons pseudo-économique des camionneurs.

Reginald Bourgeois

Thérèse Garon

Benoît Dumas

Edna Opil

Ernie Paré

Danielle Prailley

Bernadette Madec

Lucille Martini

Albert Martini

Duc Nath

Antonin

St Antonin

St Antonin

St Antonin

St Antonin

St Antonin

St Antonin

St Antonin

St Antonin

St Antonin

St Antonin

Wade Cannon

Alvin Babin

CHARLES Theriault

Sonia Nadeau

Reine Parent

Donat Theriault

Camille LeBel

Leon Lefebvre

Estelle Lefebvre

Eugenie Moreau

Andie Michaud

Lois Plante

Marcel Bérubé

François Lefebvre

Maurice Soler

Elain Gagné

Louise Gagné

Marco Gagné

Melanie Gagné

François Gagné

Bernard Delbec

St-Antoine

St-Antoine

ST-ANTOINE

St-Antoine

St-Antoine

St-Antoine

St-Antoine

St-Antoine

St-Antoine

St-Antoine

St-Antoine

St-Antoine

St-Antoine

St-Antoine

St-Antoine

St-Antoine

St-Antoine

—

—

—

—

Herman Bari

Deane Lavoie

Denise Bastonary

Donis Bouchie

Hajnal Japic

Jakey Fuke

Ardisy Pujie

Cherrie Spun

Sylvia

Mildred Pujie

Maurice Vignault

Ulie Maurais

Albert Maurais

Claudia Housie

Robert Selje

Rachelle Dumont

Charles Housie

Jackie Miller

Suzanne Theriault

Margine Beaulieu

Ann X. L. L.

L. Lande Bouchie

Cherrie Lavoie

Denise Pujie

Normand Fournier

Normand Lavoie

Cherie Deshaies

Luzi Boasvi

Marthe Beauvais

Amedei Beaujeu

Amik Beaujeu

Gilbert Scott

Celine Berube

25th

William Landay

Alain Pelletieri

Machine La Bruie

Paul Sappone, Jr.

Theresa Lasswell

Julien A. Piusse

1 Biogitte Söhne

Leibniz Lake

Gedric Beredē

Valerie Madgwick

Myra C. C. C.

Lise CHOIVARD

Hermond Baulin

St. Antonin

St Pauli

St. Antoni

St. Antonio

F-Antonin

J. Aciporn

St Cator

3 St. Antonin

St. Antonio

Centoxeni

Platen 2

St Antonio

S. Antoinette

St-Antonin

St. Antonin

St. Anthony

St. Anthony's

5/ Antonis

Le 1 août 2001

M. Mario St-Laurent
Cabinet de M. Guy Chevrete
700 boul. René Lévesque
Place Haute Ville
Québec
G1R 5H1

Objet : Passage de camions lourds sur une route très achalandée par les piétons.

Monsieur,

Suite à notre conversation téléphonique vous, trouverez ci-joint un historique des démarches de notre comité.

- 4 mai 1998, la municipalité de St-Antonin passe un règlement (433-98) P.J. 1, demandant au Ministère des Transports d'interdire le passage de véhicules lourds sur la rue principale. Par le même règlement, elle demandait de transférer ce droit de passage au premier rang. Dans ce règlement, la Municipalité invoque la protection du réseau routier et la sécurité des citoyens dans une zone résidentielle.
- Suite à cette démarche le ministère a fait des réparations au rang 1.
- En 2000, malgré cette interdiction, les camions lourds passent toujours sur la rue principale. Suite à cet état de fait nous avons demandé que soit installé des pancartes prévues indiquant l'interdiction de passage des camions lourds, de façon à ce qu'ils utilisent le tracé à cet effet.
- Fin 2000, un conseiller nous avisa qu'il y avait des pressions fait par 4 transporteurs pour avoir la permission de passer par les deux rues soit la rue principale et le 1^{er} rang. En décembre 2000, nous avons fait parvenir une lettre ainsi qu'une pétition des résidents du secteur au conseil municipal. Comme vous le constatez dans cette lettre, nous ne nous objectons pas par obstination, mais bien pour assurer notre sécurité et celle de nos enfants. Si on veut passer qu'on le fasse de façon sécuritaire et intelligente, trottoir, dos d'âne pour ralentir la circulation qui déjà est trop vite, de même que l'interdiction d'utiliser les freins moteurs (Jacob).

