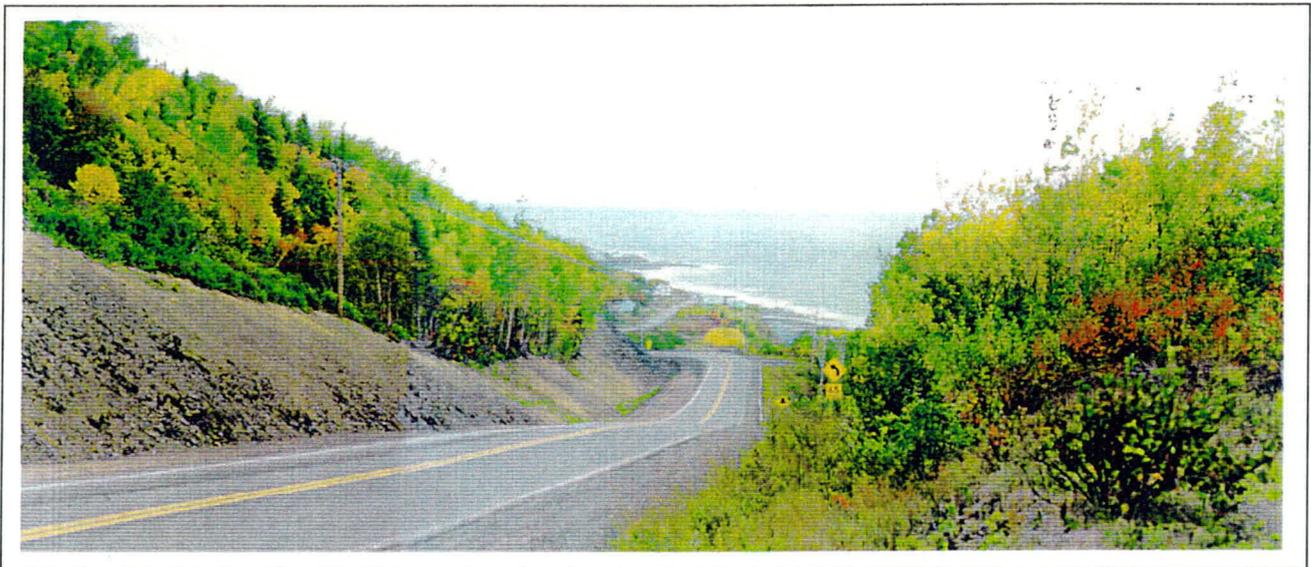


Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Réaménagement de la route 132 en Gaspésie
Municipalité de Cloridorme
Côte du Belvédère

Projet n° 20-3172-7901-A



Étude d'impact
sur l'environnement
déposée au ministre
de l'Environnement
et de la Faune du Québec

Rapport principal

CANQ
TR
1276

Mars 1998

Équipe de réalisation

Ministère des Transports du Québec

Direction

Huan Nguyen, ingénieur SST Chef de service

Analyse et réalisation

Michel Michaud, géographe	SST	Milieu humain et chargé d'étude
Robert Delisle, biologiste	SST	Milieu biophysique et édition
Carole Dumont, technicien	SST	Cartographie et infographie
Denis Roy, archéologue	SST	Archéologie
Fabien Bouchard, technicien	SST	Mise en plan par CAO DAO
Fabien Lecours, architecte du paysage	SST	Milieu visuel
Gilles Dussault, ingénieur	SST	Sécurité et circulation
Hélène Dumais, réviseur	DC	Révision linguistique
Michel Gourdeau, ingénieur	SST	Plans d'avant projet

Collaboration

Berthold Bussièrès, ingénieur	DT	Information sécurité et circulation
Christian Bourget, ingénieur	DT	Information et étude d'opportunité
Guyanne Gosselin, technicienne	DT	Responsable à l'environnement
Mario Gosselin, ingénieur	CS de Gaspé	Chargé de projet et plans et devis
André Drolet, ingénieur	SGG	Étude géotechnique

Légende

CAO-DAO	Conception et dessin assistés par ordinateur
CS	Centre de service de New Carlisle
DC	Direction des communications
DT:	Direction territoriale du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine
SC:	Service de la conception, Direction des structures
SGG:	Service géotechnique et géologie, Direction des laboratoires et chaussées
SST:	Service du support technique, Direction générale de Québec et de l'Est

Gaspé



QTRD

*CANQ
TR
1276*

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
930, CHEMIN SAINTE-FOY
6^e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC)
G1S 4X9

Table des matières

Introduction	
1 PROBLÉMATIQUE ET JUSTIFICATION DU PROJET	3
1.1 Localisation du projet	3
1.2 Caractéristiques géométriques et structurales de la route 132 existante	5
1.3 Conditions de la circulation	7
1.3.1 Croissance antérieure	8
1.3.2 Évolution de la demande en matière de transport	9
1.4 Sécurité routière	9
1.5 Problématique associée à la saison hivernale	11
1.6 Objectifs visés	11
1.7 Conclusion par rapport à l'intervention	12
1.8 Recherche et analyse de solutions	12
2 DESCRIPTION DES COMPOSANTES DU MILIEU	13
2.1 Délimitation et justification de la zone à l'étude	13
2.2 Méthodologie	15
2.3 Milieu physique	15
2.3.1 Climat	15
2.3.2 Géologie, géomorphologie et dépôts de surface	17
2.3.3 Physiographie	18
2.3.4 Hydrogéologie	19
2.3.5 Hydrologie	19
2.4 Milieu biologique	20
2.4.1 Végétation	20
2.4.1.1 Région naturelle	20
2.4.1.2 Zone et domaine de végétation	20
2.4.1.3 Groupements végétaux de la zone à l'étude	21
2.4.1.4 Groupements végétaux dans le corridor des tracés	23
2.4.1.5 Stades de développement	23
2.4.1.6 Utilisation actuelle et potentielle	25
2.4.1.7 Groupements végétaux fragiles ou exceptionnels	25
2.4.1.8 Habitats floristiques significatifs	25
2.4.1.9 Espèces menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées	25
2.4.2 Faune	26
2.4.2.1 Faune terrestre	26
2.4.2.2 Faune avienne	26
2.4.2.3 Faune ichthyenne	27
2.4.2.4 Habitats fauniques significatifs	27
2.4.2.5 Espèces menacées ou vulnérables susceptibles d'être ainsi désignées	27
2.5 Milieu humain	27
2.5.1 Rôle et importance de la route 132	28
2.5.2 Caractéristiques socio-économiques	28
2.5.3 Utilisation du sol	29
2.5.3.1 Milieu bâti	31
2.5.3.2 Patrimoine bâti	31
2.5.3.3 Sites d'extraction	32
2.5.3.4 Usages forestiers, sylvicoles et agricoles	32
2.5.3.5 Sites et équipements touristiques et récréatifs	32

2.5.3.6 Approvisionnement en eau potable et infrastructures de services publics	33
2.5.4 Aménagement du territoire	35
2.5.4.1 Concept d'aménagement	35
2.5.4.2 Grandes orientations de l'aménagement du territoire	35
2.5.4.3 Grandes affectations du territoire	39
2.5.4.4 Périmètre d'urbanisation	39
2.5.4.5 Plan d'urbanisme de la municipalité de Cloridorme	39
2.5.4.6 Projets municipaux	40
2.5.5 Caractéristiques visuelles du paysage	41
2.5.5.1 Méthode d'analyse	41
2.5.5.2 Caractéristiques visuelles du paysage de la zone à l'étude	41
2.5.6 Archéologie	45
3 MÉTHODE D'ANALYSE ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS	46
3.1 Détermination de l'importance d'un impact	46
3.2 Mesures d'atténuation et de compensation	48
3.3 Impact résiduel	48
3.4 Présentation des résultats	48
4 DESCRIPTION DES VARIANTES DU TRACÉ	52
4.1 Variante 1	52
4.1.1 Tracé en plan et profil en long	52
4.1.2 Profil en travers	54
4.2 Variante 2	54
4.2.1 Tracé en plan et profil en long	54
4.2.2 Profil en travers	56
4.3 Variante 3 : La route «en quai»	57
4.3.1 Aspects techniques, entretien et coût	57
4.3.2 Aspects environnementaux	58
5 ANALYSE COMPARATIVE DES VARIANTES	61
5.1 Aspects techniques et coût	61
5.2 Sécurité et circulation	62
5.3 Aspects environnementaux	62
5.3.1 Milieu biologique	62
5.3.1.1 Variante 1 (nord)	62
5.3.1.2 Variante 2 (sud)	63
5.3.2 Milieu humain : bâti et utilisation du sol	63
5.3.2.1 Variante 1 (nord)	63
5.3.2.2 Variante 2 (sud)	64
5.3.3 Milieu humain : caractéristiques visuelles du paysage	65
5.3.3.1 Variante 1 (nord)	65
5.3.3.2 Variante 2 (sud)	65
5.3.3.3 Comparaison	65
6 IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION DANS LE CAS DE LA VARIANTÉ 1	69
6.1 Milieu biologique	69
6.1.1 Méthode d'évaluation des impacts pour le milieu biologique	69
6.1.2 Milieu riverain côtier et végétation dans la falaise (B-1)	69
6.1.2.1 Impact	69
6.1.2.2 Mesures d'atténuation	69
6.1.2.3 Impact résiduel	71
6.1.3 Lac Bouchard (B-2)	71
6.1.3.1 Impact	71
6.1.3.2 Mesures d'atténuation	71

6.1.3.3 Impact résiduel.....	71
6.1.4 Conclusion.....	71
6.2 Milieu humain.....	73
6.2.1 Méthode d'évaluation des impacts pour le milieu bâti.....	73
6.2.2 Impacts temporaires et mesures d'atténuation.....	74
6.2.3 Impacts permanents.....	75
6.3 Milieu visuel.....	82
6.3.1 Perte de la vue attrayante vers le paysage côtier pour des résidants et pour les usagers... 82	
6.3.2 Perception d'une cicatrice visuelle laissée par l'ancien corridor.....	83
6.3.3 Diminution du caractère naturel du paysage de la zone d'étude causée par les nivellements et le déboisement.....	83
6.4 Archéologie.....	88
7 PROGRAMME DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI.....	89
7.1 Première phase : préparation des plans et devis.....	89
7.2 Deuxième phase : construction.....	89
7.3 Troisième phase : utilisation et entretien.....	90
Conclusion	
Annexe 1	Carte 1 : Utilisation actuelle et projetée du sol Carte 2 : Variantes du tracé Carte 3 : Impacts et mesures d'atténuation de la variante 1
Annexe 2	Avis de projet, Ministère des Transports
Annexe 3	Directive, Ministère de l'Environnement et de la Faune
Annexe 4	Photographies, route 132, Côte du Belvédère
Annexe 5	Synthèse des procédures d'acquisition et procédures légales d'expropriation
Annexe 6	Règlement sur les conditions de disposition des immeubles excédentaires
Annexe 7	Résultat de la consultation auprès du ministère de l'Environnement et de la Faune sur la présence potentielle d'espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables dans la région
Annexe 8	Signification des abréviations du tableau 3.5 : Types de couvert dans la zone à l'étude
Annexe 9	Cartes et photographies aériennes consultées
Annexe 10	Résolutions municipales et correspondance
Bibliographie	

Liste des tableaux

Tableau 2.1 Statistiques mensuelles et annuelles sur la température et les précipitations, Grande-Vallée, station n° 7052865, 1963-1990	16
Tableau 2.2 Statistiques sur les vents : fréquence par observations, Grande-Vallée, station n° 7052865, 1977-1989	17
Tableau 2.3 Types de roches présentes dans la formation de Cloridorme	17
Tableau 2.4 Caractéristiques du domaine bioclimatique	20
Tableau 2.5 Types de couverts dans la zone à l'étude	23
Tableau 2.6 Espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables	26
Tableau 2.7 Évolution de la population régionale, 1976-1991	29
Tableau 2.8 Thème du tourisme : synthèse de la problématique, des orientations et des objectifs d'aménagement, MRC de La Côte-de-Gaspé	37
Tableau 2.9 Thème du transport : synthèse de la problématique, des orientations et des objectifs d'aménagement, MRC de La Côte-de-Gaspé	38
Tableau 3.1 Détermination de l'intensité de l'impact	49
Tableau 3.2 Matrice de détermination de l'importance de l'impact	50
Tableau 3.3 Classement des impacts par l'ordre d'importance	51
Tableau 4.1 Tracé en plan de la variante 1	53
Tableau 4.2 Profil en long de la variante 1	53
Tableau 4.3 Hauteur et largeur moyennes des déblais et des remblais de la variante 1	53
Tableau 4.4 Tracé en plan de la variante 2	54
Tableau 4.5 Profil en long de la variante 2	56
Tableau 4.6 Hauteur et largeur moyennes des déblais et des remblais de la variante 2	56
Tableau 5.1 Comparaison des volumes de remblais et de déblais des variantes 1 et 2	61
Tableau 5.2 Comparaison du coût des variantes 1 et 2	62
Tableau 5.3 Synthèse de l'analyse visuelle des variantes	66
Tableau 5.4 Synthèse des éléments de comparaison des variantes	67
Tableau 6.1 Impacts et mesures d'atténuation ou de compensation quant au milieu biologique	72
Tableau 6.2 Guide pour l'appréciation de l'intensité de l'impact environnemental par la perte d'une marge de recul avant	74
Tableau 6.3 Impacts et mesures d'atténuation ou de compensation quant au milieu humain	77
Tableau 6.4 Impacts et mesures d'atténuation ou de compensation quant au milieu visuel	84

Liste des figures

Figure 1.1 Localisation du projet	4
Figure 1.2 Section en travers de la route 132 actuelle	5
Figure 1.3 Caractéristiques géométriques de la route 132 dans la zone à l'étude	6
Figure 1.4 Diagramme d'écoulement de la circulation, péninsule gaspésienne, 1992,	7
Figure 1.5 Croissance des débits journaliers moyens annuels, 1984-1996	8
Figure 1.6 Schéma d'accident	10
Figure 2.1 Zone à l'étude	14
Figure 2.2 Physiographie	18
Figure 2.3 Groupements végétaux dans la zone à l'étude	22
Figure 2.4 Classes d'âge des groupements végétaux de la zone à l'étude	24
Figure 2.5 Limites de la MRC de La Côte-de-Gaspé et des municipalités	30
Figure 2.6 Périmètre de protection de la prise d'eau municipale	34
Figure 2.7 Inventaire du milieu visuel	43
Figure 2.8 Paysages de la zone d'étude	44
Figure 3.1 Détermination de l'importance des impacts par agrégation des paramètres d'évaluation	47
Figure 4.1 Profil en travers en milieu rural, type C	55
Figure 6.1 Critères d'analyse et d'évaluation des impacts de la composante biologique	70

INTRODUCTION

Le présent projet s'inscrit dans le cadre des nombreuses interventions effectuées depuis une vingtaine d'années pour améliorer la route 132 sur son parcours le long de la péninsule gaspésienne. Ce projet s'intègre dans un plus vaste projet de réfection de cette route nationale en Gaspésie. Déjà, plusieurs tronçons ont été refaits sur la rive nord de la péninsule et le long de la baie des Chaleurs.

En effet, c'est au cours des années 70 que le ministère des Transports du Québec (MTQ) décida d'entreprendre un programme global de réaménagement de la route 132 ceinturant la péninsule gaspésienne en raison des déficiences géométriques prononcées que comportait cette route par rapport à sa vocation nationale. À l'époque, les 145 km de cette route du côté nord de la Gaspésie, entre les localités de Saint-Joachim-de-Tourelle et de L'Anse-à-Valleau, étaient visés dans ce programme d'ensemble et le Ministère commença les études d'impact et la préparation de projets sur plusieurs tronçons de route.

Il est important de souligner que le projet de réfection de la route 132 entre La Martre et Marsoui a fait l'objet d'une demande et d'un traitement isolé par le ministère de l'Environnement et de la Faune (MEF), vu la nécessité de réaménager ce tronçon à court terme. Une étude d'impact a été réalisée et déposée au ministère de l'Environnement en 1983 (Roche, 1983) pour ce tronçon de route, alors qu'une série de sept tronçons de la route 132, localisés entre Cap-au-Renard et Gros-Morne (soit : Cap-au-Renard, de Cap-au-Renard à La Martre, de Ruisseau-à-Rebours à Rivière-à-Claude, de Rivière-à-Claude à Petit-Cap, de Mont-Saint-Pierre à Mont-Louis, de Mont-Louis à l'Anse-Pleureuse et de l'Anse-Pleureuse à Gros-Morne) ont été regroupés dans une seconde étude d'impact, celle-ci déposée en 1984. Les travaux projetés sur plusieurs de ces tronçons ont pour la plupart été achevés depuis.

Ainsi, à la suite du dépôt de l'avis de projet (1981), de la parution de la directive (1982), puis du dépôt de l'étude d'impact (septembre 1983) concernant le tronçon de route La Martre-Marsoui, le certificat d'autorisation de réalisation (décret n° 866-85) a été délivré le 8 mai 1985. Il autorisait le projet de reconstruction de la route 132 sur une longueur approximative de 8,5 km, soit de l'ouest de Cap-au-Renard à l'est de Cap-au-Renard et de Ruisseau-à-Rebours à l'ouest de Rivière-à-Claude. Le réaménagement de la route dans le secteur de Cap-au-Renard a été effectué après l'obtention des autorisations légales, mais le projet routier n'est pas encore réalisé dans le second secteur mentionné.

Au début des années 80, le Ministère mit en œuvre l'étude environnementale pour le réaménagement de huit nouveaux tronçons compris dans les 145 km de route entre Saint-Joachim-de-Tourelle et L'Anse-à-Valleau. Par la suite, considérant l'envergure du secteur à étudier, l'ensemble de la distance a été scindé en deux tronçons (tronçons 15 et 16) regroupant chacun quatre projets d'intervention et un mandat a été confié à une firme conseil pour la réalisation d'études d'impact distinctes pour chacun des tronçons de route. Deux avis de projet distincts, réunissant l'ensemble des projets de chacun des tronçons étudiés,

ont donc été présentés au MEF en 1987 et les directives pour la réalisation des études d'impact furent données au cours de la même année.

L'étude d'impact du tronçon 15 concernait les quatre projets situés dans la Municipalité régionale de comté (MRC) de Denis-Riverin (La Martre, Mont-Louis, l'Anse-Pleureuse et Gros-Morne) et celle du tronçon 16 visait les interventions localisées dans la MRC de La Côte-de-Gaspé (Petite-Vallée, Pointe-à-la-Frégate, Saint-Yvon, Grand-Étang (anciennement Saint-Héliér) et l'Anse-à-Valleau).

Cependant, des restrictions d'ordre budgétaire ont retardé la préparation ou la réalisation, selon le cas, de plusieurs projets. Par ailleurs, les études d'impact des nouveaux projets des tronçons 15 et 16 n'ont jamais été menées à terme ni transmises au MEF pour dépôt.

Le projet initial dans le secteur de Pointe-à-la-Frégate (municipalité de Cloridorme) s'étendait sur une distance de 4,4 km à partir de l'est de la localité de Pointe-à-la-Frégate jusqu'à Petite-Anse. Il faisait partie de l'étude d'impact des quatre projets du tronçon 16 de la route 132.

Seule une partie du projet initial dans le secteur de Pointe-à-la-Frégate, dans la municipalité de Cloridorme, est actuellement jugée prioritaire et devrait être réalisée au cours des prochaines années. Les trois autres projets font l'objet d'une réévaluation pour une réalisation à long terme, en fonction de l'évolution future des besoins de circulation et du budget du ministère des Transports à cet égard.

Le 20 janvier 1997, le Ministère a donc retiré l'avis de projet du 10 août 1987 qui comprenait quatre secteurs d'intervention le long du tronçon 16 de la route 132. Il a présenté un nouvel avis de projet ne concernant que l'intervention prévue dans la municipalité de Cloridorme (secteur de Pointe-à-la-Frégate). Ce projet demeure assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, son emprise moyenne étant supérieure à 35 m.

Le présent document constitue l'étude d'impact déposée pour l'obtention du certificat d'autorisation de réalisation conformément à la Loi sur la qualité de l'environnement et au Règlement général relatif à l'évaluation et à l'examen des impacts sur l'environnement.