Nous nous posons de sérieuses questions : comment se fait-il que tout à coup tout soit redevenu sécuritaire dans la rue principale et ce sans aucune réparation depuis la dite demande de réglementations par le conseil municipal. Est-ce tout simplement que notre conseil voulait faire faire les travaux au premier rang par le ministère des transports ? Il est à noter que nous sommes fatigués de voir certaines personnes camoufler les pancartes avec des sacs à poubelles, même si le règlement n'est pas abrogé. Sachez Monsieur St-Laurent que ces gestes pourraient être interprétés par certains comme de la provocation. Est-ce à dire que les petits citoyens n'ont qu'à subir face à certains individus peu scrupuleux de la sécurité des autres.

Nous vous remercions de l'attention portée à notre demande et nous vous prions d'agréer, Monsieur St-Laurent l'expression de nos meilleurs sentiments.


Normand Fournier


Harmel Lavoie

P.J. 1-Résolution 433-98

- 2-Lettre au Conseil Municipal
- 3-Données d'accident 2000 dans le secteur
- 4-Notes personnelles du comité
- 5-Lettre du producteur de tourbe Berger

St-Antonin, le 1^{er} février 2002

Monsieur Lucien Bourgoin (maire)
261, Principale
St-Antonin (Québec)
G0L 2J0

Objet: Sécurité et quiétude sur la rue Principale

Monsieur,

Considérant que le conseil a réautorisé le retour des véhicules lourds dans la rue Principale Est.

Considérant que tous les payeurs de taxes de St-Antonin vont défrayer les coûts d'entretien.

Considérant que le ministère des transports a fait sa signalisation sur la route 185 pour que le rang 1 Est, qui est sa propriété ne soit plus employé et que la rue Principale Est qui appartient à la municipalité le soit pour les véhicules lourds.

Considérant que notre sécurité est laissée pour contre car nous n'avons aucune place sécuritaire pour marcher en hiver (dégagement de 3 pieds entre la voie de circulation automobiles et les bancs de neige). En plus, les camions et les automobiles ne respectent pas la limite de vitesse.

Considérant que vous et le conseil municipal avez accepté le mandat de veiller au bien être et à la sécurité de vos concitoyens en vous présentant comme maire et conseillers.

Nous vous demandons qu'il soit résolu par le conseil,

- de demander au ministère des transports de reprendre la rue Principale sous sa garde au lieu du rang 1
- de demander au ministère des transports de prévoir un budget pour la construction d'un trottoir sur la rue Principale Est et Ouest, lors de la construction du viaduc en passant par l'entremise de notre député M. Mario Dumont
- d'interdire l'utilisation de frein moteur (jacob) par résolution et installer les pancartes d'interdisant, comme il y a sur la Boul. Thériault et sur la rue Fraser à Rivière-du-loup et à bien d'autres endroits dans la province
- de demander une solution à la sûreté pour que la limite de vitesse de 50 km soit respectée

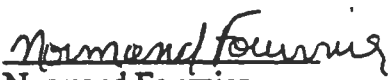
Monsieur Bourgoin, vous comprendrez que tout ce que nous vous demandons ne coûtera rien aux contribuables de St-Antonin, sauf les pancartes pour frein moteur; interdit que nous pourrions payer sur présentation de la facture.

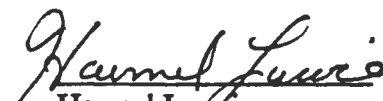
Après avoir lu l'article public dans un de nos hebdomadaires avant Noël 2001, nous avons compris que vous étiez à l'écoute de la population et prêt à servir nos demandes. Par le fait même, nous vous rappelons qu'il y a eu une pétition qui est demeurée sans réponse.

Nous vous demandons, Monsieur Bourgoin, de bien vouloir donner suite à chacune de nos demandes énumérées ci-haut, en nous informant de votre réponse affirmative ou dans le cas de refus nous vous prions de nous faire part des raisons de cette décision, et bien sûr dans un cas comme dans l'autre nous comptons recevoir le tout dans un communiqué écrit.