1 PROBLÉMATIQUE ET JUSTIFICATION DU PROJET

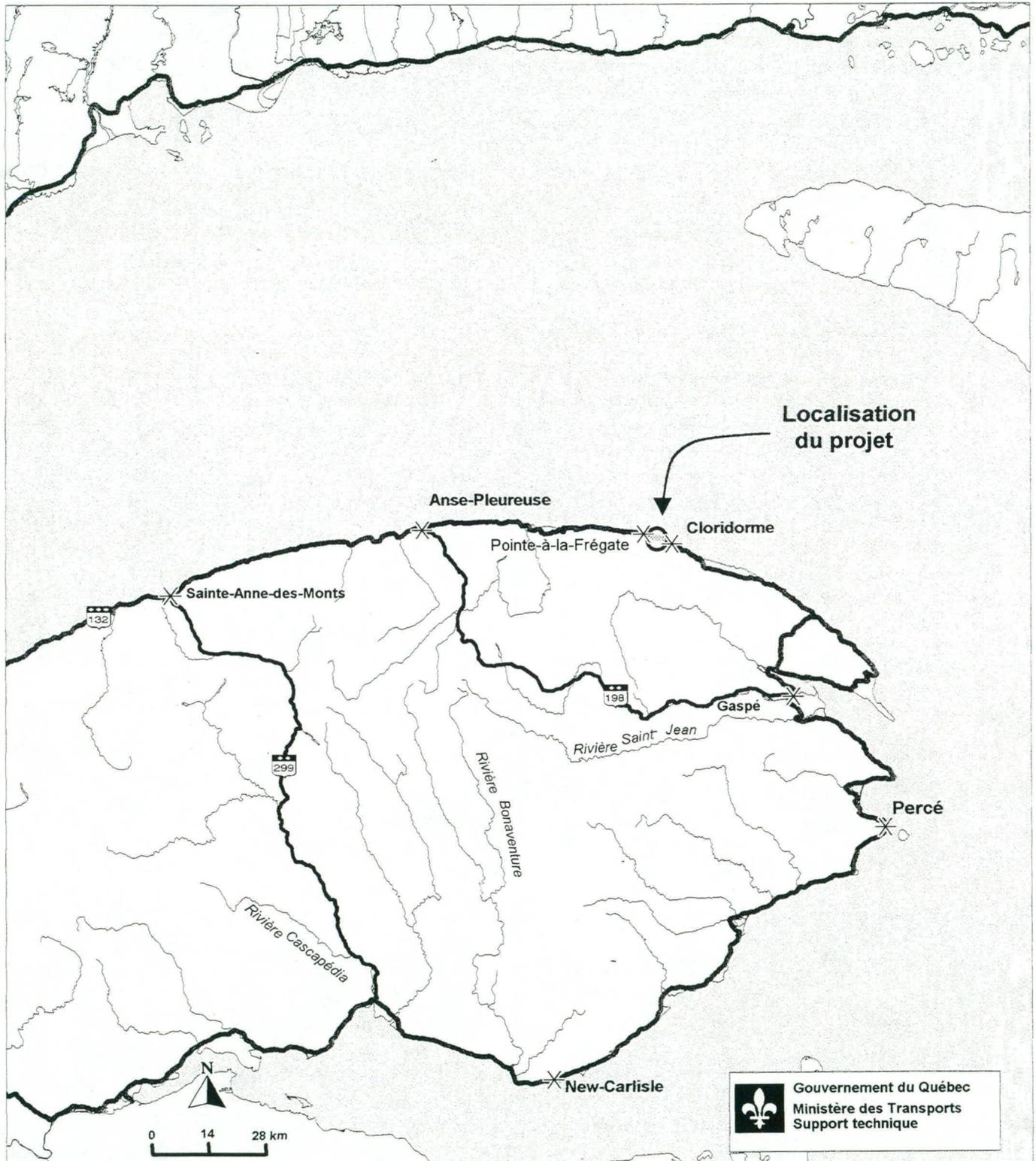
La section 2 présente le contexte général du projet (du point de vue des transports), les principaux éléments de la problématique et la justification de l'intervention. Elle consiste principalement à actualiser le contenu de l'étude de justification ayant mené à la réalisation de l'étude d'impact pour les projets du tronçon 16 de la route 132.

Après une brève présentation de la vocation de la route 132 en Gaspésie et de la localisation du projet, sont ensuite analysées les caractéristiques de la route actuelle sur le plan de la géométrie, de la structure, de la circulation et de la sécurité routière. Les objectifs de l'intervention, la nécessité d'intervenir, l'analyse et la recherche de solutions complètent le tout.

1.1 Localisation du projet

La Figure 1.1 présente la localisation du projet. Ce dernier est situé entre les localités de Pointe-à-la-Frégate et de Cloridorme-Ouest dans les limites municipales de Cloridorme. Pour les besoins de l'étude de justification, l'analyse a été réalisée sur 1,3 km du tronçon et de la section d'inventaire 16-040.

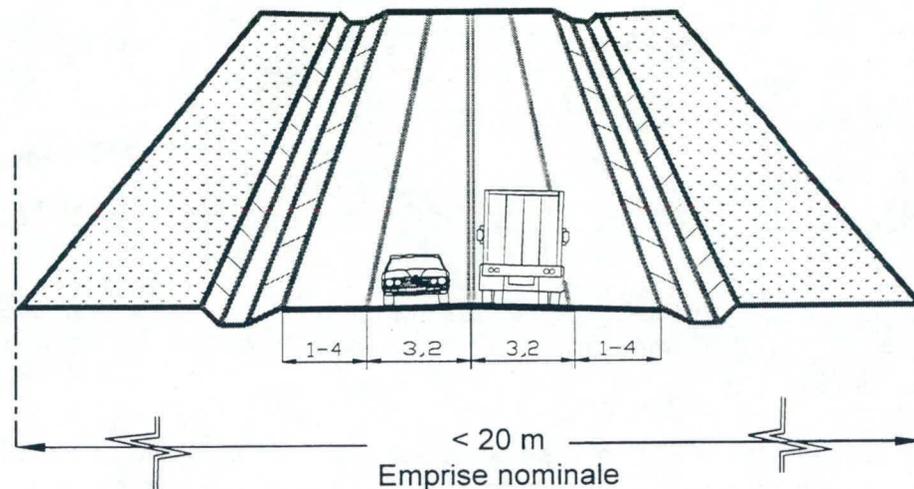
Figure 1.1 Localisation du projet



1.2 Caractéristiques géométriques et structurales de la route 132 existante

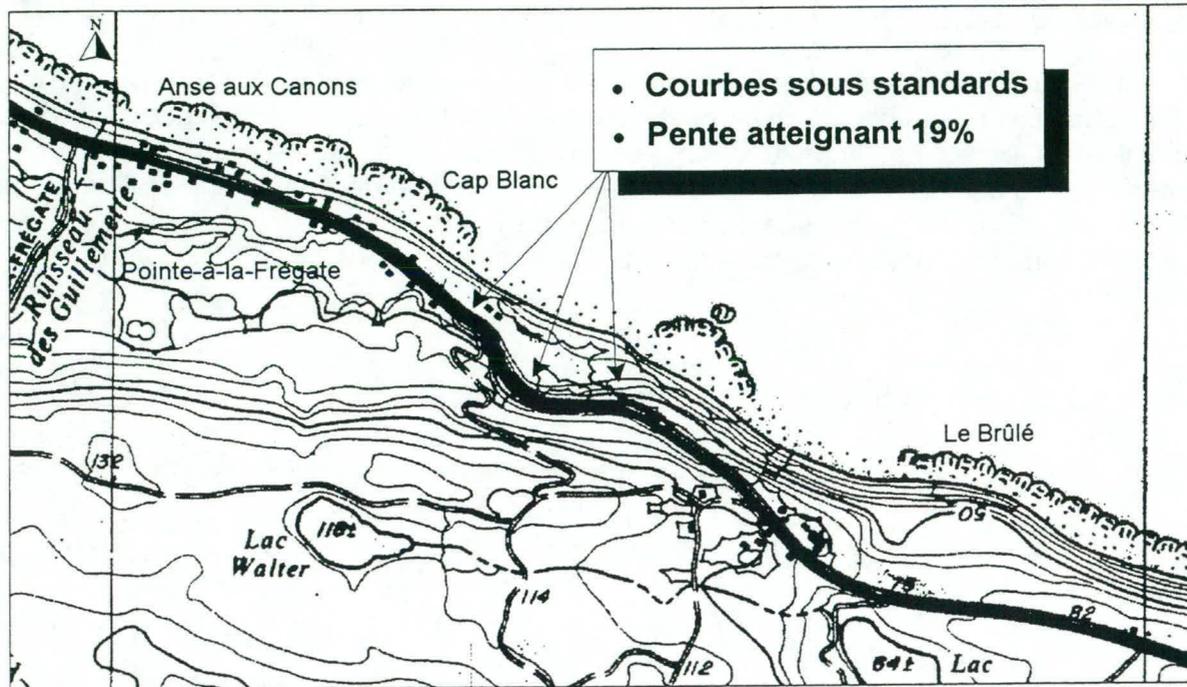
La chaussée de la route illustrée à la Figure 1.2 se compose de deux voies pavées d'environ 3,2 m chacune et de deux accotements variant de 1,0 à 4,0 m. Les accotements sont partiellement pavés par endroit, sinon ils sont constitués de schiste ou de gravier. Ces dimensions sont inférieures à la norme actuelle pour ce type de route. Aujourd'hui, la norme prévoit une chaussée composée de deux voies de 3,5 m et de deux accotements pavés de 2,5 m chacun. L'emprise de la route est aussi très étroite (inférieure à 20 m) par rapport à sa vocation.

Figure 1.2 Section en travers de la route 132 actuelle



Les principales caractéristiques géométriques de la route sont présentées à la Figure 1.3. Le secteur étudié compte une succession de sept courbes. Trois de celles-ci sont annoncées avec une vitesse sécuritaire réduite, soit deux avec une vitesse recommandée de 65 km/h et une de 55 km/h.

Figure 1.3 Caractéristiques géométriques de la route 132 dans la zone à l'étude



De plus, dans le cas des courbes dites «sous-standard» il faut composer avec une forte pente qui atteint 19 p.100. Comme à cet endroit la route longe le flanc de la montagne, le versant nord est très abrupt.

Les possibilités de dépassement sont médiocres sur des distances d'au moins 20 km de part et d'autre de la zone à l'étude. En fait, les courbes, les pentes ou encore la combinaison des deux réduisent régulièrement la distance de visibilité offerte au conducteur circulant sur la route 132. En outre, la visibilité des conducteurs désirant s'engager dans la route à partir d'une intersection ou d'un accès privé est à l'occasion insuffisante pour leur permettre d'effectuer toute manoeuvre de façon sécuritaire. Dans la zone à l'étude, c'est notamment le cas en face du numéro civique 244 et de l'ancien restaurant-motel Bellevue (voir les photos 14, 15, 19 et 20 de l'annexe 4).

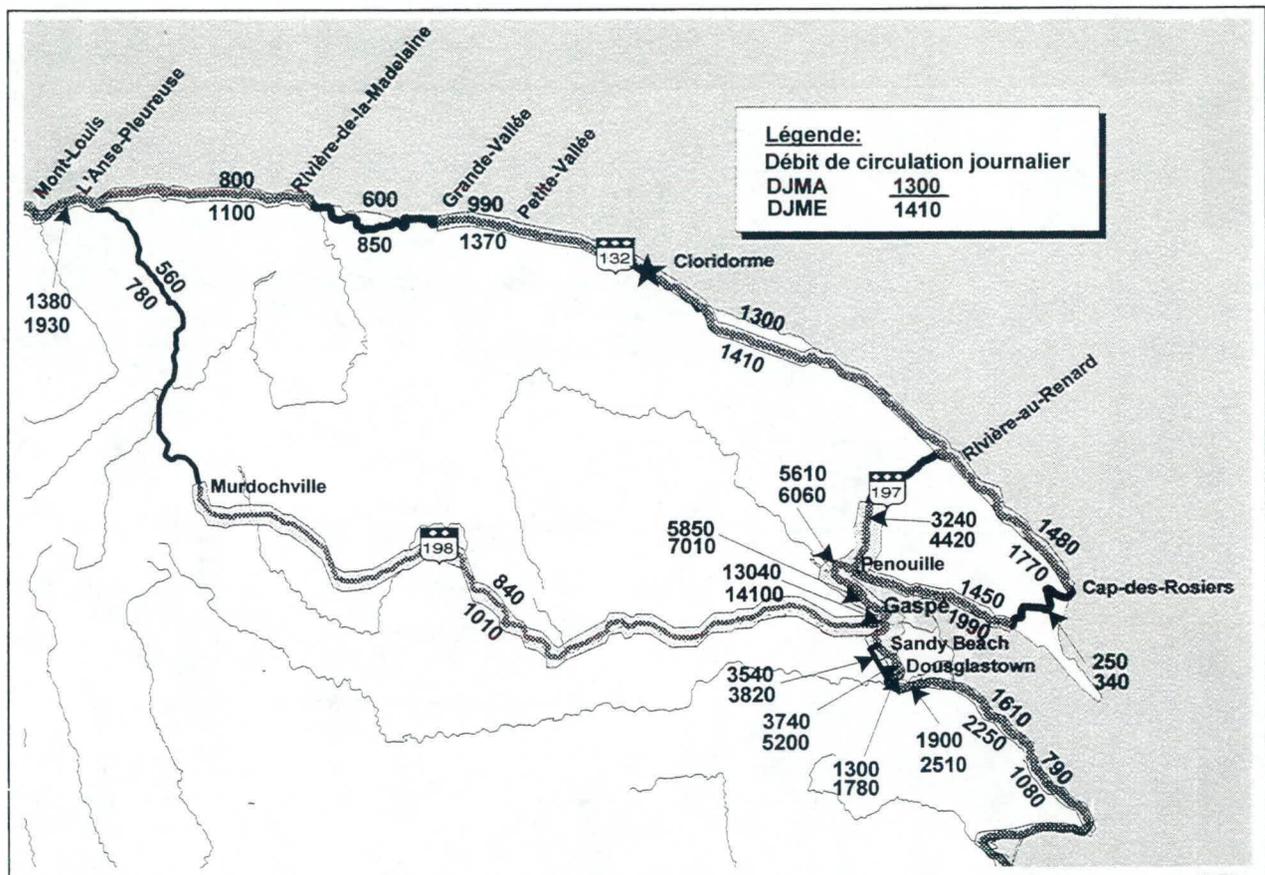
Par ailleurs, l'état structural de la chaussée a atteint un niveau de détérioration avancé ou excessif. Des affaissements ou des fissures multiples et longitudinales dues à de légers glissements de remblais peuvent être observés par endroits.

1.3 Conditions de la circulation

Les débits de circulation journaliers moyens annuels (DJMA) sur le versant nord de la péninsule gaspésienne varient de 600 à 1 500 véhicules, tandis que les débits de circulation journaliers moyens estivaux (DJME) se situent entre 850 et 1 900 véhicules. La Figure 1.4, tirée du diagramme d'écoulement de la circulation (1992), illustre en détail la répartition du trafic sur cette route provinciale. Dans la zone d'étude, le DJMA est estimé à 1 300 véhicules.

Le pourcentage de véhicules commerciaux est estimé à 9. Cela représente en fait le passage quotidien de 120 véhicules commerciaux comportant trois essieux et plus.

Figure 1.4 Diagramme d'écoulement de la circulation, péninsule gaspésienne, 1992,



Le débit horaire de conception choisi est la 30^e heure la plus achalandée de l'année. Elle a été estimée à 180 véhicules. En d'autres mots, on compte 29 autres heures dans l'année où il circule plus de 180 véhicules. Bien entendu, ce débit de conception est un débit

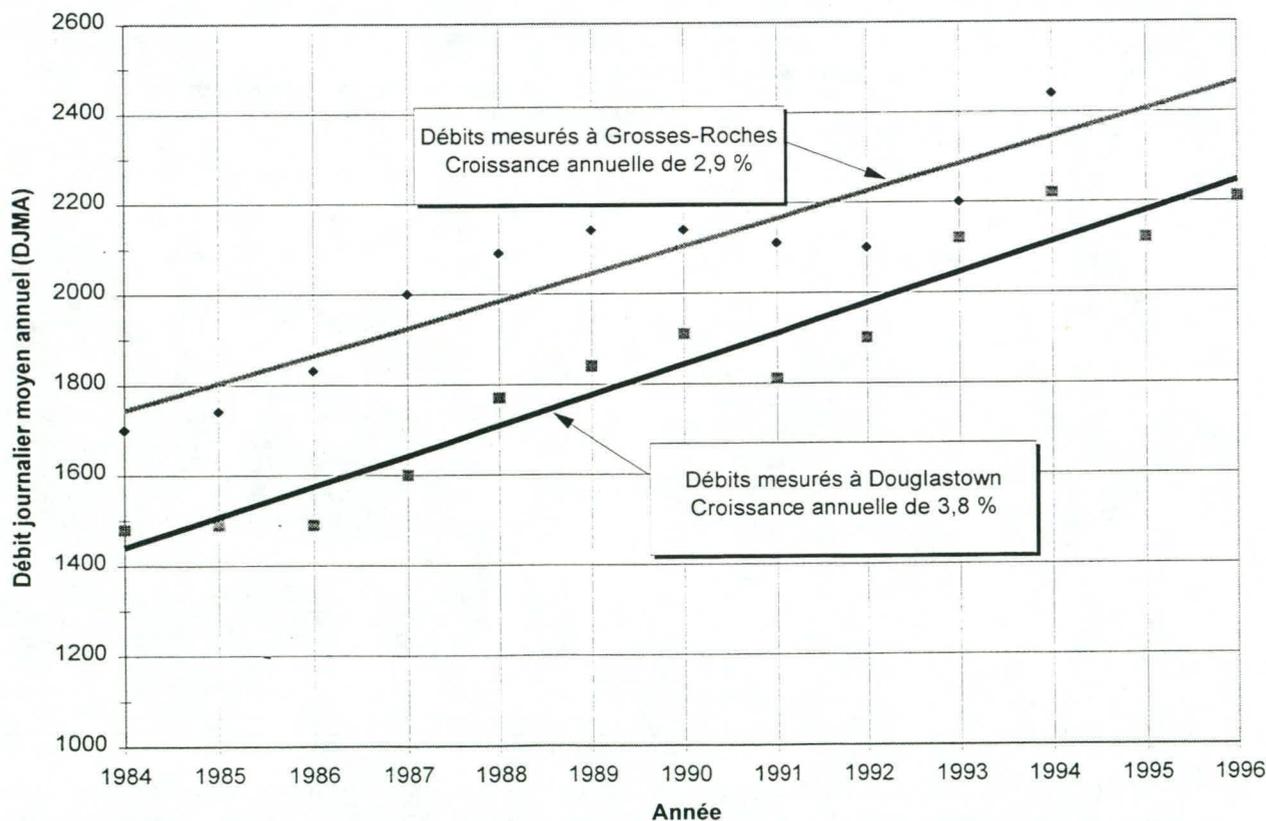
approximatif basé sur des relevés sporadiques. Compte tenu du fait qu'il est relativement faible, nous n'avons pas jugé nécessaire d'approfondir la qualité de cette donnée.

Selon la méthode basée sur le «Highway capacity manual», le niveau de service correspondant à ce débit horaire de conception est qualifié de très bon.

1.3.1 Croissance antérieure

La croissance de la circulation sur la route 132 a été estimée à partir des deux compteurs permanents installés à Grosse-Roche (municipalité située à l'est de Matane) et à Douglastown (municipalité intégrée à Gaspé située au sud de Sandy-Beach). Ces compteurs sont en opération à l'année longue. Ils nous indiquent le nombre de véhicules par tranche d'une heure ayant circulé sur le site de comptage. À partir de ces résultats, il est possible de qualifier plus précisément la circulation et d'établir son profil mensuel, journalier et horaire. De même, les tendances de la circulation peuvent être évaluées à partir de l'historique de ces compteurs. La Figure 1.5 présente les variations annuelles des débits de circulation mesurés d'après ces deux sites de comptage.

Figure 1.5 Croissance des débits journaliers moyens annuels, 1984-1996



Ces deux sites étant de part et d'autre de la zone à l'étude, nous avons présumé que les variations mensuelles et journalières sont sensiblement les mêmes dans celles-ci. Les données de circulation agrégées indiquent des variations mensuelles très fortes: ainsi, le débit journalier moyen de juillet atteint près de 160 p.100 du débit journalier moyen annuel. À l'inverse, le débit journalier moyen d'hiver est faible, en particulier en janvier avec seulement 65 p.100 du débit de référence (DJMA).

1.3.2 Évolution de la demande en matière de transport

La croissance moyenne de la circulation depuis les douze dernières années est représentée par les deux droites apparaissant à la Figure 1.5. Le taux de croissance cumulatif du débit journalier moyen annuel est de 2,9 p.100 pour la section située à Grosses-Roches et de 3,8 p.100 pour celle à Douglastown.

À la suite de l'évaluation de différents facteurs et en raison de l'expérience passée, nous avons considéré une croissance de 2 p.100 comme hypothèse de projection pour les vingt prochaines années. Cette croissance est qualifiée d'optimiste et est associée à un contexte économique favorable.

Donc, si l'on considère cette croissance comme constante pour les vingt prochaines années, le débit de l'heure de conception (30^e heure la plus achalandée) se situerait autour de 270 véhicules. La mobilité serait encore aussi bonne qu'actuellement avec la venue d'une centaine de véhicules pendant les heures d'achalandage élevé. Donc, on ne prévoit pas de difficulté liée à la mobilité sur la route 132 dans la zone à l'étude.

1.4 Sécurité routière

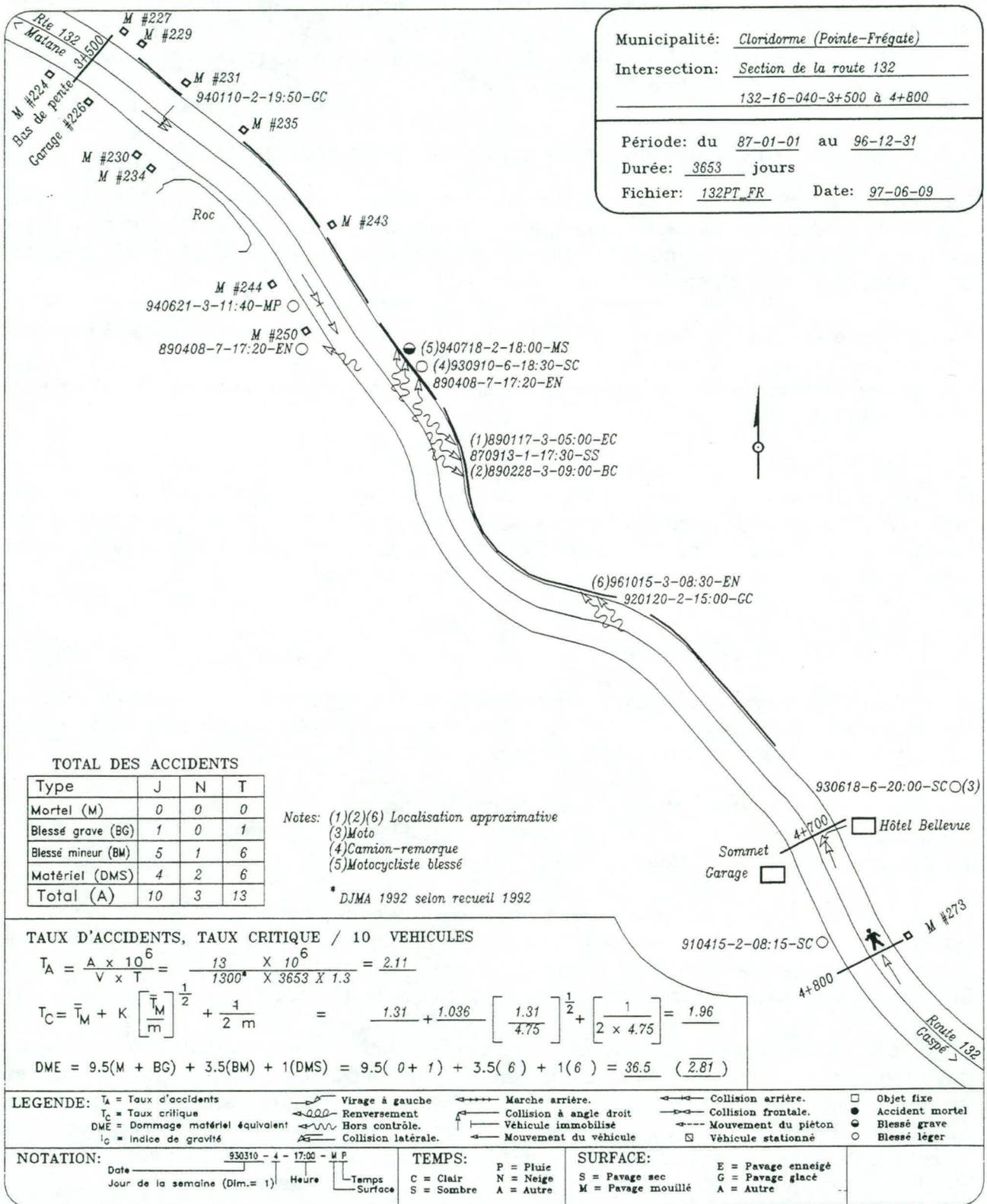
L'étude de sécurité est basée sur le relevé des accidents englobant une période de dix ans, soit de janvier 1987 à décembre 1996. Les données proviennent de la base de données des accidents de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ).

Au total treize accidents ont été rapportés par les policiers sur une section de 1 300 m. L'étude de la typologie des accidents présentée, à la Figure 1.6 permet de faire ressortir les caractéristiques prédominantes suivantes.

Le taux d'accident est de 2,74 accidents par million de véhicules circulant sur cette section de 1,3 km ; il est supérieur au taux critique d'accident évalué à 2,54. Ce fait permet de rejeter l'hypothèse que cette section est sécuritaire. Compte tenu de la circulation dans ce secteur, la récurrence des accidents est plus élevée que la normale.

L'année 1989 a été plus difficile à cet égard que les autres: il y a eu quatre accidents; en 1994, on en comptait un de moins. Le nombre moyen d'accidents par année est de 1,3. Les accidents ont causé des blessures graves dans un cas, des blessures légères à six occasions et des dommages matériels pour les six autres. Six des treize accidents proviennent de collisions auto-auto, auto-moto ou auto-piéton alors que les neuf autres sont relatives à des sorties de route où un seul véhicule était impliqué, soit :

Figure 1.6 Schéma d'accident



- six par des véhicules automobiles;
- deux par des camions remorques;
- un par une moto.

Les conditions de la chaussée étaient pour ces cas, une chaussée glacée ou enneigée dans 7 cas, sèche à quatre occasions et mouillée pour les deux autres accidents.

On peut conclure que la zone à l'étude présente un potentiel élevé d'accident grave. La combinaison des courbes prononcées, des pentes et du versant abrupt de la route représente un mélange redoutable pour la sécurité des usagers. De plus, la faible visibilité dans certains endroits, augmente les risques encourus par les usagers.

1.5 Problématique associée à la saison hivernale

La difficulté rencontrée l'hiver par les camions lourds et les autobus scolaires pour monter ou descendre la côte représente également un élément de justification dans la décision du Ministère d'intervenir. La montée occasionne souvent des bris aux véhicules lourds lesquels doivent être dépannés par la suite. Les conditions de la chaussée accentuent le sentiment d'insécurité des résidents et des usagers. Les transporteurs scolaires, pour leur part, ont déjà sensibilisé le MTQ au danger que représente le secteur de la côte du Belvédère.

Devant cet état de faits, la Municipalité a demandé a maintes reprises au ministère des Transports, par voie de résolution municipale, d'apporter les correctifs nécessaires pour que cesse cette situation. Les résolutions et la correspondance soumises à cet effet sont présentées à l'annexe 10.

1.6 Objectifs visés

Les objectifs du projet sont de corriger les problèmes de sécurité et de géométrie de la route (courbes et profil) dans le secteur de la côte du Belvédère. L'amélioration du profil selon une pente maximale de 10 p.100 plutôt que les 19 p.100 actuels et la correction des rayons de courbure augmenteront la sécurité des usagers. L'amélioration de la géométrie de la route permettra d'assurer une plus grande sécurité et un meilleur confort des usagers. Les problèmes de circulation des véhicules lourds et des autobus scolaires en saison hivernale décrits par le milieu seront aussi résolus.

Un autre objectif poursuivi est l'amélioration de la qualité structurale de la route 132 qui comporte actuellement des lacunes.

Enfin, une diminution de la fréquence des accidents est susceptible d'être observée à la suite de la réalisation de ce projet.

1.7 Conclusion par rapport à l'intervention

Les constatations des sections précédentes démontrent qu'une intervention du Ministère est pleinement justifiée.

Le maintien du statu quo dans le cadre du tracé et de la géométrie de la route actuelle ne peut pas répondre aux objectifs fixés. Il n'y a plus possibilité d'améliorer la situation sans modifier le tracé et la géométrie de la route actuelle.

D'ailleurs, les améliorations à la signalisation routière et au marquage sur la chaussée ont déjà été effectuées il y a plusieurs années. Comme autres interventions réalisées depuis le début des années 90, le pavage de la route (couche d'usure seulement) a été refait et les accotements et les fossés ont été dégagés de part et d'autre de l'infrastructure. De plus, des travaux de déblais ont été réalisés dans l'emprise, à l'intérieur de la courbe la plus prononcée, afin d'améliorer la visibilité. Ces réparations ne constituent cependant que des interventions mineures par rapport aux problèmes à corriger; elles n'interviennent pas au niveau de la géométrie déficiente.

Enfin, lors du sommet économique régional de 1988, il a été établi que le projet routier de la côte du «Belvédère» était prioritaire et que le tracé actuel devait être modifié.

1.8 Recherche et analyse de solutions

Pour atteindre les objectifs visés, le réaménagement de la route dans le secteur de la côte du Belvédère doit être envisagé, en partie, hors du tracé actuel. Cela s'explique par des contraintes naturelles (terrain accidenté) et la présence de courbes prononcées qui limitent les possibilités de corrections géométriques dans l'axe de la route existante.

En effet, comme il a été démontré dans la section précédente, le tracé existant de la route 132 comporte des limites très importantes sur le plan de la géométrie: présence de trois courbes accentuées (sous-standard), pentes très fortes (pentes critiques) et visibilité restreinte (faible distance de visibilité).

Ainsi, le réaménagement majeur de la côte du Belvédère en conservant le tracé actuel n'est pas possible et cette solution est écartée d'emblée.

La solution envisagée va dans le sens d'un réaménagement de la route selon un nouveau tracé. L'élimination des problèmes observés dans le secteur de la côte du Belvédère passe par une reconstruction de la route selon un nouveau tracé, du moins, en partie. Ce type de solution permettra d'améliorer les conditions de sécurité, la visibilité ainsi que le confort des usagers et, favorisera des échanges plus sécuritaires entre les municipalités situées de part et d'autre du projet.

Par ailleurs, l'intervention à réaliser est aussi très circonscrite dans l'espace, car elle est restreinte à un court tronçon de route qui fait problème, ce qui limite d'autant les autres possibilités de tracés à considérer.

2 DESCRIPTION DES COMPOSANTES DU MILIEU

2.1 Délimitation et justification de la zone à l'étude

La zone à l'étude est déterminée de façon à englober tous les impacts directs et indirects que pourrait entraîner le projet sur les composantes physiques, biologiques et humaines.

Compte tenu des objectifs à atteindre et de la solution privilégiée, qui consiste à ne corriger que les courbes et les pentes dangereuses en récupérant le plus possible l'emprise de la route actuelle, la zone à l'étude a été délimitée de manière à encadrer étroitement le tronçon de route à réaménager. Elle laisse quand même place à l'élaboration de variantes du tracé. Sur la Figure 2.1, on peut voir les limites de la zone à l'étude considérée pour ce projet.

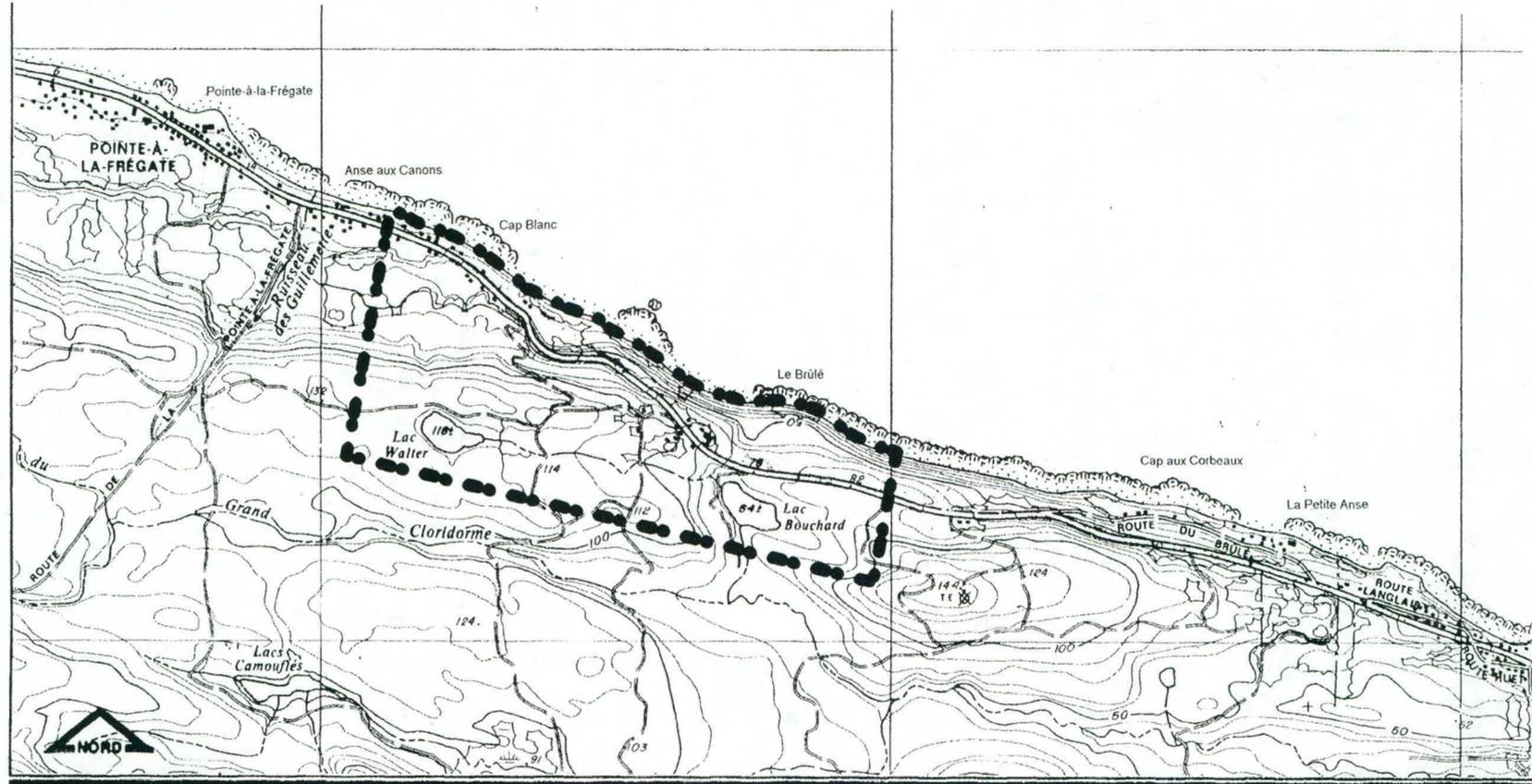
Il est à noter que le milieu marin a été écarté de la zone à l'étude en raison de contraintes environnementales évidentes. Certaines portions de territoire ont aussi été exclues à cause de contraintes techniques pour le raccordement avec la route 132 actuelle (pentes fortes, nouvelles courbes à réaliser, etc.). La zone à l'étude constitue donc l'espace minimal traité dans les inventaires sectoriels.

Toutefois, l'analyse de certaines composantes du milieu humain (aménagement du territoire) déborde le cadre de la zone à l'étude.

Ainsi, la zone à l'étude désignée est entièrement comprise dans les limites de la municipalité de Cloridorme. Orientée nord-ouest-sud-est dans son axe le plus long, elle est délimitée au nord par le fleuve Saint-Laurent, au sud par une ligne imaginaire comprenant un corridor qui varie de 250 m à 700 m du côté sud de la route 132, à l'est par une ligne d'axe nord-sud située au début de l'intervention et enfin, à l'ouest, la limite de la zone à l'étude est localisée à 100 m de la fin de l'intervention selon une ligne perpendiculaire à la route 132.

L'inventaire de la zone à l'étude a pour but de présenter les principales caractéristiques du territoire. Cet inventaire se concentre sur les composantes environnementales qui risquent le plus d'être touchées par le réaménagement de la route dans le secteur de la côte du Belvédère.

Figure 2.1 Zone à l'étude



Source du fond de plan: M.R.N.

Équidistance des courbes: 10 mètres

Échelle: 1:25 000

--- -- -- -- -- Limite de la zone d'étude



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Support technique

Étude d'impact sur l'environnement

**Réaménagement
de la route 132**

Cloridorme

2.2 Méthodologie

Les sections sur les composantes physiques et biologiques traitent des aspects suivants: le climat, la géologie, la géomorphologie et les dépôts de surface, la physiographie, l'hydrogéologie, l'hydrologie, la végétation et la faune. Elles sont décrites à partir de la méthodologie suivante.

La description des éléments du milieu naturel et humain s'appuie sur l'analyse des photographies aériennes en couleurs de 1986 et de 1992 (voir la description à l'annexe 4) et sur la consultation de la documentation disponible. Deux reconnaissances effectuées sur le terrain, respectivement le 18 mars et le 2 octobre 1997, ont permis de compléter les données et d'en valider certaines autres. Les photographies présentées à l'annexe 4 ont été prises au cours de ces visites.

Plusieurs documents spécialisés et cartes ont été utilisés (cartes topographiques, carte écoforestière, carte géologique, carte des dépôts meubles, etc.). Ces références se trouvent à l'annexe 9 du présent document. Certaines données complémentaires ont aussi été obtenues par des contacts auprès des personnes-ressources et spécialistes visés.

2.3 Milieu physique

2.3.1 Climat

Les données climatiques proviennent de la banque de données de la Direction du milieu atmosphérique du MEF pour la station météorologique la plus proche, soit celle de Grande-Vallée, située à environ 15 km par rapport à la zone à l'étude. Les mesures des paramètres à cette station sont disponibles pour une période de plus de vingt ans et sa localisation en fait une station représentative du climat de la zone à l'étude.

Dans cette région de la Gaspésie, les précipitations annuelles présentées au Tableau 2.1 totalisent en moyenne 964 mm: 565 mm sous forme de pluie et 399 cm sous forme de neige. Cette dernière tombe d'octobre à mai et recouvre le sol entre novembre et avril. La moyenne mensuelle des précipitation de pluie est à son plus haut niveau en août (97,7 mm) et en octobre (91,94 mm) alors que les mois les plus neigeux sont décembre (84,9 cm) et janvier (76,8 cm). Les statistiques sur les températures et sur les précipitations sont basées sur une période de 27 ans.

Tableau 2.1 Statistiques mensuelles et annuelles sur la température et les précipitations, Grande-Vallée, station n° 7052865, 1963-1990

Temp. (°C)	Janv.	Fév.	Mars	Avr.	Mai	Juin	Juill.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Moyenne annuelle
Temp. max. (°C)	-6,16	-5,22	-0,27	5,49	12,67	19,61	22,86	21,00	16,26	10,20	3,63	-3,15	8,0
Temp. min. (°C)	-15,70	-14,8	-9,48	-3,08	2,47	7,80	11,61	10,60	5,84	0,90	-3,86	-11,40	-1,5
Temp. moy. (°C)	-11,00	-10,10	-4,88	1,20	7,53	13,71	17,24	15,81	11,10	5,56	-0,15	-7,20	3,2
Préc. pluie (mm)	4,12	3,20	7,50	23,71	56,81	79,57	86,79	97,70	71,76	91,94	37,84	15,96	564,8
Préc. neige (cm)	76,82	54,22	72,13	27,41	2,20	0,00	0,00	0,00	0,00	4,28	34,66	84,95	398,8
Préc. totale moyenne (mm)	81,20	57,51	80,00	51,12	59,19	79,57	86,79	97,70	71,76	95,18	72,49	100,2 0	963,7
Neige au sol (cm)	79,43	83,76	72,95	11,27	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,05	15,05	50,17	-

Les données anémométriques recueillies à la station météorologique de Grande-Vallée pour une période s'étendant sur 12 années et présentées au Tableau 2.2 indiquent que, sur une base annuelle, les vents dominants sont du nord et de l'ouest, avec une fréquence sensiblement plus importante des vents du nord, suivis en troisième place par les vents du nord-ouest. En été et en automne, les vents provenant du nord et de l'ouest soufflent avec la même fréquence. En hiver, les vents en direction ouest sont plus fréquents que les vents du nord, alors qu'au printemps c'est l'inverse qui est observé. Les vitesses moyennes les plus élevées sont associées aux vents du sud-ouest et du nord-ouest, suivis de près par les vents du sud et du nord-est.