Recevez, Monsieur Bourgoin, nos salutations distinguées.

Le comité des citoyens


Normand Fournier


Harmel Lavoie

Réginald Bourgoin

cc: MM Mario Dumont, député
Denis Fortin

lieux sur ces propriétés qui sont encore en exploitation, mais sont tout de même susceptibles de l'être dans un avenir rapproché (tel que mentionné, la plupart des tourbières qui bordent la route 185 ne sont plus à l'état naturel). En outre, d'autres petites propriétés où se déroulent des activités d'extraction de tourbe ont été considérées sur le chemin des Raymond.

4.3.2.3 Équipements et infrastructures en place

Les équipements et les infrastructures existants sont présentés selon cinq grandes catégories suivantes :

- le transport;
- l'énergie;
- les communications;
- l'approvisionnement et le traitement des eaux;
- la gestion des matières résiduelles;
- le tourisme et les loisirs.

À l'échelle régionale, les équipements et infrastructures sont montrés sur la figure 4.5, alors qu'au plan local, ils sont localisés sur la figure 4.6. Le lecteur notera que certains des équipements ou infrastructures inventoriés sont parfois considérés comme des sources de contraintes anthropiques par les instances municipales chargées de l'aménagement du territoire.

Transport

En cette matière, le texte présenté ici ne vise qu'à apporter un complément d'information par rapport aux infrastructures décrites aux chapitres 2 et 3.

Premièrement, au chapitre des infrastructures routières, il faut mentionner qu'en plus d'être interdite sur le 2^e Rang, entre le chemin de Rivière-Verte et la route 185, la circulation de véhicules lourds en transit est également prohibée sur le 1^{er} Rang, à l'ouest de la route 185, de même que sur la rue Principale à Saint-Antonin (voir figure 4.5). Pour ce qui est du 3^e Rang à Saint-Antonin, la circulation lourde n'est permise que pour donner accès à la route 185; cela vise le site de Construction B.M.L. de même que les autres sites d'extraction de matériaux granulaires que l'on retrouve le long de cet axe routier.

Région du Saguenay-Lac-Saint-Jean	
Intensité : Forte	Importance : Forte
Valorisation : Forte	
Durée : Permanente	
Étendue : Régionale	

Plus généralement pour toutes les entreprises productrices de tourbe, la **modification de certains parcours actuels de camionnage pourra se traduire par un gain ou une perte de temps, ainsi que par une augmentation ou une réduction de certaines dépenses comme le carburant.** La mise en place d'un demi-échangeur au 1^{er} Rang ne permettra plus les virages en direction sud.

Concrètement, *Les Tourbières Berger*, *Tourbière H. Théberge* et *Premier Horticulture Ltée* devront utiliser le chemin de desserte entre les 1^{er} et 2^e Rangs et l'échangeur du 2^e Rang pour leurs expéditions vers le Nouveau-Brunswick. En particulier, pour *Les Tourbières Berger*, les camions en provenance du Nouveau-Brunswick devront aussi utiliser le même parcours, mais en sens inverse, pour alimenter l'usine de l'entreprise sur le 1^{er} Rang.

L'intensité de cet impact est jugée faible pour plusieurs raisons. D'abord, les distances supplémentaires à parcourir sont courtes (en deçà de 0,5 km), et ne sauraient donc pas traduire une augmentation très significative des temps de parcours (augmentation estimée à environ 50 sec). Ensuite, les expéditions vers le Nouveau-Brunswick, donc vers le sud, représentent une très faible proportion des livraisons totales des entreprises (entre 5% et 20%, voir figure 3.7). Très peu de mouvements seront pénalisés à cet égard, puisque *Premier Horticulture Ltée* continuera d'employer presque à 100 % la route de La Plaine pour ses expéditions, et que *Les Tourbières Berger* et *Tourbière H. Théberge* utiliseront les bretelles au nord du 1^{er} Rang pour leurs livraisons vers Montréal et Québec.