Tableau 2.2 Statistiques sur les vents : fréquence par observations, Grande-Vallée, station n° 7052865, 1977-1989

	Saison	Nord	Nord-est	Est	Sud-ouest	Sud	Sud-ouest	Ouest	Nord-ouest	Calme
Fréquence (%)	Hiver	22,74	3,33	1,01	0,39	8,59	13,98	26,82	14,94	8,19
	Printemps	32,70	5,50	0,97	0,31	6,87	8,93	22,62	13,91	8,19
	Été	25,86	3,84	0,93	0,25	7,01	9,76	25,43	14,58	12,34
	Automne	24,86	2,08	1,15	0,85	10,85	13,68	24,65	14,15	8,07
	Moyenne annuelle	26,51	3,68	1,01	0,45	8,25	11,59	24,89	14,40	9,22
Vitesse moyenne (km/h)	Hiver	28,89	31,31	21,17	26,45	28,39	32,60	29,02	34,02	-
	Printemps	25,29	28,03	22,36	22,01	29,06	34,29	26,02	29,84	-
	Été	22,45	22,88	23,90	20,83	27,96	26,77	22,49	24,35	-
	Automne	25,63	25,67	19,70	24,59	27,50	27,11	25,81	26,12	-
	Moyenne annuelle	25,42	27,05	21,67	24,02	28,15	30,02	25,84	28,56	-

2.3.2 Géologie, géomorphologie et dépôts de surface

Une grande partie du littoral nord de la péninsule gaspésienne, à partir de Sainte-Anne-des-Monts vers l'est, appartient géologiquement parlant à la formation de Cloridorme du Supergroupe de Québec. Cette dernière s'est constituée entre le cambrien et l'ordovicien moyen. Elle se compose principalement de schiste ardoisier, de grès gris et d'un peu de calcaire dans la région de Cloridorme (voir Tableau 2.3).

Tableau 2.3 Types de roches présentes dans la formation de Cloridorme

Formation de Cloridorme	
Membre de Gros-Morne	Wake lithique, claystone, wake lithique carbonaté, carbonate silteux
Membre de Pointe-à-la-Frégate	Claystone, carbonate silteux, wake lithique carbonaté, siltstone carbonaté
Membre de Manche-d'Épée	Mudstone, claystone, dolomie, calcilutite argileuse, carbonate silteux, wake lithique carbonaté, siltstone carbonaté

Dans la zone à l'étude, on trouve les trois types de roches représentatifs des trois membres de la formation de Cloridorme : un wake lithique du membre de Gros-Morne, un claystone du membre de Pointe-à-la-Frégate et un mudstone du membre de Manche-d'Épée.

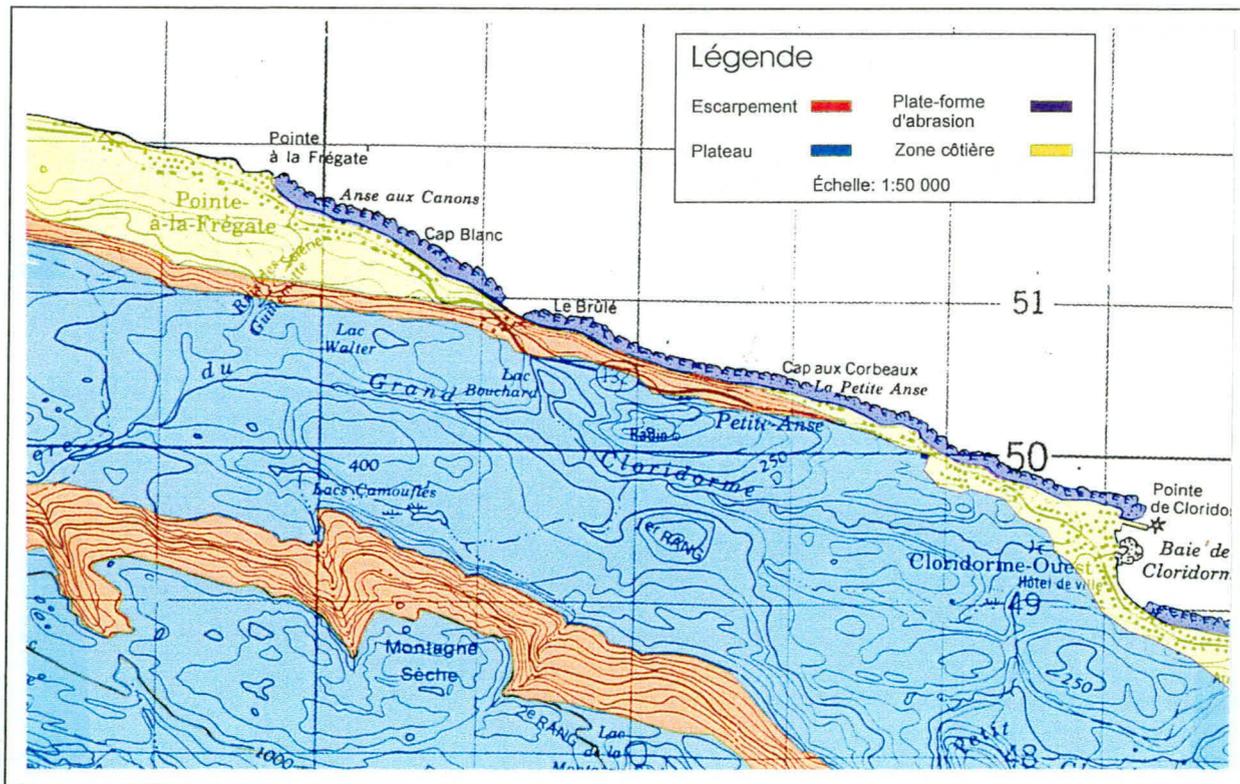
Les dépôts de surface, à l'intérieur de la zone à l'étude, sont décrits plus loin au Tableau 2.5, dans la colonne «Type de dépôts». Ces dépôts proviennent en grande partie de l'altération

de la roche en place. Seule une petite partie fait exception dans le coin sud-est de la zone à l'étude. Elle est recouverte d'un till indifférencié mince dont l'épaisseur varie de 25 à 100 cm.

2.3.3 Physiographie

La rive nord de la côte gaspésienne à l'est de Grande-Vallée est formée de deux grandes unités physiographiques : la zone côtière et le plateau. Une série d'escarpements séparent la zone côtière des plateaux dont l'altitude ne dépasse pas 500 m. L'activité littorale a modifié la base de ce versant en laissant en place une plate-forme d'abrasion. Cet escarpement présente plusieurs rentrants appelés «anses» ou «baies» qui sont localisés le plus souvent à l'embouchure des rivières qui s'écoulent dans des vallées profondes. Les versants abrupts des vallées s'avancent dans la mer formant ainsi des caps. Ces différentes formes de relief sont présentées à la Figure 2.2.

Figure 2.2 Physiographie



La zone à l'étude s'étale dans la zone côtière et sur le premier plateau. En partant de l'ouest en direction est, à partir du niveau de la mer, elle recoupe un premier abrupt et s'élève sur un replat à 90 m d'altitude. Les travaux de correction prévus dans le projet permettront de redresser la route 132 dans cette montée. Dans ce secteur, l'escarpement présente des pentes qui varient de 40 à 100 p.100.

2.3.4 Hydrogéologie

Une étude hydrogéologique a été menée à bien par le Ministère en 1997. Elle révèle que l'écoulement général des eaux souterraines et des eaux de surface se fait du sud vers le nord, soit des terres vers le fleuve et que les travaux effectués sur la route 132 dans le cadre du projet ne peuvent d'aucune manière nuire aux sources d'approvisionnement situées en amont.

2.3.5 Hydrologie

À l'intérieur de la zone à l'étude, les eaux des précipitations sont captées par deux bassins de drainage. Le premier, côtier et étroit (de 200 à 500 m de largeur), dirige les eaux en provenance de la falaise vers la mer. Le second, sur le plateau, se déverse en direction de la rivière du Grand-Cloridorme dont l'embouchure se trouve à quelques kilomètres à l'est de la zone à l'étude.

Les diverses variantes du tracé traversent ce premier bassin sur la plus grande partie de leur parcours, par contre empiètent sur le second bassin sur environ 300 m. À cet endroit, les eaux de ruissellement transitent par lac Bouchard avant de rejoindre la rivière Grand-Cloridorme.

Dans la zone à l'étude, il n'y a pas à proprement parler de ruisseau. Il s'agit plutôt d'un drainage de surface intermittent qui s'effectue localement, sans cours d'eau défini. Le ruissellement rapide des eaux de surface sur ces pentes raides laisse son empreinte que l'on reconnaît par l'absence de végétation et les marques de ravinement dans leur lit desséché. La relative petitesse des bassins versants que recoupe la zone à l'étude explique l'absence d'écoulement en dehors des épisodes de pluie.

Le sol présente de façon générale un régime hydrique frais (mésique); par contre, dans les pentes fortes, ce régime devient plus sec (xérique-mésique).

La présence de deux lacs de petite dimension (2 ha) vient agrémenter l'hydrologie locale. La petitesse de leurs bassins versants (quelques hectares) n'assure qu'un faible taux de renouvellement de leurs eaux. Le lac Walter, à 118 m d'altitude, et le lac Bouchard, un peu plus à l'est et situé à 64 m d'altitude se déversent dans la rivière du Grand-Cloridorme.

2.4 Milieu biologique

2.4.1 Végétation

2.4.1.1 Région naturelle

Le secteur de Pointe-à-la-Frégate s'inscrit dans la région naturelle du massif gaspésien tel qu'elle a été définie par la Direction de l'aménagement du Service de la planification du réseau du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche (MLCP) en 1983.

2.4.1.2 Zone et domaine de végétation

La végétation de ce secteur de la péninsule gaspésienne appartient à la zone boréale, à la sous-zone inférieure, au domaine de la sapinière à bouleau jaune, au sous-domaine de l'est et à la région bioclimatique du littoral gaspésien qui s'étend sur 3 934 km². Cette région forme une étroite bande le long du golfe du Saint-Laurent entre Sainte-Anne-des-Monts et Gaspé. Malgré l'appartenance à ce domaine, les sapinières à bouleau jaune y sont plutôt rares. Les feux de forêts et les coupes intensives auraient favorisé l'établissement du sapin baumier. Autour de cette péninsule, le territoire habité coïncide souvent avec les limites entre le domaine de la sapinière à bouleau jaune et le domaine de la sapinière à bouleau blanc (OIFQ, 1996).

Cette végétation est soumise à un climat dont les caractéristiques sont décrites au Tableau 2.4.

Dès que l'on s'élève sur les plateaux, la sapinière à bouleau blanc constitue l'association végétale climacique. Par contre, les perturbations d'origine anthropique et naturelle que sont les coupes totales, partielles ou sélectives, les feux de forêts et les épidémies d'insectes favorisent une végétation forestière mixte, soit de conifères et de feuillus. Les peupliers et les bouleaux constituent les principales essences feuillues.

Tableau 2.4 Caractéristiques du domaine bioclimatique

	Température moyenne annuelle (0°C)	Degrés-jours de croissance (> 5,0 °C)	Longueur de la saison de croissance (jours)	Précipitations totales (mm)	Fraction nivale (%)
Sapinière à bouleau jaune	de 1,0 à 2,5	de 1 250 à 1 500	de 160 à 170	de 900 à 1 100	de 30 à 40

2.4.1.3 Groupements végétaux de la zone à l'étude

La mosaïque présentée à la Figure 2.3 illustre la répartition des groupements végétaux dans la zone à l'étude. Les unités sont délimitées par photo-interprétation, compilations que l'on trouve sur les cartes écoforestières du ministère des Ressources naturelles (MRN) (voir le numéro de la carte à l'annexe 9).

Le long de la route 132, les utilisations du sol ont fait reculer la bande forestière à divers degrés selon que l'on est dans l'agglomération même de Pointe-à-la-Frégate ou dans le prolongement de cette dernière. La végétation forestière y est fortement perturbée par les activités de coupe, qu'elles soient totales, partielles ou sélectives. Dans certains secteurs, une reprise forestière émerge des terres agricoles abandonnées. On rencontre pour cette raison un nombre élevé de groupements de transition (mixtes) représentés par les feuillus intolérants à sapin (FiS) et la peupleraie à sapin (PeS) comme il est possible de le constater au Tableau 2.5.

Dans la falaise, la végétation arborescente dont le couvert est désigné dénudée sec, correspond à une venue de feuillus intolérants. Cette bande boisée en marge de la mer est classée terrain forestier improductif à cause de l'inaccessibilité du site et des conditions de drainage extrême rencontrées dans cette falaise dont la pente dépasse 40°. Du côté de la mer, l'activité littorale a érodé la base de la falaise laissant une succession d'estrans rocheux appelée «plate-forme d'abrasion».

Enfin, une plantation récente (1986) de pins rouges et d'épinettes de Norvège fait diversion dans la relative homogénéité du paysage agroforestier de la zone à l'étude.

Figure 2.3 Groupements végétaux dans la zone à l'étude

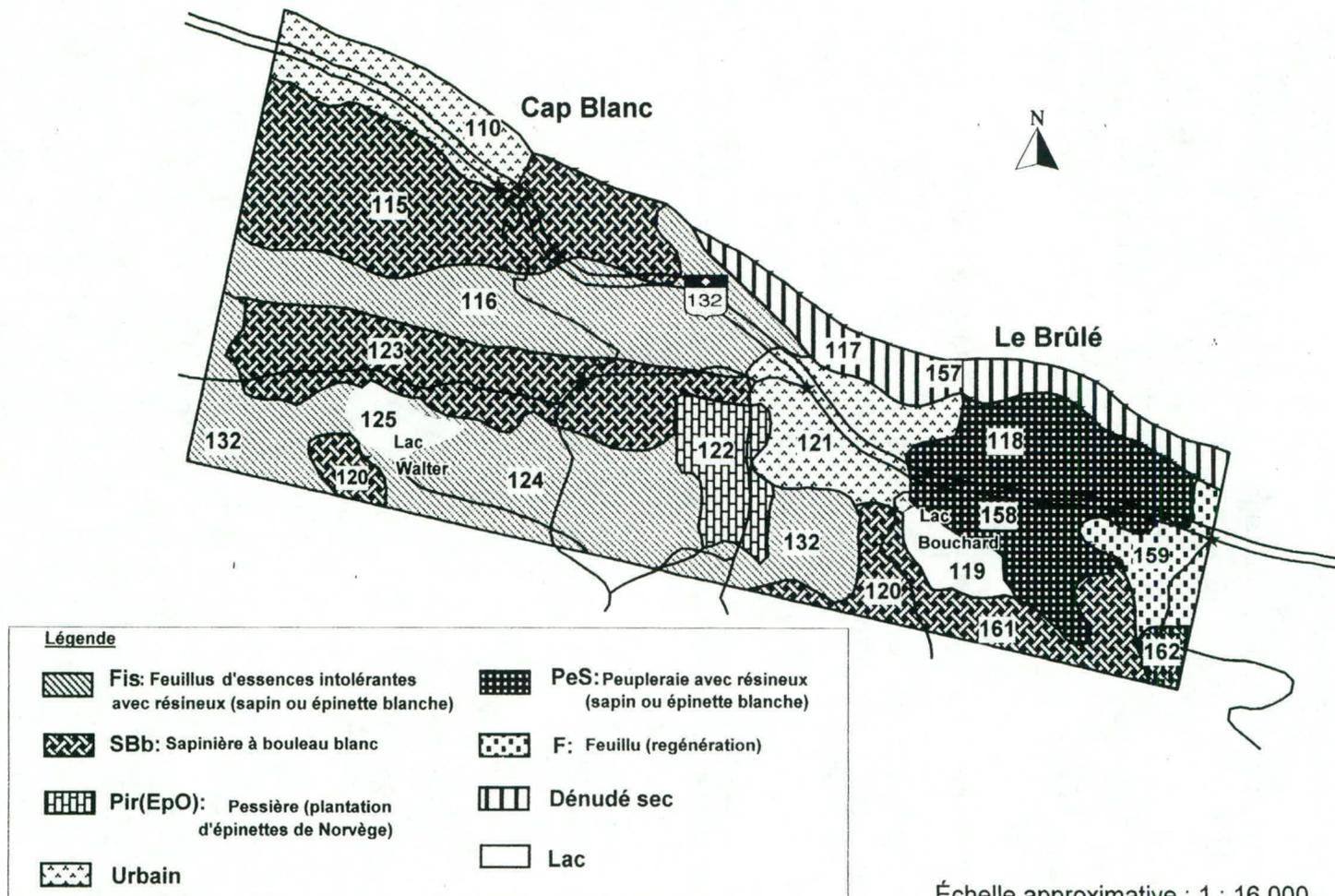


Tableau 2.5 Types de couverts dans la zone à l'étude

Numéro de parcelle	Partie	Couverts	Classe de densité	Classe de hauteur	Classe d'âge	Type de perturbation	Origine	Année de l'origine	Classe de pente	Type de dépôt	Régime hydrique
117/157		Dénudé sec							F		
119		Lac Bouchard									
125		Lac Walter									
110	Ptie	Urbain									
121		Urbain									
159	Ptie	F*	C	5	30		Fr		D	8aR	3
116	Ptie	FiS	A	4	50	-			F	8c	2
124		FiS	C	4	50	cp			C	8a	3
132	Ptie	FiS	C	4	50	cp			C	8aR	3
118/158		PeS	A	3	30				C	8aR	3
122		PiR (EpO)				Plant.		1986	C	8a	3
115	Ptie	SBb	C	4	50	-			C	8aR	3
120/161	Ptie	SBb	B	4	70				D	8aR	3
123		SBb	C	4	50	cp			C	8aR	3
162	Ptie	SBb Jin	A	4					D	1aR	3

*Voir la légende à l'annexe 8 pour la signification des abréviations.

□: Peuplements touchés par le projet routier.

2.4.1.4 Groupements végétaux dans le corridor des tracés

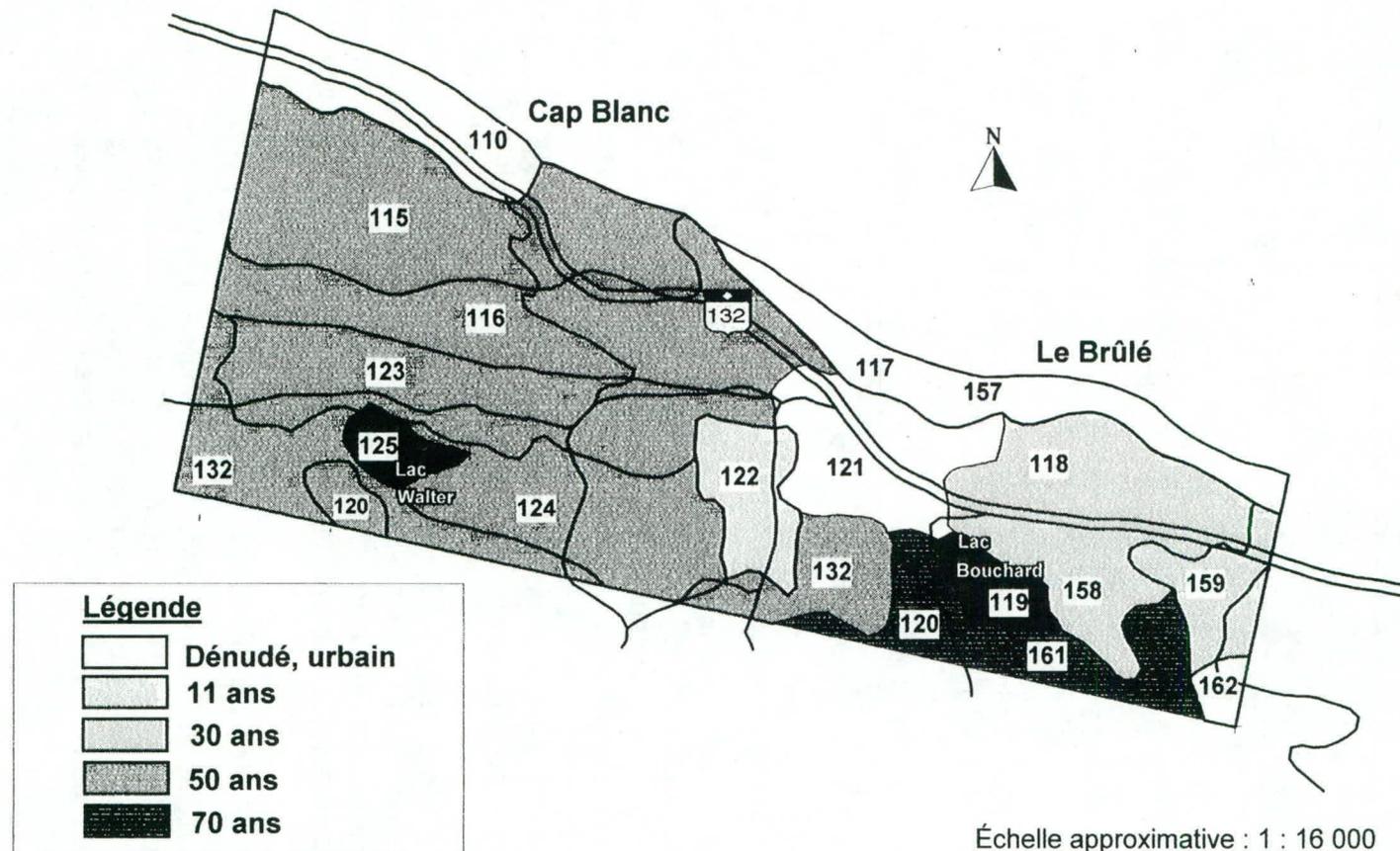
Le corridor des tracés traverse un milieu perturbé par les activités humaines. Il croise six unités de couvert de la carte écoforestière marquées en grisé dans le Tableau 2.5. Ces unités sont : deux secteurs urbanisés, une friche, un groupement de feuillus intolérants à sapin (FiS), une peupleraie à sapin baumier (PeS) et une sapinière à bouleau blanc (SBb).

Le peuplier faux-tremble est l'essence qui domine le paysage. Il est accompagné du sorbier d'Amérique, du bouleau blanc, du sapin baumier et de l'épinette blanche. Dans les friches, la végétation herbacée présente un fort recouvrement. On y trouve, en pourtour, une strate arbustive composée de framboisiers, de cornouillers, d'aulnes, de cerisiers de Virginie et d'érables de Virginie et, au centre, une strate herbacée principalement composée d'épilobes à feuilles étroites (*Epilobium angustifolium*), de chardons (*Cirsium sp.*) et d'armoises vulgaires (*Artemisia vulgaris*) ainsi que plusieurs autres plantes typiques des lieux incultes.

2.4.1.5 Stades de développement

Ces peuplements présentent de façon générale une bonne densité mais une faible hauteur. Cela s'explique par les interventions relativement récentes et répétées sur ce couvert forestier. La carte écoforestière reconnaît trois classes d'âge : 30, 50 et 70 ans. La Figure 2.4 permet de voir la répartition des classes d'âge des groupements végétaux dans la zone à l'étude.

Figure 2.4 Classes d'âge des groupements végétaux de la zone à l'étude



2.4.1.6 Utilisation actuelle et potentielle

Les aires sylvicoles à l'intérieur de la zone à l'étude sont toutes situées sur des propriétés privées. Les terrains forestiers peuvent être exploités essentiellement pour le bois de chauffage, le bois de sciage ou le bois de pulpe. Une partie d'une terre abandonnée (lots numéros 42-B-1 et 40-E) a été reconvertie pour la production de la matière ligneuse. Cette jeune plantation n'est pas touchée par le projet.

2.4.1.7 Groupements végétaux fragiles ou exceptionnels

Il n'y a pas dans le corridor des tracés à l'étude de groupements végétaux fragiles ou exceptionnels. Hydro-Québec (1990 et 91) et Villeneuve (1994 et 95) ont élaboré chacun une méthodologie pour reconnaître les peuplements ou les écosystèmes forestiers exceptionnels. Ainsi, à l'aide de ces méthodes et par une vérification sur le terrain, il est possible d'affirmer qu'il n'y a pas d'écosystème forestier rare, de forêts anciennes, de forêts exceptionnelles ou de peuplements forestiers présentant un intérêt phytosociologique. Les perturbations anthropiques actuelles maintiennent la forêt aux premiers stades de la succession végétale.

2.4.1.8 Habitats floristiques significatifs

Les relevés de terrain n'ont pas révélé la présence d'habitats floristiques significatifs ou exceptionnels dans le corridor des tracés.

2.4.1.9 Espèces menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées

Dans la zone à l'étude, il n'existe aucune plante vasculaire menacée désignée par règlement découlant de la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables (L.R.Q., c.E-12.01).

De la liste des espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables, les taxons potentiellement présents dans la péninsule gaspésienne sont énumérées au Tableau 2.6.

Une consultation auprès des responsables de la banque du Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (voir lettre à l'annexe 7) révèle qu'aucun de ces taxons n'a été récolté à l'intérieur de la zone à l'étude. Malgré ce fait, une évaluation du potentiel de la zone d'abriter ces taxons a été réalisée. Il a été estimé en considérant les habitats présents relevés durant l'inventaire de terrain et principalement dans le corridor des tracés étudiés. Deux ouvrages ont été consultés pour caractériser les exigences écologiques de ces plantes et leurs habitats préférentiels : Lavoie (1992) et Morisset et Garneau (1997).

Les résultats de cette recherche indiquent que le plateau traversé ne comporte pas d'habitat qui satisfasse aux exigences écologiques de ces plantes, mais que la falaise qui borde la mer, au contraire, pourrait en être un. Toutefois, comme le projet est en fait un élargissement de l'axe existant de la route 132 actuelle et qu'il est situé sur le haut du plateau, aucun habitat potentiel n'est menacé.

Tableau 2.6 Espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables

Nom latin	Nom français
<i>Arabis holboellii</i> , var. <i>holboellii</i>	Arabette de holbeoll, variété de holbeoll
<i>Arnica lanceolata</i>	Arnica à aigrette brune
<i>Astragalus aboriginum</i> , var. <i>aboriginum</i>	Arnica des aborigènes, variété des aborigènes
<i>Carex petricosa</i> , var. <i>misandroides</i>	Carex, variété
<i>Draba glabella</i> , var. <i>pycnosperma</i>	Drave glabre, variété à graines imbriquées
<i>Oxytropis viscida</i> , var. <i>viscida</i>	Oxytropis visqueux, variété visqueux
<i>Rosa rousseauiorum</i>	Rosier de rousseau
<i>Rosa williamsii</i>	Rosier de williams
<i>Taraxacum latilobum</i>	Pissenlit à lobes larges
<i>Woodsia alpina</i>	Woodsie alpine
<i>Woodsia scopulina</i>	Woodsie des rochers
<i>Dryopteris filix-mas</i>	Dryoptère fougère mâle
<i>Gymnocarpium robertianum</i>	Gymnocarpe de robert
<i>Polystichum lonchitis</i>	Polystic faux-lonchitis

2.4.2 Faune

2.4.2.1 Faune terrestre

Étant donné la proximité des habitations, de la route, des activités humaines qui y sont associées, de la falaise et de la mer qui rendent les déplacements nord-sud à peu près impossibles, la zone à l'étude et encore plus le corridor des tracés ne peuvent constituer un habitat intéressant pour la faune terrestre, grande ou petite. Les incursions des ongulés en provenance de l'arrière-pays sont possibles mais elles ne peuvent être qu'occasionnelles et ne présentent aucun intérêt en matière de protection.

2.4.2.2 Faune avienne

La zone à l'étude ne recèle aucun habitat particulier ou d'intérêt pour les espèces aviennes aperçues dans cette partie de la Gaspésie. Les inventaires aériens effectués par le Service canadien de la faune ont révélé que les oiseaux marins et les canards utilisent très peu la zone littorale comprise entre Petite-Vallée et L'Anse-à-Valleau. L'absence d'îles rocheuses et de récifs, d'une part, et le type de falaise peu propice à la nidification, d'autre part, sont responsables de ces faibles taux de fréquentation.

La nature rocheuse des rivages où la végétation se révèle relativement rare est par ailleurs peu favorable à la nidification des canards. L'eider commun est la seule espèce susceptible d'utiliser ce milieu, particulièrement comme site d'élevage pour les jeunes ou comme aire d'alimentation à l'occasion de la mue. Cependant, les colonies d'eiders sont toutes situées plus en amont et leur territoire estival ne dépasse généralement pas la région de Matane (Roche, 1983).

2.4.2.3 Faune ichthyenne

L'absence presque totale de cours d'eau dans la zone à l'étude, atténue les possibilités d'y voir une faune ichthyenne développée. Seuls deux petits lacs (Bouchard et Walter) permettent une certaine forme de vie aquatique. L'Ombre de fontaine y serait présente. L'un des lacs, le lac Bouchard, se déverse dans la rivière du Grand-Cloridorme par l'intermédiaire d'un ruisseau franchissable pour les poissons. Quelques pêcheurs viennent y lancer leur ligne¹. Ces lacs ont peut-être fait l'objet d'ensemencements par les propriétaires eux-mêmes, mais aucune donnée ne permet de le confirmer².

2.4.2.4 Habitats fauniques significatifs

Aucun habitat faunique au sens de la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune et du Règlement sur les habitats fauniques ne se trouve dans la zone à l'étude pas plus que dans le corridor des variantes du tracé. Aucun autre type d'habitat présentant un quelconque potentiel significatif pour la faune n'est présent dans la zone à l'étude. Le fait que ce territoire soit habité, atténue son potentiel faunique.

2.4.2.5 Espèces menacées ou vulnérables susceptibles d'être ainsi désignées

Aucune espèce inscrite sur la Liste des espèces menacées ou vulnérables susceptibles d'être ainsi désignées au sens de la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables (L.R.Q., c.E-12.01) n'existe dans la zone à l'étude. Il ne peut pas non plus y avoir d'espèces dites menacées puisque aucune espèce animale n'a encore été désignée menacée par règlement découlant de cette loi.

2.5 Milieu humain

Aux fins de la présente étude, la description du milieu humain comprend le contexte régional (rôle et importance de la route 132) et les caractéristiques socio-économiques, l'utilisation du sol, la planification de l'aménagement du territoire, les caractéristiques visuelles du paysage et, enfin, l'archéologie.

Les renseignements proviennent principalement du schéma d'aménagement de la MRC de La Côte-de-Gaspé (1986), du premier projet de schéma d'aménagement révisé (PSAR) de la MRC (MRC de la Côte-de-Gaspé, 1996) et du plan d'urbanisme de la municipalité de Cloridorme (1991). Les visites effectuées dans la zone à l'étude et les consultations auprès des personnes-ressources et spécialistes visés ont également permis de valider et de compléter l'inventaire.

La consultation du premier projet de schéma d'aménagement révisé permet de tracer le portrait le plus à jour possible de la planification de l'aménagement du territoire à l'échelle régionale.

¹ Michel Bouchard, communication personnelle, 6 novembre 1997.

² Raynald Dufresne, sec.très., communication personnelle, 28 octobre 1997.

2.5.1 Rôle et importance de la route 132

La route 132 est la seule qui ceinture toute la péninsule gaspésienne : c'est l'axe routier majeur desservant la population résidante. À l'est de Sainte-Anne-des-Monts, elle constitue le seul lien continu entre les secteurs habités répartis le long de la zone côtière.

Ayant le statut de route nationale avec tout ce que cela exige sur le plan de la circulation, la route 132 assume simultanément plusieurs fonctions fort différentes. En plus de sa vocation de desserte régionale (entre les localités de la région de la Gaspésie), elle possède une vocation touristique très importante. Elle fait partie intégrante du circuit bien connu du «tour de la Gaspésie» et elle en constitue le corridor touristique. Ce concept est d'ailleurs intégré au contenu du schéma d'aménagement de la MRC de La Côte-de-Gaspé.

Cette vocation touristique engendre des retombées économiques dans toute la région de la Gaspésie. En ce qui concerne l'aménagement du territoire, les MRC et les municipalités considèrent la route 132 comme le principal axe de développement grâce au maximum de visibilité qu'elle procure aux commerces et aux services publics. Les fonctions récréatives ainsi que résidentielles se concentrent aussi sur le parcours de cette route.

2.5.2 Caractéristiques socio-économiques

Le projet est entièrement compris dans les limites de la municipalité de Cloridorme: il est situé plus précisément entre les localités de Pointe-à-la-Frégate et de Cloridorme. Celle-ci fait partie du territoire de la MRC de La Côte-de-Gaspé, qui englobe l'extrémité nord de la péninsule gaspésienne. Cette MRC est composée de cinq municipalités, soit Gaspé, Murdochville, Grande-Vallée, Cloridorme et Petite-Vallée (voir Figure 2.5).

La MRC avait une population de 20 903 personnes en 1991, dont la plus grande partie résidait dans le territoire de la ville de Gaspé. La population de la municipalité de Cloridorme comptait alors 1 166 personnes soit 6 p.100 de la population totale de la MRC.

Le Tableau 2.7 présente l'évolution démographique régionale depuis 1976. Au cours de la dernière décennie, la population de la MRC a connu une diminution plus marquée, et c'est aussi le cas de la municipalité de Cloridorme. Ce phénomène de décroissance démographique touche également l'ensemble de la région administrative de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine, où l'on a observé une perte de 5,8 p.100 de la population entre 1986 et 1991.

Selon les prévisions du Bureau de la statistique du Québec (BSQ), cette tendance devrait se maintenir: l'effectif de la population de la MRC devrait chuter à 18 244 personnes en 2006, puis à 16 983 en 2016 (Thibeault, Gauthier et Létourneau, 1996 : 286).

La deuxième grande tendance observée est le vieillissement de la population. La population de la MRC âgée de 55 ans et plus a augmenté de 37 p.100 en quinze ans (période 1976-1991), passant de 3 045 personnes à 4 185. Toutefois, ce phénomène n'est pas propre à la région : il se manifeste à l'échelle de la province mais avec moins d'acuité.

L'économie de la MRC tout comme celle de la région administrative de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, est basée sur le secteur primaire (exploitation et première transformation des ressources) et le secteur des services (services gouvernementaux et industrie touristique). Ainsi, la pêche, les forêts, les mines et l'agriculture occupent plus de 12 p.100 de la population active de la MRC alors que cette proportion est d'environ 4 p.100 à l'échelle de la province. Quant au secteur secondaire (industries), il est encore étroitement lié aux ressources naturelles (transformation du bois et des produits de la mer). Les industries manufacturières, n'occupent que 11 p.100 de la population active, alors que le taux d'activité atteint 15 p.100 pour la région de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine et 18 p.100 à l'échelle de la province (MRC de La Côte-de-Gaspé, 1996 : 13).

Tableau 2.7 Évolution de la population régionale, 1976-1991

Endroit	1976	1981	1986	1991	1986-1991 (%)
Cloridorme	1 370	1 389	1 318	1 166	- 11,5
Grande-Vallée	1 493	1 612	1 561	1 420	-9,0
Petite-Vallée	353	332	296	226	-23,6
Murdochville	3 704	3 396	2 302	1 689	-26,6
Gaspé	16 842	17 261	17 350	16 402	-5,5
MRC de La Côte-de-Gaspé	23 762	23 990	22 833	20 903	-8,4
Gaspésie(région 01)	-	115 046	112 455	105 968	-5,8

Source: MRC de La Côte-de-Gaspé, 1996 : 8

Le reste des emplois se concentre dans le secteur tertiaire qui regroupe les services à la population. Outre les services gouvernementaux (31,6 p.100), l'hébergement, la restauration et les commerces occupent principalement la population active (26,5 p.100). Soulignons que ces dernières activités sont fortement tributaires du tourisme.

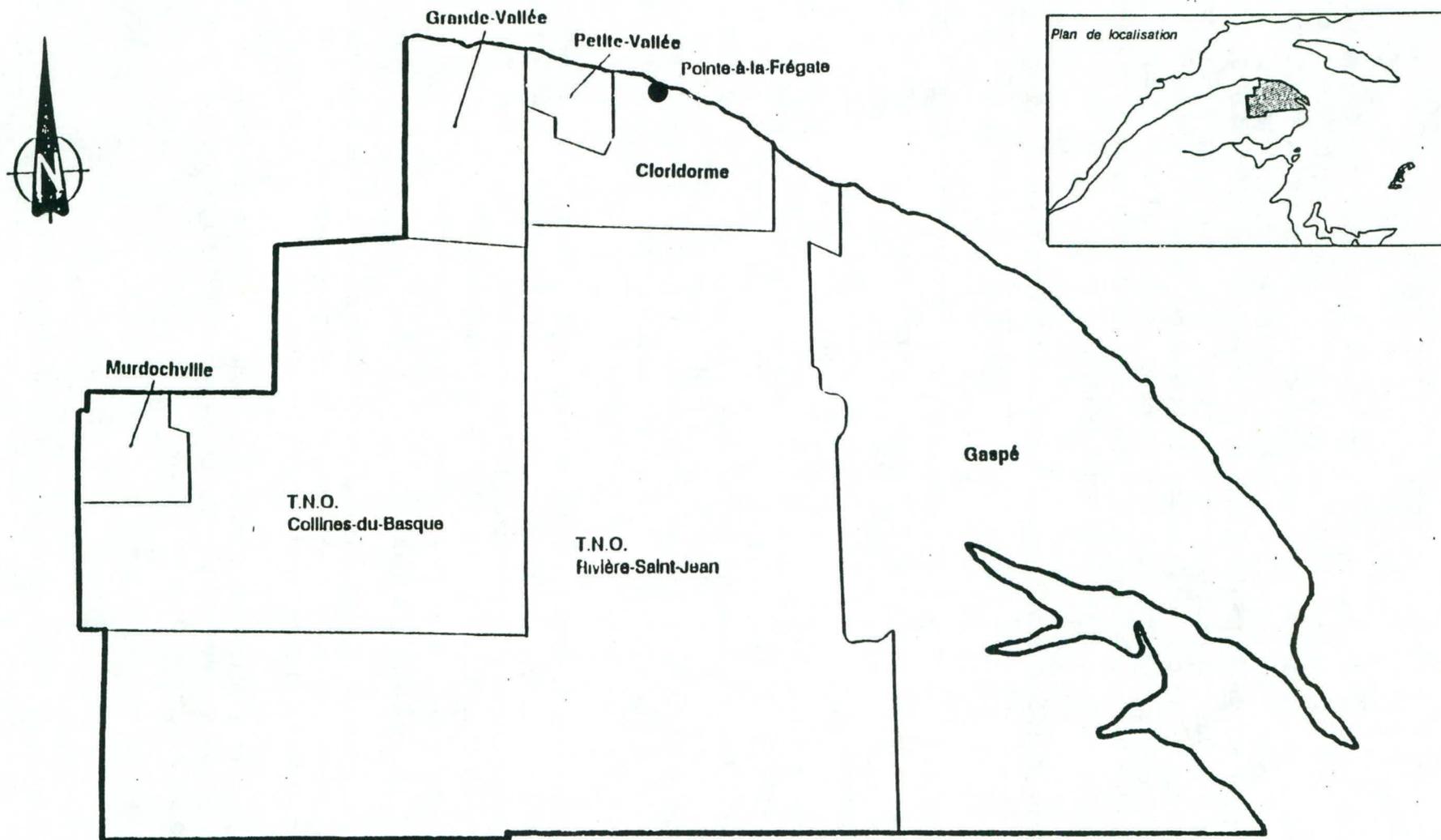
La répartition de la population active par municipalité en 1991 révèle l'importance du secteur primaire pour les municipalités de Cloridorme, de Grande-Vallée et de Petite-Vallée. Dans ces trois municipalités, le secteur de l'exploitation et de la première transformation des ressources occupe de 20 à 30 p.100 de la population active.

2.5.3 Utilisation du sol

La description de l'utilisation du sol pour l'ensemble de la zone à l'étude est basée sur l'analyse des photographies aériennes et les relevés effectués sur le terrain. L'utilisation du sol est illustrée à la carte 1 (voir l'annexe 1).