Un parcours alternatif pourrait même contribuer à limiter les manœuvres supplémentaires dans l'éventualité où les camions emprunteraient le chemin de Rivière-Verte, jusqu'à sa jonction avec

la route 185, pour se diriger vers le sud. Les camions des sites d'extraction de matériaux granulaires de Saint-Modeste utilisent d'ailleurs déjà ce parcours pour se diriger vers le sud car le camionnage est prohibé sur une partie du 2^e Rang (entre la route 185 et le chemin de Rivière-Verte). L'intensité de l'impact sur les sites d'extraction de matériaux granulaires de Saint-Modeste est même nul puisque leurs camions pourront continuer de se diriger vers le nord en empruntant le 1^{er} Rang.

??
o n

Enfin, l'intensité de cet impact sera d'autant plus faible qu'un impact positif résultera du projet pour les tourbières avec l'aménagement d'un pont d'étagement au 1^{er} Rang. D'une part, la réalisation du projet contribuera à réduire le temps d'attente pour traverser la route 185. Ce temps a été estimé à environ 45 sec en moyenne sur une base annuelle par les entreprises productrices de tourbe. Selon ces mêmes entreprises, il peut atteindre au-delà de deux minutes lors de forts achalandages sur la route 185 durant la période estivale.

D'autre part, ce pont d'étagement aura pour effet de rendre les traversées de la route 185 beaucoup plus sécuritaires. Considérant les effets positifs du demi-échangeur au 1^{er} Rang, l'importance de l'impact négatif qui en résultera est qualifiée de faible. Elle pourrait même s'avérer nulle ou positive au bout du compte.

La modification de certains parcours de camionnage pourrait se traduire par un gain ou une perte de temps, ainsi que par une augmentation ou une réduction de certaines dépenses comme le carburant.

Intensité : Faible	Importance : Faible
Valorisation : Forte	
Durée : Permanente	
Étendue : Régionale	

JACOB : DEMANDE PAR McNISTEL

FOURTOLEBER

5-94

Amélioration de la route 185 à Rivière-du-Loup et Saint-Antonin
Étude d'impact sur l'environnement

À plus long terme, il existe une possibilité que le chemin de Rivière-Verte soit utilisé de préférence au 1^{er} Rang pour accéder plus rapidement à la route 185 en direction du Nouveau-Brunswick. En effet, au lieu d'emprunter le chemin de desserte entre les 1^{er} et 2^e Rangs et l'échangeur qui s'y trouve, les exploitants de tourbes pourraient plutôt être tentés d'employer le chemin de Rivière-Verte pour rejoindre la route 185 lorsqu'ils auront des livraisons à effectuer vers le sud.

De la même façon, les camions de matières premières en provenance du Nouveau-Brunswick, et qui alimentent Les Tourbières Berger, pourraient opter pour le même parcours, mais en sens inverse.

L'impact appréhendé sur le chemin de Rivière-Verte en matière de qualité de l'air est cependant jugé de faible intensité, même s'il est susceptible d'affecter une quarantaine de résidences de plus que celles localisées le long du 1^{er} Rang. Premièrement, le chemin de Rivière-Verte est déjà souvent utilisé pour le camionnage de matériaux granulaires en provenance des sites d'extraction de Saint-Modeste.

Deuxièmement, le flot additionnel de véhicules des entreprises productrices de tourbe qui pourraient emprunter cet axe pourrait représenter, au maximum, seulement un peu plus de 3 100 camions / année (voir figure 3.7). Si on considère que les livraisons sont effectuées de manière constante tout au long de l'année et que l'approvisionnement des usines se fait de mai à octobre, les pointes possibles de camionnage en période estivale pourraient comporter de 14 à 18 camions / jour. Le nombre de camions qui circulent quotidiennement sur le chemin de Rivière-Verte, à l'heure actuelle, peut être estimé entre 550 et 650, et ceci sur la base des débits journaliers qu'on y observe présentement (de 3 300 à 3 800 véhicules / jour entre les 1^{er} et 2^e Rangs) et du pourcentage de véhicules lourds enregistré sur la route 185 (aux alentours de 17%).