Dans la zone à l'étude, l'occupation résidentielle (sous forme d'habitat dispersé) et le couvert forestier caractérisent l'utilisation du sol. Quelques friches agricoles se trouvent aussi de part et d'autre de l'emprise de la route actuelle.

Figure 2.5 Limites de la MRC de La Côte-de-Gaspé et des municipalités



La tenure des terres est entièrement du type propriété privée. Pour leur part, les terres publiques se trouvent au sud du territoire, plus à l'intérieur. Quant aux lots vacants, ce sont généralement de grandes superficies et concentrées au sud de la route 132. Ils sont constitués de boisés et de friches.

2.5.3.1 Milieu bâti

La zone à l'étude débute à la fin du secteur bâti de la localité de Pointe-à-la-Frégate. Dans les limites du projet, le milieu bâti se présente sous une forme linéaire et dispersée le long de la route 132. Les bâtiments sont généralement situés à proximité de la route et ils se trouvent pour la plupart sur les 800 premiers mètres de la zone à l'étude, à l'ouest de la première courbe. Plusieurs autres sont regroupés au-dessus de la côte du Belvédère, dans le secteur des chaînages 2+000 à 2+400.

Il y a au total dix résidences, trois chalets et deux (2) commerces le long de la zone à l'étude. Dans le cas des deux commerces, il s'agit du restaurant-motel Bellevue, fermé depuis quelques années, et d'un garage de réparation de véhicules automobiles qu'aucun panneau n'annonce, où il n'y a jamais eu de pompe à essence ni de réservoir de produits pétroliers. L'ancien restaurant-motel est en fait un bâtiment à vocation mixte car il sert de résidence au propriétaire du garage en question.

Les trois chalets sont du côté sud de la route nationale. L'un d'eux est localisé en bordure du lac Bouchard, les deux autres correspondent aux numéros civiques 240 et 244 (voir les photos à l'annexe 4).

Au début de la zone à l'étude, les résidences situées du côté de la mer sont en contrebas par rapport au niveau de la route, cette dernière étant en remblai de ce côté. Les résidences du côté nord de la route sont coincées sur des terrains exigus, entre la falaise rocheuse et la route. Plusieurs des accès privés font actuellement problème à cause du manque d'espace de dégagement des résidences par rapport à la route et du relief accidenté (voir les photos 1 à 6 à l'annexe 4).

Les résidences du côté de la montagne sont en surplomb par rapport à la route actuelle et bénéficient généralement de plus grands terrains que les maisons localisées au nord. Quelques entrées privées de propriétés présentent également de longues pentes (voir les photos 8, 14, 15, 19 et 20 à l'annexe 4).

À partir de la route 132, du côté sud de celle-ci, plusieurs chemins servent d'accès aux propriétés bâties ainsi qu'aux lots boisés privés situés plus à l'intérieur des terres. La plupart d'entre eux sont à angle par rapport à la route 132 et difficilement visibles à partir de cette dernière (voir les photos à l'annexe 4).

2.5.3.2 Patrimoine bâti

Il n'y a aucun bâtiment ni élément classé et protégé ou en voie de l'être en vertu de la Loi sur les biens culturels, ou encore désigné comme présentant un intérêt patrimonial à l'intérieur

de la zone l'étude considérée ici dans le PSAR de la MRC et dans le plan d'urbanisme de la Municipalité.

2.5.3.3 Sites d'extraction

Il n'existe aucun site d'extraction (gravière ou sablière) dans la zone à l'étude ou à proximité de celle-ci. Les sources de matériaux autorisées situées les plus près de cette zone sont deux gravières, l'une se trouvant à environ 5 km à l'est de Cloridorme (n° 002-36) et l'autre à une distance approximative de 7,5 km de Saint-Yvon (n° 002-037).

2.5.3.4 Usages forestiers, sylvicoles et agricoles

Quant à l'exploitation forestière, elle est active surtout sur les terres publiques, situées plus au sud, dans le deuxième rang du canton de Cloridorme. Ces terres font partie de la zone forestière de production de matière ligneuse et sont l'objet de contrats d'approvisionnement et d'aménagement forestier (CAAF).

Il y a eu du déboisement sur certains terrains privés en bordure de la route actuelle, même à des endroits en pente forte, ce qui explique que les boisés occupent un espace limité et sont de peu d'intérêt de part et d'autre de la route 132. La plus grande partie des boisés qui restent en bordure de la route présentent peu d'intérêt et sont présentement en régénération.

Par ailleurs, on ne compte aucun emploi dans le secteur de l'agriculture à Cloridorme, ce qui signifie que personne n'a le statut d'agriculteur. Cette activité est donc marginale dans le secteur visé.

Il y a quelques années, les lots n°s 28-B, 37-16-P, 40-A-4, 40-B-1, 40-E et 40-F, tous compris dans le premier rang de Cloridorme (canton) ont été inclus dans la zone agricole. Les lots n°s 40-A-4 et 40-E sont situés en partie dans les limites de la zone à l'étude, du côté sud de la route 132 (voir la carte 1 à l'annexe 1). Seules les parties de lots au sud de la route 132 sont en zone agricole, mais elles ne sont pas actuellement en culture. Notons cependant que les lots n°s 40-E et 42-B-1 ont fait l'objet de plantation de sapins et d'épinettes depuis quatre ans.

Présentement, aucune activité agricole n'est confirmée dans la zone à l'étude: Les seules parcelles de terres en culture (culture de pommes de terre entre autres) ont été abandonnées et sont maintenant en friche. C'est notamment le cas de parcelles situés en bordure nord de la route entre les chaînages. 1+400 à 1+800. La zone à l'étude se trouve donc, à l'exception des lots mentionnés plus haut, en très grande partie hors des limites de la zone agricole protégée en vertu de la Loi sur la protection du territoire agricole.

2.5.3.5 Sites et équipements touristiques et récréatifs

Mentionnons la présence d'un réseau de sentiers de motoneige qui sillonne le territoire et le fait qu'un club de motoneige est actif dans Cloridorme. La piste Trans-Québec (sentier n° 5) passe beaucoup plus au sud par rapport à la zone à l'étude. Des sentiers locaux atteignent

Pointe-à-Frégate et Cloridorme, mais seule cette dernière constitue un relais pour les services d'essence.

Aucun sentier ni accès au réseau de sentier ne traverse la route 132 dans la zone à l'étude, à cause du caractère très accidenté du secteur et parce que les services aux motoneigistes se trouvent dans les zones habitées situées plus à l'ouest ainsi qu'à l'est du projet.

Notons qu'il n'y a pas de secteur de villégiature dans la zone à l'étude, ni de zone dont l'affectation serait réservée à cette fin, mais soulignons la présence d'un chalet isolé en bordure du lac Bouchard et de deux autres chalets en bordure de la route nationale.

Enfin, il y a déjà eu une halte routière à proximité de l'ancien restaurant-motel Bellevue, mais ce site a été abandonné et les équipements démantelés parce que l'accès à ce site pour les véhicules motorisés était trop dangereux. La zone à l'étude ne comporte donc aucun site ou ni équipement récréo-touristique.

2.5.3.6 Approvisionnement en eau potable et infrastructures de services publics

Les propriétés sont toutes desservies par un réseau d'aqueduc municipal qui existe depuis 25 ans. Il n'y a plus aucun puits d'alimentation individuel en eau potable depuis cette date, car ils ont tous été détruits ou abandonnés.

La conduite d'aqueduc est localisée du côté nord de la route 132 sur la majeure partie de son parcours dans les limites de la zone à l'étude. Elle traverse du côté sud vis-à-vis de la résidence portant le numéro civique 240 à l'approche du secteur urbain de Pointe-à-la-Frégate au début de la zone visée dans le projet (voir la carte 1 à l'annexe 1).

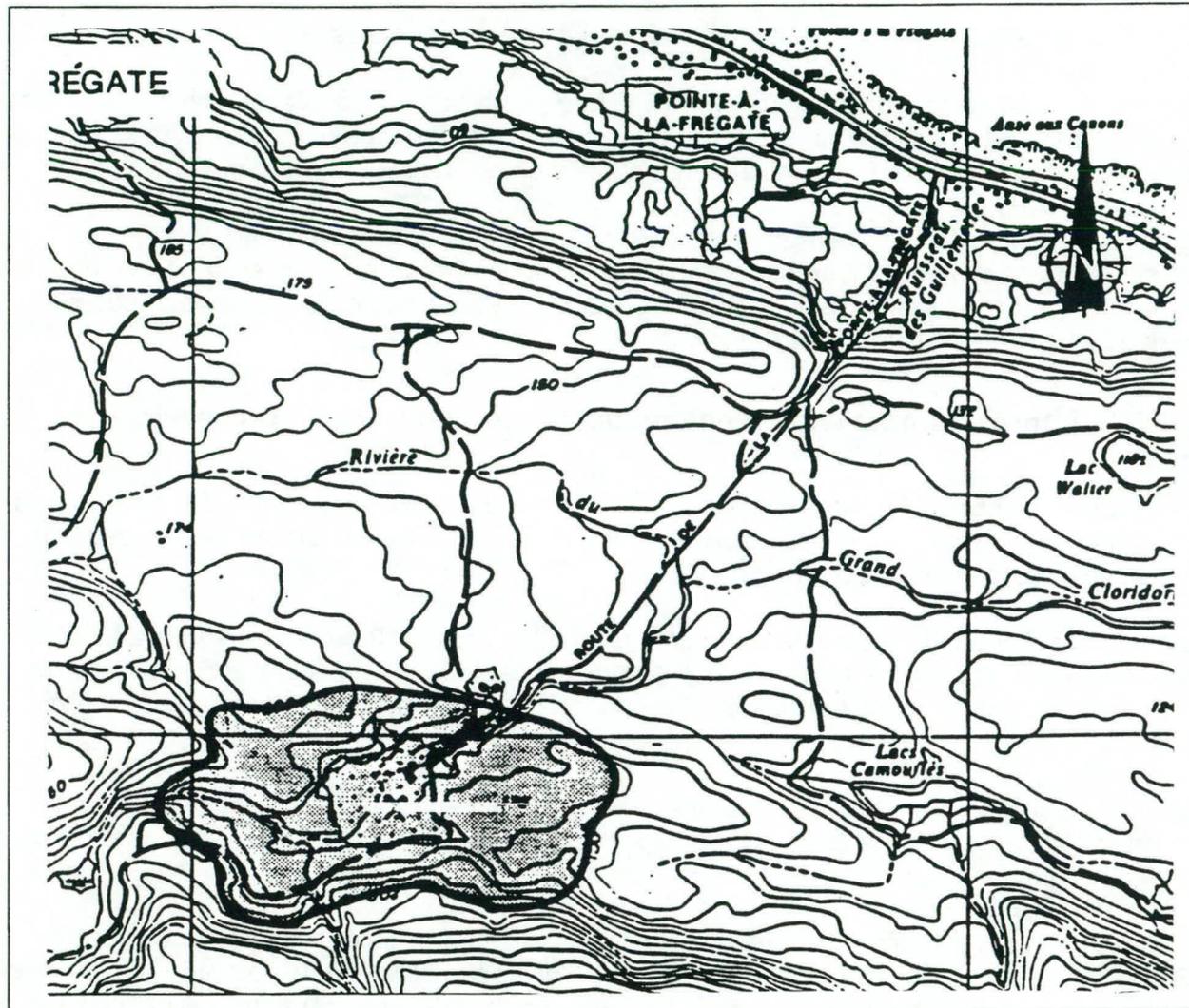
Le réseau d'aqueduc de la Municipalité s'alimente à partir du Grand lac Alphée, situé à environ 4 km au sud de la route 132, à l'ouest de la zone à l'étude. On y trouve un barrage en aval du plan d'eau.

La MRC, dans son schéma d'aménagement, a délimité un périmètre de protection autour du Grand lac Alphée afin de protéger ce bassin d'alimentation en eau potable. La zone de protection a été tracée en fonction de la topographie (bassin versant) entourant le barrage et elle comprend environ 57 hectares (voir la Figure 2.6).

Par ailleurs, il n'y a pas de réseau d'égout sanitaire dans la zone à l'étude.

Quant aux utilités publiques, elles sont aériennes. Les lignes hydroélectriques et téléphoniques sont placées de part et d'autre de la route en fonction de la desserte des résidences.

Figure 2.6 Périmètre de protection de la prise d'eau municipale



Échelle : 1 : 20 000
Périmètre de protection :



2.5.4 Aménagement du territoire

2.5.4.1 Concept d'aménagement

Le concept d'aménagement du territoire défini dans son premier schéma de 1987 demeure inchangé dans le PSAR. Gaspé constitue le pôle principal de la MRC alors que Murdochville, Grande-Vallée et Rivière-au-Renard sont encore désignés comme des pôles secondaires fournissant chacun leur secteur en services publics. Cloridorme est une localité desservie en services publics par Grande-Vallée. Dans ce concept, la route 132 joue un rôle prépondérant dans le maintien des liens et des échanges commerciaux et de services le long de la zone côtière. Selon le PSAR, les liens entre chaque secteur doivent se renforcer et se développer. L'une des principales préoccupations de la MRC est d'accorder une attention particulière aux abords du corridor visuel de la route nationale, car elle constitue le corridor touristique des municipalités du territoire.

2.5.4.2 Grandes orientations de l'aménagement du territoire

Les grandes orientations d'aménagement reflètent les choix qui guident la MRC dans la planification territoriale. Dans le premier schéma d'aménagement (1987), deux grands objectifs étaient énoncés: la diminution du caractère de dépendance du territoire à l'égard des grands centres et l'exploitation ou la mise en valeur rationnelle des ressources. L'une des orientations retenues pour atteindre le premier objectif était l'intégration du système de transport régional à celui de l'ensemble québécois, alors que dans le cas du second objectif, la structuration de l'industrie touristique constituait une orientation pertinente par rapport à la vocation touristique de la route 132.

Le premier schéma d'aménagement faisait état de la nécessité d'améliorer la route 132 et donnait la priorité à certaines interventions sur le territoire, compte tenu du rôle primordial de cette route pour le développement économique et social de la MRC parce qu'elle constitue l'axe à privilégier en matière d'aménagement.

La MRC a entrepris en mai 1994 (résolution n° 94-053) le processus de révision du schéma d'aménagement afin d'actualiser le contenu du premier schéma et de se conformer aux modifications apportés à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU).

Dans le projet de schéma d'aménagement révisé et paru en 1996, les orientations présentés selon les grands thèmes retenus dans le Document sur les objets de la révision du schéma d'aménagement. - En fonction des éléments de la problématique concernant chacun des thèmes, des objectifs d'aménagement particuliers sont énoncés afin d'appuyer les grandes orientations d'aménagement du territoire.

Parmi les thèmes traités, ceux qui retiennent ici plus particulièrement l'attention sont le tourisme, le transport, l'environnement et l'urbanisme. Le contenu détaillé des thèmes «tourisme» et «transport» est présenté au Tableau 2.8 et au Tableau 2.9.

Dans ces tableaux, les orientations (en gras) et les objectifs (en italique) retenus parce qu'ils concernent directement ou indirectement le ministère des Transports sont les suivants pour les thèmes traités :

Tourisme:

- encourager l'élaboration de circuits touristiques;
- favoriser l'établissement d'une signalisation touristique mieux intégrée à l'échelle locale et régionale;
- promouvoir la protection des paysages le long du corridor visuel de la route 132;
- favoriser l'intégration des sentiers de motoneige aux territoires d'intérêt de la MRC.

Transport:

- améliorer la sécurité et les conditions de circulation sur la route 132;
- améliorer l'efficacité des routes 197, 198 et G-103;
- favoriser le maintien et le développement des infrastructures et équipements liés au transport ferroviaire, maritime et aérien;
- en ce qui concerne le réseau routier, donner la priorité à la réfection du secteur de la côte de Petite-Rivière-au-Renard et de celui entre Grand-Étang et Saint-Yvon;
- reconnaître et favoriser l'implantation et le développement d'un réseau de pistes cyclables sur le territoire de la MRC.

Urbanisme:

- rentabiliser les infrastructures d'aqueduc et d'égout ainsi que les services à caractère public;
- favoriser le développement urbain à l'intérieur des périmètres d'urbanisation;
- protéger le caractère touristique du corridor visuel de la route 132;
- favoriser la sécurité et la fluidité de la circulation sur les routes du réseau supérieur situées à l'extérieur des périmètres d'urbanisation.

Environnement:

- assurer le bien-être et la sécurité des personnes et des biens au moyen de mesures de prévention relatives à l'aménagement du territoire à proximité des secteurs soumis à des contraintes.

Tableau 2.8 Thème du tourisme : synthèse de la problématique, des orientations et des objectifs d'aménagement, MRC de La Côte-de-Gaspé

ÉLÉMENTS DE LA PROBLÉMATIQUE	
<ul style="list-style-type: none"> • Le tourisme est un secteur moteur de l'économie régionale et est reconnu comme «axe de développement» par le Conseil régional de concertation et de développement (CRCD). • Le produit touristique repose sur la qualité et la spécificité de l'environnement et sur la dimension culturelle de la région. • La dynamique touristique s'articule principalement autour du corridor de la route 132 le long de la zone littorale. • Le parc national de Forillon constitue le pôle d'attraction majeur de la MRC. • On constate une faible visibilité des produits situés à l'extérieur du corridor de la route 132. • On note l'absence de pôles d'attraction importants dans le secteur nord et le secteur intérieur de la MRC • La signalisation touristique souffre d'un manque d'intégration. • Toute intervention sur le territoire a un effet sur l'«environnement touristique» qu'offre la MRC. • Le service de traversier interrives reliant la MRC à la Côte-Nord via l'île d'Anticosti offre de nouvelles possibilités de circuits touristiques et fait de Rivière-au-Renard une porte d'entrée à la région. 	
GRANDES ORIENTATIONS	OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT
<ol style="list-style-type: none"> 1. Consolider la vocation touristique de la zone littorale. 2. Favoriser le développement du potentiel touristique du secteur intérieur de la MRC. 	<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser la protection et la mise en valeur des territoires d'intérêt de la MRC. • Encourager l'élaboration de circuits touristiques thématiques interMRC. • Favoriser l'établissement d'une signalisation touristique mieux intégrée à l'échelle locale et régionale. • Promouvoir la protection des paysages le long du corridor visuel de la route 132. • Favoriser la mise en valeur des accès et des ouvertures vers la mer. • Favoriser les activités récréotouristiques en périphérie du parc national de Forillon. • Favoriser l'intégration des sentiers de motoneige aux territoires d'intérêt de la MRC. • Optimiser l'utilisation des équipements municipaux à des fins touristiques.

Source : MRC de La Côte-de-Gaspé (1996: 30).

Tableau 2.9 Thème du transport : synthèse de la problématique, des orientations et des objectifs d'aménagement, MRC de La Côte-de-Gaspé

ÉLÉMENTS DE LA PROBLÉMATIQUE	
<ul style="list-style-type: none"> • La route 132 est le principal lien routier pour la majorité de la population de la MRC et sert aussi à des fins touristiques. • Cette route présente, à deux endroits, des problèmes de géométrie (côte de Petite-Rivière-au-Renard et portage du Grand-Étang). • La route 198 dessert les populations de Murdochville et de Gaspé et elle est aussi utilisée pour le camionnage de transit. Située sur des terres publiques, elle ne présente pas d'accès à la propriété riveraine. • La route 197 sert de lien direct entre le secteur nord de la MRC et le secteur de Gaspé. Les accès à la propriété riveraine commencent à s'y développer. • La route G-103 relie Murdochville à Grande-Vallée et donne accès à des zones d'exploitation forestière. • La voie ferrée Matapédia-Gaspé, incluse dans le réseau de base du MTQ, offre un service de passagers et de transport des marchandises. Elle dessert les infrastructures industrielles et portuaires de Sandy Beach. • La MRC compte deux ports d'importance : un à Gaspé utilisé principalement à des fins industrielles et l'autre à Rivière-au-Renard servant à la pêche et au service de traversier. • La MRC compte un aéroport d'envergure régionale sur le territoire de la ville de Gaspé et une piste d'atterrissage à Murdochville. 	
GRANDES ORIENTATIONS	OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT
<ol style="list-style-type: none"> 1. Améliorer la sécurité et les conditions de circulation de la route 132. 2. Améliorer l'efficacité des routes 197, 198 et G-103. 3. Favoriser le maintien et le développement des infrastructures et équipements liés au transport ferroviaire, maritime et aérien. 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>En ce qui concerne le réseau routier, donner la priorité à la réfection du secteur de la côte de Petite-Rivière-au-Renard et de celui entre Grand-Étang et Saint-Yvon.</i> • <i>Reconnaître le secteur industriel de Sandy Beach comme la plaque tournante de l'intermodalité entre les transports maritime et ferroviaire et le réseau de camionnage.</i> • <i>Reconnaître et favoriser l'implantation et le développement d'un réseau de pistes cyclables sur le territoire de la MRC.</i>

Source : MRC de La Côte-de-Gaspé (1996: 31).

2.5.4.3 Grandes affectations du territoire

Dans son schéma d'aménagement publié en 1987, la MRC avait établi huit grandes affectations relatives à la vocation de chacune des parties de son territoire. Ces différentes zones ont été délimitées en fonction de leur utilisation actuelle et projetée.

En 1996, le PSAR réduit à quatre catégories les grandes affectations du territoire, soit urbaine (comprise dans les limites du périmètre d'urbanisation), rurale, récréative et forestière. Dans les limites de la zone à l'étude ici, on trouve les affectations urbaine et forestière. Cette dernière englobe la plus grande partie de la zone à l'étude. La délimitation entre ces deux types d'affectation apparaît sur la carte 1 à l'annexe 1.

Enfin, outre ces deux grandes affectations dans la zone à l'étude, le corridor visuel de la route 132 est désignée comme territoire d'intérêt dans le plan d'affectation qui accompagne le PSAR.

2.5.4.4 Périmètre d'urbanisation

Depuis l'entrée en vigueur du premier schéma d'aménagement de la MRC de La Côte-de-Gaspé, plusieurs municipalités ont étendu leur périmètre d'urbanisation, notamment le long de la route nationale (132). En ce qui concerne la zone à l'étude, il y a eu ajout d'un périmètre urbain à Pointe-à-la-Frégate dans le PSAR, alors qu'il n'en existait pas auparavant.

Le périmètre d'urbanisation touche peu la zone à l'étude, car elle correspond à la délimitation du noyau urbain de Pointe-à-la-Frégate, où l'on trouve une concentration de bâtiments. Ce périmètre s'étend à l'ouest de la zone à l'étude et englobe le secteur délimité par les lots n^{os} 29 à 40.

Les seuls terrains susceptibles d'être développés à court ou à moyen terme sont situés à la limite ouest de la zone à l'étude. Il s'agit des lots et parties de n^{os} lot 39, 40-A et 40-C (voir la carte 1 à l'annexe 1).

Dans les limites de la zone à l'étude, la largeur du périmètre varie de 150 à 200 m, conséquence de la topographie accidentée qui restreint les possibilités de construction à une mince lisière de terrain le long de la route 132.

À l'exception du secteur ouest, tout la zone à l'étude fait partie de la zone de grande affectation forestière selon le plan d'affectation du PSAR. Le corridor visuel de la route 132 est aussi désigné plus précisément comme territoire d'intérêt sur cette carte.

2.5.4.5 Plan d'urbanisme de la municipalité de Cloridorme

Même si le schéma d'aménagement détermine les grandes affectations du territoire et les catégories d'usage compatibles, il est du ressort des municipalités locales de détailler, à une échelle spatiale plus fine, les usages et ouvrages autorisés en fonction des vocations définies sur leur territoire.

La municipalité de Cloridorme a produit son plan d'urbanisme en septembre 1991. Cette version est celle qui demeurera en vigueur au cours des prochaines années, puisqu'un nouveau plan d'urbanisme révisé sera produit seulement après l'entrée en vigueur du schéma d'aménagement révisé de la MRC, soit quelques années plus tard.

La délimitation des secteurs d'affectation du plan d'urbanisme tient compte des utilisations actuelles de chacune des parties du territoire, des possibilités et des contraintes quant à l'aménagement et des besoins de la collectivité.

Dans les limites de la zone à l'étude, on trouve essentiellement les affectations «commerce et habitation» (CH) et «forêt et agriculture» (AF).

Le 9 avril 1996, par l'adoption du règlement n° 92-91-01-95, la Municipalité a éliminé la zone 11 HA et a créé la nouvelle zone 49 CH sur une largeur de 100 m de part et d'autre de la route 132 jusqu'à l'ancien restaurant-motel Bellevue. Ce zonage comprend la partie ouest de la zone à l'étude. Pour les autorités municipales, la route 132 est l'axe privilégié pour accueillir les activités commerciales. À l'extérieur du périmètre d'urbanisation, seuls les commerces de détail et ceux reliés à l'habitation (hôtellerie) sont autorisés.

Le terrain du restaurant-motel Bellevue est zoné «commercial», alors que le secteur à l'est de celui-ci, entre la route 132 et la mer, est prévu pour l'habitation de faible densité (zone 14 HA). Tout le reste de la zone à l'étude au sud de la route nationale fait partie de la zone d'affectation «forêt et agriculture» (zone 25 AF).

L'affectation AF correspond, à peu de chose près, à la partie de territoire située entre le secteur habité et le secteur réservé à l'affectation forestière. Cette double affectation permet les deux types d'exploitation, sans privilégier l'une par rapport à l'autre.

Enfin, la Municipalité a édicté des normes applicables dans le cas des marges de recul des bâtiments et des superficies de terrain minimales :

- une marge de recul de 9 m est obligatoire entre toute construction et l'emprise d'une route ou d'une rue, sauf pour les commerces axés sur l'automobile, où cette distance doit être de 15 m
- la superficie minimale d'un lot à construire est de 1 500 m² pour les lots desservis par le réseau d'aqueduc.

2.5.4.6 Projets municipaux

Selon l'information obtenue auprès des instances municipales, il n'y a pas de projet de développement connu ou prévisible de quelque nature que ce soit au cours des prochaines années dans la zone à l'étude.

Au point de vue touristique, ce secteur de la route 132 sera intégré au vaste projet interrégional de circuit cyclable de la route Verte.

2.5.5 Caractéristiques visuelles du paysage

2.5.5.1 Méthode d'analyse

L'inventaire des caractéristiques visuelles du paysage a été réalisé en fonction de la méthode mise au point par le ministère des Transports. Cette dernière comprend deux étapes. La première consiste à bien connaître le paysage et ses observateurs, alors que la seconde permet d'évaluer ce que représente le paysage pour les observateurs de la zone à l'étude.

À la première étape de l'inventaire, on considère les trois éléments de base que sont :

- le paysage;
- le champ visuel des observateurs fixes (résidents et observateurs de lieux touristiques);
- le champ visuel des observateurs mobiles (usagers du réseau routier, autant pour la route 132 que pour le réseau municipal, y compris les cyclistes).

La seconde étape de l'inventaire, qui permet de procéder à l'analyse des trois éléments de base composant les caractéristiques visuelles du paysage, est réalisée en considérant :

- l'accessibilité visuelle (visibilité du paysage);
- l'intérêt visuel (attrait visuel);
- la valeur attribuée (mise en valeur du paysage et de ses attraits).

2.5.5.2 Caractéristiques visuelles du paysage de la zone à l'étude

La route 132 s'insère entre le paysage côtier du fleuve Saint-Laurent et le relief montagneux du paysage forestier de l'arrière-pays. Cet axe routier épouse la sinuosité de la bordure côtière et le profil du relief montagneux du paysage forestier de l'arrière-pays.

À l'intérieur de la zone à l'étude, les usagers circulant dans les deux directions sur la route 132 possèdent d'excellentes vues en surplomb vers le paysage côtier, le fleuve Saint-Laurent et le relief montagneux du paysage forestier. Le lac Bouchard demeure aussi un point d'intérêt visuel perçu ponctuellement par les usagers de la route 132 (voir la Figure 2.7 et la Figure 2.8). Par ailleurs, dans l'expérience visuelle des usagers de la route 132, la portion du tracé de la route 132 incluse dans la zone à l'étude constitue l'approche est de l'agglomération de Cloridorme (secteur de Pointe-à-la-Frégate).

Le paysage côtier et le fleuve Saint-Laurent dominent le champ visuel de la majorité des résidents de la zone à l'étude et constituent leur principal attrait visuel. Leur position surélevée par rapport au fleuve leur accorde un plus vaste dégagement visuel et une vue très lointaine représentant un attrait supplémentaire.

Parmi les caractéristiques visuelles du paysage, nous pouvons dégager certaines conclusions :

- Le paysage côtier et le fleuve Saint-Laurent demeurent des composantes présentant un grand attrait visuel pour les usagers de la route 132 et les résidents de la zone à l'étude. Nous pouvons considérer que ces deux composantes visuelles font l'objet d'une forte mise en valeur autant à partir de la route 132 que pour les résidents (la présence d'un restaurant-motel et d'un ancien belvédère indiquent la volonté de mise en valeur des attraits). Donc, les vues vers le paysage côtier et le fleuve Saint-Laurent à partir de la route 132 et des résidences ou commerces demeurent des éléments sensibles des caractéristiques visuelles du paysage de la zone à l'étude;
- Le couvert forestier et le relief peu remanié du paysage côtier et du paysage forestier leur confèrent un caractère naturel faisant partie intégrante de la qualité visuelle du paysage perçu. Le relief très accidenté de la bordure côtière et du paysage forestier de l'arrière-pays rend ces paysages très sensibles au passage d'une infrastructure routière à cause de la nécessité d'y effectuer des déboisements et des nivellements importants qui pourraient porter atteinte au caractère naturel du paysage de la zone à l'étude;
- Dans l'expérience visuelle des usagers de la route 132, la portion du tracé de la route 132 incluse dans la zone à l'étude constitue l'approche est de l'agglomération de Cloridorme (secteur Pointe-à-la-Frégate). C'est dans cette portion de la zone à l'étude que l'utilisateur détecte l'approche est de la traversée de l'agglomération.

Figure 2.8 Paysages de la zone d'étude



Limite entre le paysage forestier montagneux et le paysage côtier du fleuve.



Vue vers le paysage côtier du fleuve

2.5.6 Archéologie

Le fichier de l'Inventaire des sites archéologiques du Québec (ISAQ) du ministère de la Culture et des Communications du Québec indique qu'aucun site archéologique, préhistorique ou historique, n'est localisé dans les limites de l'emprise proposée ou à proximité de la zone à l'étude. L'ISAQ. précise également qu'aucun site archéologique n'est actuellement connu dans la zone à l'étude de ce projet de construction.

L'ISAQ. mentionne cependant que plusieurs inventaires archéologiques ont été réalisés dans la péninsule gaspésienne dans le cadre de divers projets de réfection routière et de projets de recherches archéologiques. Ces dernières révèlent la présence de nombreux sites archéologiques historiques et préhistoriques sur les rives du Saint-Laurent, à l'ouest et à l'est des limites de la zone à l'étude. Plusieurs sites préhistoriques témoignent d'une présence humaine ancienne qui remonte jusqu'à une période de 6 000 à 8 000 ans avant aujourd'hui.

3 MÉTHODE D'ANALYSE ET D'ÉVALUATION DES IMPACTS

3.1 Détermination de l'importance d'un impact

L'importance d'un impact sur un élément de l'environnement est déterminée à partir de ses trois principales composantes: *l'intensité*, la *durée* et *l'étendue*. L'intensité de l'impact s'avère le paramètre déterminant de la signification de l'impact et sera pondérée par l'étendue et la durée. Elle traduit, d'une part, l'ampleur des modifications de l'élément touché par le projet (*degré de perturbation*) et, d'autre part, la valeur intrinsèque et sociale accordée à cet élément (*valeur environnementale*).

Le degré de perturbation et la valeur environnementale sont établis par agrégation de paramètres d'évaluation (voir la Figure 3.1). Il revient à chaque spécialiste, dans son domaine d'expertise, de statuer d'après ses connaissances sur ces paramètres. À cette fin, il se sert d'une grille de critères sous l'angle desquels il procède à leur analyse et à leur évaluation. Un impact peut être positif, négatif ou nul.

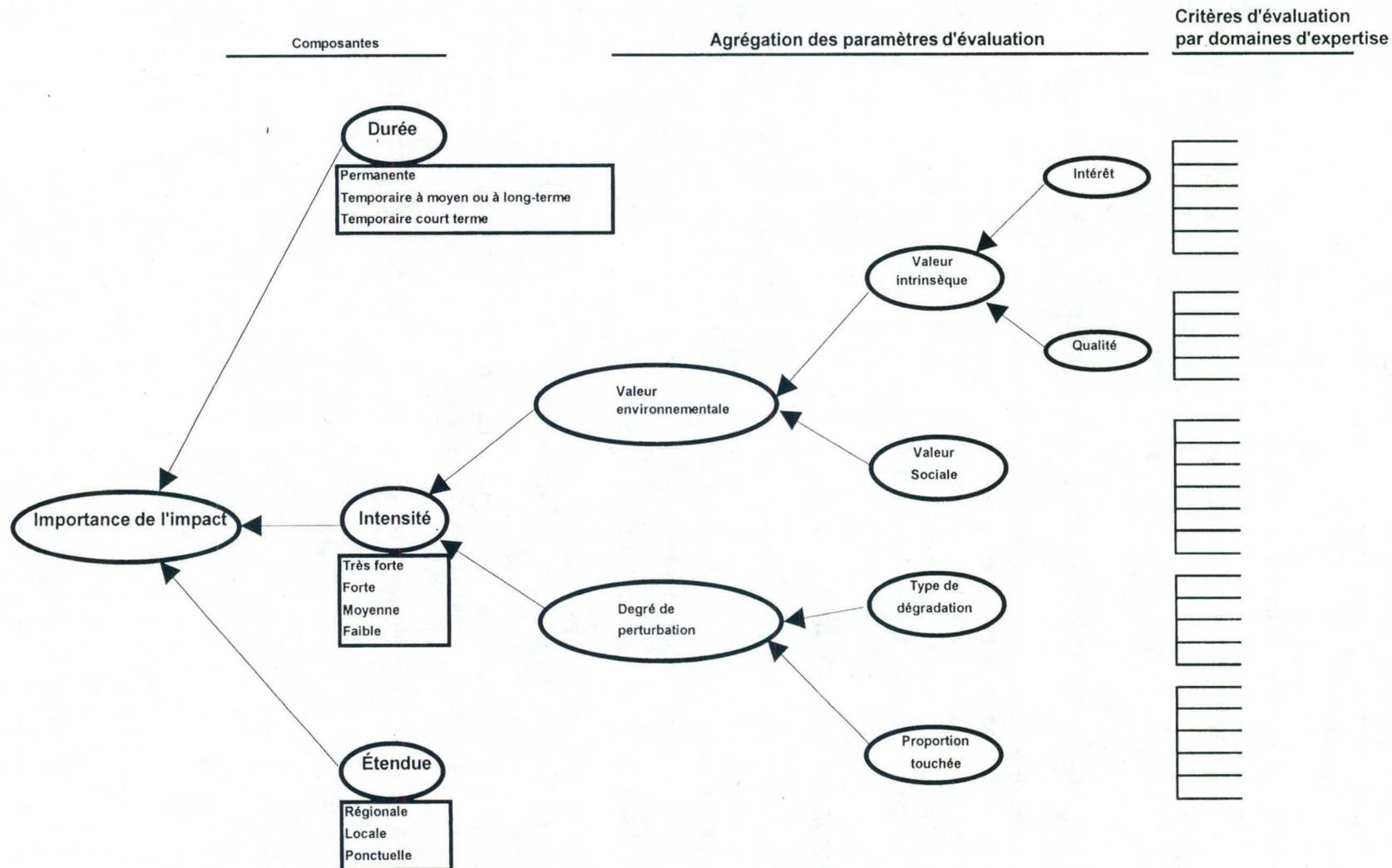
Ensuite, à l'aide d'une matrice (voir le Tableau 3.1), chaque spécialiste détermine l'intensité de l'impact. Une fois cette étape franchie, en combinant la durée et l'étendue à cette dernière et en se référant au classement des impacts (voir le Tableau 3.2), il peut en établir l'importance.

L'analyse des résultats de la matrice (voir le Tableau 3.3) montre qu'un impact d'une *importance très forte* est celui dont l'intensité se révèle généralement très forte ou exceptionnellement forte, dont l'étendue est souvent régionale, parfois locale ou exceptionnellement ponctuelle et dont la durée est souvent permanente, parfois temporaire à moyen ou à long terme ou encore, exceptionnellement, à court terme.

L'impact d'une *importance forte* est un impact dont l'intensité s'avère parfois très forte, le plus souvent forte et exceptionnellement moyenne, dont l'étendue est régionale, locale ou ponctuelle et dont la durée est permanente, temporaire à moyen ou à long terme ou bien temporaire à court terme.

Pour ce qui est de l'impact d'une *importance moyenne*, c'est celui dont l'intensité est parfois forte, le plus souvent moyenne et exceptionnellement faible, l'étendue est régionale, locale ou ponctuelle et dont la durée est permanente, temporaire à moyen ou à long terme ou bien temporaire à court terme.

Figure 3.1 Détermination de l'importance des impacts par agrégation des paramètres d'évaluation



Dans le cas d'un impact d'une *importance faible*, l'intensité se révèle parfois moyenne ou le plus souvent faible, l'étendue est rarement régionale ou locale mais plus souvent ponctuelle et la durée s'avère rarement permanente, temporaire à moyen ou à long terme ou, le plus souvent, à court terme.

Enfin, l'impact ayant une *importance négligeable* est un impact dont l'une des composantes, que ce soit l'intensité, la durée ou l'étendue n'est pas signifiante. Un tel impact n'est pas considéré à l'occasion de la synthèse des impacts. Un impact négligeable équivaut à un impact nul. Soulignons que les impacts négligeables et nuls ne sont pas considérés dans l'analyse afin d'alléger le texte. Toutefois, les impacts positifs seront mentionnés.

3.2 Mesures d'atténuation et de compensation

Une fois l'analyse et l'évaluation des impacts réalisées, des mesures peuvent être proposées pour atténuer les impacts à divers degrés: on les appelle les *mesures d'atténuation*. Dans certains cas, lorsqu'aucune mesure d'atténuation ne peut être appliquée pour réduire les impacts négatifs d'un projet, en compensation, des mesures peuvent être mises en avant pour produire des impacts positifs: on les nomme les *mesures de compensation*.

3.3 Impact résiduel

Après application des mesures d'atténuation ou de compensation, le responsable de l'analyse doit à nouveau réévaluer l'impact pour finalement déterminer ce qui subsistera de l'impact initial: on parle alors de *l'impact résiduel* du projet sur cet élément.

3.4 Présentation des résultats

Dans la section «Impacts et mesures d'atténuation», on trouve dans l'ordre, les analyses et les évaluations des impacts, les mesures d'atténuation et les impacts résiduels. Les impacts sont désignés par une lettre correspondant à la composante de l'environnement et suivie d'un numéro séquentiel, cette adresse renvoyant à la carte 3 «Impacts et mesures d'atténuation dans le cas de la variante 1» présentée à l'annexe 1.

Les lettres A, B, H et V ont été attribuées aux composantes de l'environnement visées de la façon suivante :

Composante	
Agricole	A
Biologique	B
Milieu humain	H
Visuelle	V

À la fin du document, la conclusion est précédée d'un résumé des impacts qui est présenté sous forme de listes : la première comprend le classement des impacts par composantes de l'environnement selon un ordre séquentiel et la seconde liste regroupe les impacts selon leur classe d'importance.