Ainsi, l'augmentation du camionnage se situerait vraisemblablement entre 2,5 et 3,0 % sur le chemin de Rivière-Verte. Somme toute, cette augmentation n'est donc pas très élevée. Elle correspondrait à 1 véhicule / heure de plus, puisque la presque totalité du camionnage

20 CAMIONS
10 À 15 CAMIONS
15 CAMIONS
ALAIN NORMAND
Jean Charost
ALAIN MAJOLIE
Chemin Rivière-Verte → Rivière-Verte
CULVIE TRANS PORT

CONSTRUCTION JEAN PAUL LANDRY INC 10 CAMIONS
ALBERT ~~BOUCHER~~ CASTONGUAY 5 CAM
ANDRE BOUCHER 5 CAM
Pelligrini 5 CAM

s'effectue le jour et en soirée, et non la nuit. La durée de l'impact résultant de cette augmentation pourrait être permanente, mais son étendue demeurera assez ponctuelle. Dans ces circonstances, l'importance de l'impact appréhendé est jugée faible.

Déplacement des véhicules lourds vers le chemin de Rivière-Verte	
Intensité : Faible	Importance : Faible
Valorisation : Moyenne	
Durée : Permanente	
Étendue : Ponctuelle	

b) Mesures d'atténuation proposées

Les mesures d'atténuation proposées pour minimiser les impacts négatifs du projet sur la qualité de l'air sont présentées au bas du tableau 5.18. Ces mesures visent principalement à réduire les nuisances à cet égard lors des travaux de construction.

c) Importance de l'impact résiduel

L'importance de l'impact résiduel sur la qualité de l'air pendant les travaux de construction sera faible car des mesures d'atténuation seront prévues pour incommoder le moins possible les résidants. Par ailleurs, l'importance de l'impact résiduel liée aux changements de parcours du camionnage pour le transport ou la livraison de la tourbe sera négligeable, voire nulle si des mesures incitatives (ou coercitives à la limite) sont mises en œuvre pour maintenir les conditions actuelles du transport des véhicules lourds.

Soulignons toutefois qu'un déplacement des véhicules lourds vers le chemin de Rivière-Verte se traduirait en impact positif pour les résidants du 1^{er} Rang, entre la route 185 et le chemin de Rivière-Verte. Cependant, moins de résidants profiteraient de cet avantage par rapport à ceux, plus nombreux, qui devraient vivre avec une augmentation du trafic de véhicules lourds sur le chemin de Rivière-Verte. Par contre, le camionnage sur le 1^{er} Rang est plus important que sur le chemin de Rivière-Verte et les marges de recul avant sont plus petites. On dénombre

actuellement près de 50 camions qui empruntent quotidiennement le 1^{er} Rang pour alimenter les usines de production de tourbe à partir des sites d'exploitation localisés du côté ouest de la route 185 (8 200 camions annuellement, sur six mois, figure 3.7).

5.3.3.9 Ambiance sonore

Une étude sectorielle concernant l'impact du projet sur l'ambiance sonore a été effectuée en 1999/2000. Cette étude a permis d'identifier et d'évaluer les impacts probables du projet le long de la route 185, à la fois en période de construction et d'exploitation. Les relevés et modélisations sonores ont été effectués dans un corridor de 300 m de part et d'autre de la route. L'étude de bruit fait partie du dossier soumis pour l'obtention du certificat d'autorisation environnementale du projet.

Par ailleurs, comme pour la qualité de l'air, les modifications des parcours de camionnage des exploitants de tourbe peuvent entraîner le déplacement des nuisances qui lui sont associées, dont l'augmentation du bruit. Aucune mesure ni modélisation n'a été effectuée aux abords du chemin de Rivière-Verte. Les impacts appréhendés sur l'ambiance sonore sont énumérés au tableau 5.19.

a) Impacts

En période de construction, **les nuisances occasionnées par le bruit seront perçues localement par la population établie en bordure des aires d'intervention le long de la route 185, ou encore en bordure des voies de circulation empruntées par la machinerie et les camions**. Les résidents des 1^{er} et 2^e Rangs seront les plus susceptibles d'être touchés. Tel que mentionné au point se rapportant à la qualité de l'air, on compte une trentaine de résidences dans une bande de 300 m de chaque côté de la route 185 le long de ces deux axes transversaux. Le nombre de résidences aux 1^{er} et 2^e Rangs est à peu près équivalent. Au 1^{er} Rang, sauf une exception, toutes les résidences à moins de 300 m de la route 185 sont du côté est, soit du côté où se fera l'élargissement. Au 2^e Rang, le nombre de résidences est sensiblement le même de chaque côté de la route 185.