Tableau 3.1 Détermination de l'intensité de l'impact

Degré de perturbation	Valeur environnementale	Très grande	Grande	Moyenne	Faible
	Fort		Très forte	Forte	Moyenne
Moyen		Forte	Forte	Moyenne	Faible
Faible		Moyenne	Moyenne	Faible	Faible

Tableau 3.2 Matrice de détermination de l'importance de l'impact

Intensité	+	Étendue	+	Durée	=	Importance de l'impact
Très forte		Régionale		Permanente		Très forte
Très forte		Régionale		Temporaire-mlt		Très forte
Très forte		Régionale		Temporaire-ct		Très forte
Très forte		Locale		Permanente		Très forte
Très forte		Locale		Temporaire-mlt		Très forte
Très forte		Locale		Temporaire-ct		Forte
Très forte		Ponctuelle		Permanente		Très forte
Très forte		Ponctuelle		Temporaire-mlt		Forte
Très forte		Ponctuelle		Temporaire-ct		Forte
Forte		Régionale		Permanente		Très forte
Forte		Régionale		Temporaire-mlt		Forte
Forte		Régionale		Temporaire-ct		Forte
Forte		Locale		Permanente		Forte
Forte		Locale		Temporaire-mlt		Forte
Forte		Locale		Temporaire-ct		Moyenne
Forte		Ponctuelle		Permanente		Forte
Forte		Ponctuelle		Temporaire-mlt		Moyenne
Forte		Ponctuelle		Temporaire-ct		Moyenne
Moyenne		Régionale		Permanente		Forte
Moyenne		Régionale		Temporaire-mlt		Moyenne
Moyenne		Régionale		Temporaire-ct		Moyenne
Moyenne		Locale		Permanente		Moyenne
Moyenne		Locale		Temporaire-mlt		Moyenne
Moyenne		Locale		Temporaire-ct		Faible
Moyenne		Ponctuelle		Permanente		Moyenne
Moyenne		Ponctuelle		Temporaire-mlt		Faible
Moyenne		Ponctuelle		Temporaire-ct		Faible
Faible		Régionale		Permanente		Moyenne
Faible		Régionale		Temporaire-mlt		Faible
Faible		Régionale		Temporaire-ct		Faible
Faible		Locale		Permanente		Faible
Faible		Locale		Temporaire-mlt		Faible
Faible		Locale		Temporaire-ct		Faible
Faible		Ponctuelle		Permanente		Faible
Faible		Ponctuelle		Temporaire-mlt		Faible
Faible		Ponctuelle		Temporaire-ct		Faible

Légende:

Durée

Permanente : plus de 25 ans.

Temporaire-ct : temporaire à court-terme (de 0 à 5 ans).

Temporaire-mlt : temporaire à moyen ou à long terme (de 3 à 25 ans).

Étendue

Locale : à l'échelle de plusieurs lots, du rang, d'une village, d'une ville ou une municipalité.

Ponctuelle : dans ou à proximité de l'emprise.

Régionale : à l'échelle de plusieurs villes, ou municipalités, d'un comté ou d'une MRC.

Tableau 3.3 Classement des impacts par l'ordre d'importance

Importance de l'impact (4 classes)	=	Intensité	+	Étendue	+	Durée
Très forte		Très forte		Régionale		Permanente
Très forte		Très forte		Régionale		Temporaire-mlt
Très forte		Très forte		Régionale		Temporaire-ct
Très forte		Très forte		Locale		Permanente
Très forte		Très forte		Locale		Temporaire-mlt
Très forte		Très forte		Ponctuelle		Permanente
Très forte		Forte		Régionale		Permanente
Forte		Très forte		Locale		Temporaire-ct
Forte		Très forte		Ponctuelle		Temporaire-mlt
Forte		Très forte		Ponctuelle		Temporaire-ct
Forte		Forte		Régionale		Temporaire-mlt
Forte		Forte		Régionale		Temporaire-ct
Forte		Forte		Locale		Permanente
Forte		Forte		Locale		Temporaire-mlt
Forte		Forte		Ponctuelle		Permanente
Forte		Moyenne		Régionale		Permanente
Moyenne		Forte		Locale		Temporaire-ct
Moyenne		Forte		Ponctuelle		Temporaire-mlt
Moyenne		Forte		Ponctuelle		Temporaire-ct
Moyenne		Moyenne		Régionale		Temporaire-mlt
Moyenne		Moyenne		Régionale		Temporaire-ct
Moyenne		Moyenne		Locale		Permanente
Moyenne		Moyenne		Locale		Temporaire-mlt
Moyenne		Moyenne		Ponctuelle		Permanente
Moyenne		Faible		Régionale		Permanente
Faible		Moyenne		Locale		Temporaire-ct
Faible		Moyenne		Ponctuelle		Temporaire-mlt
Faible		Moyenne		Ponctuelle		Temporaire-ct
Faible		Faible		Régionale		Temporaire-mlt
Faible		Faible		Régionale		Temporaire-ct
Faible		Faible		Locale		Permanente
Faible		Faible		Locale		Temporaire-mlt
Faible		Faible		Locale		Temporaire-ct
Faible		Faible		Ponctuelle		Permanente
Faible		Faible		Ponctuelle		Temporaire-mlt
Faible		Faible		Ponctuelle		Temporaire-ct

Légende:

Durée

Permanente : plus de 25 ans.

Temporaire-ct : temporaire à court-terme (de 0 à 5 ans).

Temporaire-mlt : temporaire à moyen ou à long terme (de 3 à 25 ans).

Étendue

Locale : à l'échelle de plusieurs lots, du rang, d'une village, d'une ville ou une municipalité.

Ponctuelle : dans ou à proximité de l'emprise.

Régionale : à l'échelle de plusieurs villes, ou municipalités, d'un comté ou d'une MRC.

4 DESCRIPTION DES VARIANTES DU TRACÉ

L'amélioration de la géométrie de la route 132 dans le secteur de la côte du Belvédère doit être effectuée en partie en dehors de l'alignement du tracé actuel. En effet, comme il a été démontré à la section 1, le tracé actuel ne se prête pas à des corrections géométriques majeures (élimination de courbes, correction du profil, amélioration de la visibilité et des possibilités de dépassement). Le Ministère a donc élaboré un tracé dont la géométrie avait été corrigée duquel il élaborera des variantes. Ensuite, à l'aide de l'analyse comparative des variantes, il déterminera la variante de moindre impact environnemental, tout en considérant les répercussions techniques et économiques de ce choix.

Les contraintes environnementales, telles que la topographie très accidentée, la proximité de la mer et la présence d'un plan d'eau (lac Bouchard), limitent cependant le nombre de variantes possibles. La courte distance du projet à réaliser (longueur réduite du tronçon considéré) et la nécessité de se raccorder à la route 132 actuelle constituent également des contraintes fixes qui restreignent considérablement ce nombre.

À l'ouest, l'extrémité du nouveau tronçon de route doit se situer à la fin du secteur bâti de Pointe-à-la-Frégate, alors que vers l'est, il doit rejoindre le même alignement que la route actuelle dans un secteur où elle est rectiligne et bordée de pentes fortes.

4.1 Variante 1

4.1.1 Tracé en plan et profil en long

La variante 1 débute, sur la route 132 actuelle, à l'extrémité est de l'agglomération de Pointe-à-la-Frégate, au chaînage 0+900. Elle se termine 1 900 m plus à l'est au chaînage 2+800. La vitesse de base dans le plan horizontal est de 100 km/h. La description de la géométrie de la variante 1 est présentée au Tableau 4.1, au Tableau 4.2 et au Tableau 4.3.

Le chemin d'accès situé vis-à-vis du chaînage 2+120 (côté sud) est déplacé au chaînage 2+340. Aux chaînages 1+430 et 1+560, on prévoit l'aménagement de deux ponceaux. Entre les chaînages 1+520 et 1+580, on doit envisager l'aménagement d'un mur de soutènement afin d'éviter le remblayage dans la mer. Entre les chaînages 0+900 et 1+200, l'aménagement d'une section en drainage fermé du côté nord est prévu afin de diminuer le nombre d'expropriations. La conduite d'aqueduc existante doit être reconstruite.

Tableau 4.1 Tracé en plan de la variante 1

Chaînage	Courbe circulaire		Tangente	Angle de déflexion (entre deux tangentes) (°)
	rayon (m)	longueur (m)	longueur (m)	
1+000			70	
1+070	1 000	184		11,71 à droite
1+254			614	
1+868	1 250	246		12,55 à droite
2+214			75	
2+189	500	336		42,86 à gauche
2+525			85	

Tableau 4.2 Profil en long de la variante 1

Chaînage	Courbe parabolique		Tangente	
	Longueur (m)	Vitesse de base (km/h)	Longueur (m)	Pente (%)
0+900	200 (R)*	90		
1+100			350	4,39
1+450	300 (R)	100		
1+750			50	9,96
1+800	550 (S)**	90		
2+350			450	0,00
2+800***				

* (R) : Courbe rentrante (concave).

** (S) : Courbe saillante (convexe).

*** : Le chaînage correspondant à la fin du projet pourrait varier quelque peu.

Tableau 4.3 Hauteur et largeur moyennes des déblais et des remblais de la variante 1

Chaînage	Longueur (m)	Déblai	Remblai	Emprise
		hauteur moyenne (m)	hauteur moyenne (m)	largeur moyenne (m)
De 0+900 à 1+320	420	6,5		36,0
De 1+320 à 1+350	30		1,7	35,0
De 1+350 à 1+405	55	3,2		35,0
De 1+405 à 1+785	380		15,0	70,0
De 1+785 à 1+890	105	1,8		35,5
De 1+890 à 1+925	30	-	-	40,0
De 1+925 à 2+340	415	10,0		40,0
De 2+340 à 2+800*	460		2,0	35,0

* : Le chaînage correspondant à la fin du projet pourrait varier quelque peu.

4.1.2 Profil en travers

Le profil en travers retenu est de type C (voir la Figure 4.1) selon les normes de conception du MTQ. Les deux voies de roulement mesurent 3,5 m, les accotements 2,5 m et la pente des talus est de 1V : 3H. L'emprise nominale est de 35 m.

Pour ce qui des déblais dans le roc sédimentaire (schiste), la pente recommandée du talus est de 5V : 2H. Cette pente devra toutefois être validée par une étude géotechnique.

4.2 Variante 2

4.2.1 Tracé en plan et profil en long

La variante 2 débute, sur la route 132 actuelle, à l'extrémité est de l'agglomération de Pointe-à-la-Frégate, au chaînage 0+900. Elle se termine 1 712 mètres plus à l'est au chaînage 2+612. La vitesse de base dans le plan horizontal est de 100 km/h. La description de la géométrie de la variante 2 est présentée au Tableau 4.4, au Tableau 4.5 et au Tableau 4.6.

Le chemin privé du lac Bouchard est peu affecté alors que le chemin privé situé vis-à-vis du chaînage 2+120 (côté sud) doit être réaménagé complètement. Aux chaînages 1+430 et 1+560, on prévoit l'aménagement de deux ponceaux. Cette variante ne nécessite pas de mur de soutènement. Entre les chaînages 0+900 et 1+200, on doit envisager l'aménagement d'une section en drainage fermé du côté nord afin de diminuer le nombre d'expropriations. La conduite d'aqueduc existante le long de la route 132 doit être reconstruite.

Tableau 4.4 Tracé en plan de la variante 2

Chaînage	Courbe circulaire		Tangente	Angle de déflexion (entre deux tangentes) (°)
	rayon (m)	longueur (m)	longueur (m)	
1+000			72	
1+072	1 100	290		16,78 à droite
1+362			786	
2+148	700	389		35,38 à gauche
2+537			75	

Figure 4.1 Profil en travers en milieu rural, type C

ROUTE NATIONALE : D.J.M.A. 500 – 2000
ROUTE RÉGIONALE : D.J.M.A. > 2000

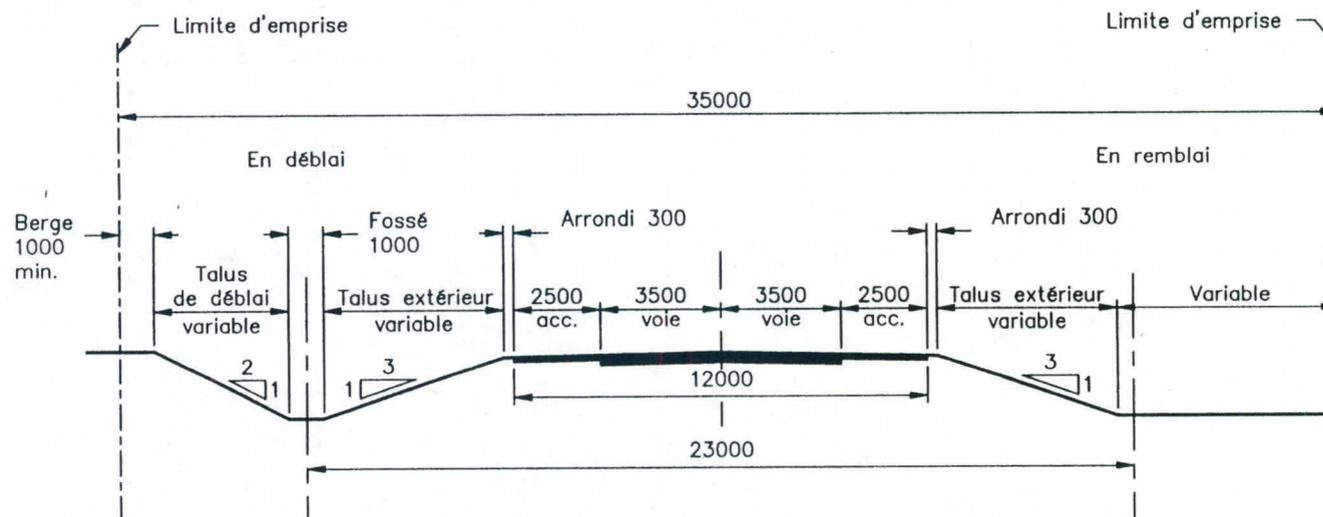
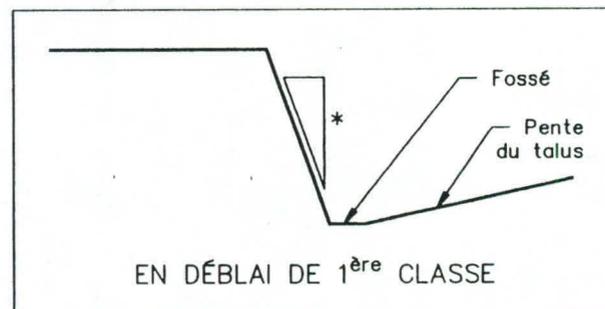


Tableau 4.5 Profil en long de la variante 2

Chaînage	Courbe parabolique		Tangente	
	longueur (m)	vitesse de base (km/h)	longueur (m)	pente (%)
0+900	100 (R)*	90		
1+100			300	4,48
1+400	300 (R)	100		
1+700			25	9,78
1+725	550 (S)**	90		
2+275			125	0,14
2+400	200 (R)	110		
2+612			12	3,22

*(R) : Courbe rentrante (concave)

**(S) : Courbe saillante (convexe)

Tableau 4.6 Hauteur et largeur moyennes des déblais et des remblais de la variante 2

Chaînage	Longueur	Déblai	Remblai	Emprise
	(m)	hauteur moyenne (m)	hauteur moyenne (m)	largeur moyenne (m)
De 0+900 à 1+320	420	6,0		36,0
De 1+320 à 1+350	30		2,0	35,0
De 1+350 à 1+410	60	3,0		35,0
De 1+410 à 1+765	355		16,0	70,0
De 1+765 à 2+450	685	20,0		45,0
De 2+450 à 2+612*	162	-	-	35,0

* Le chaînage correspondant à la fin du projet pourrait varier quelque peu.

4.2.2 Profil en travers

Le profil en travers retenu est de type C selon les normes de conception du MTQ (voir la Figure 4.1). Les deux voies de roulement mesurent 3,5 m, les accotements, 2,5 m et la pente des talus est 1V : 3H. L'emprise nominale est de 35 m.

Pour ce qui est des déblais dans le roc sédimentaire (schiste), la pente recommandée du talus est de 5V : 2H. Cette pente devra toutefois être validée par une étude géotechnique.

4.3 Variante 3 : La route «en quai»

Tout d'abord, la variante 3 a été rapidement rejetée au début de l'analyse comparative. En effet, cette variante, élaborée à la fin des années 70, implique le déplacement de la route au bas de la falaise rocheuse en empiétant sur le milieu marin pour la majeure partie de son parcours, soit sur une distance d'environ 2,1 km par rapport à la longueur totale de 3,5 km de corridor en dehors du tracé actuel.

L'objectif recherché à l'époque par la relocalisation de la route le long du littoral du Saint-Laurent était d'éviter les contraintes imposées par la topographie accidentée. Cependant, cette solution comporte des désavantages techniques qui la rendent coûteuse. Sur une largeur d'emprise de 35 m et une distance d'environ 2,1 km, elle nécessite un remblai en milieu marin.

Sur le plan environnemental, cette variante est très difficilement défendable par rapport à d'autres variantes possibles et de moindre impact en milieu terrestre.

Par ailleurs, en ce qui concerne le coût, la variante 3 ne cadre plus avec le contexte budgétaire actuel du Ministère.

La variante 3 apparaît maintenant en 1998 disproportionnée sous plusieurs aspects (techniques, environnementaux et budgétaires) par rapport au problème à résoudre circonscrit au secteur de la côte du Belvédère. Le Ministère a donc abandonné cette variante pour étudier d'autres possibilités.

Nous présentons les sections qui suivent les principaux motifs justifiant le rejet de cette variante selon une analyse détaillée.

4.3.1 Aspects techniques, entretien et coût

La variante 3 s'étend sur une distance plus longue que les variantes 1 et 2, car elle a été étudiée dans le cadre du projet initial de réfection d'environ 4,5 km de longueur. Elle rejoint la route actuelle environ 2 km plus à l'est, dans le secteur bâti de Petite-Anse, par rapport aux autres variantes (voir la carte 2 à l'annexe 1).

Dans le cas d'une variante le long de la mer, c'est le seul endroit propice pour se raccorder à la route 132 sans franchir la falaise.

L'avantage d'une telle variante se situe essentiellement sur le plan de sa géométrie plus confortable et sécuritaire pour les usagers grâce à un tracé pratiquement rectiligne et à l'élimination des dénivellations dues au relief naturel.

Ce tracé est plat sur pratiquement tout son parcours et ne comporte pas de pentes importantes aux raccordements de la route existante. Il est rectiligne à l'exception de courbes de grands rayons aux extrémités ouest et est. Ce tracé a été conçu selon une

vitesse de base de 100 km/h. Son coût estimé en 1983 était de 6,5 millions de dollars, ce qui est nettement plus élevé que celui des variantes 1 et 2.

Dans le cas de la variante 3, il faut donc prévoir un ouvrage de protection contre la mer, soit un mur (route «en quai»), ce qui est coûteux par rapport à la distance en cause. La mise en place d'un empièchement augmenterait considérablement la largeur d'emprise et le remblayage en milieu marin malgré l'économie réalisée par rapport au mur de soutènement, tel qu'il était prévu dans l'évaluation du coût du projet à la fin des années 70.

Du point de vue technique, même si cette variante évite des déblais dans le roc et les fortes dénivellations rencontrées en milieu terrestre, elle implique un déséquilibre très important en matière de matériaux de construction. La route est en remblai sur plusieurs kilomètres et en partie le long de la mer, ce qui nécessite un volume important de matériaux à transporter sur le site du projet.

Par ailleurs, le coût d'entretien à long terme inhérent à ce type d'infrastructure le long de la mer désavantage cette variante.

D'après l'expérience vécue par rapport à d'autres tronçons de la route 132 «en quai» en Gaspésie, le passage de la route au bas de la falaise rocheuse et le long de la mer peut poser problème pour la sécurité des usagers et l'entretien d'hiver à cause, d'une part, des risques d'éboulis de roche et de glace et d'autre part, des problèmes des effets de glace et d'embruns le long de la mer. La route et les ouvrages de protection sont aussi soumis aux effets dévastateurs des vagues durant les tempêtes.

4.3.2 Aspects environnementaux

La variante 3 consiste à construire une route dont l'infrastructure devrait empiéter pour plus de 2 km sur l'habitat côtier du fleuve Saint-Laurent. Les impacts anticipés de cette variante sont très importants puisqu'il y a perte d'habitat et, pour cette raison, elle a été éliminée dès le départ de l'étude comparative des variantes.

Le raccordement à la route 132 en empiétant sur les routes du Brûlé et Langlais, outre qu'il entraîne l'expropriation de plusieurs résidences, nécessite le réaménagement sécuritaire des intersections de ces routes avec la nouvelle route 132, ainsi qu'un empiètement sur une terre agricole.

Le raccordement à la nouvelle route 132 nécessite le réaménagement sécuritaire des intersections des routes du Brûlé et Langlais. Ce raccordement cause, à l'est, l'expropriation de plusieurs résidences ainsi qu'un empiètement sur une terre agricole. Au moins trois résidences doivent être expropriées dans le secteur de raccordement ouest avec la route 132 actuelle.

Il y a dédoublement de l'infrastructure routière et du coût d'entretien afférent, car il faut obligatoirement maintenir la route 132 actuelle sur presque toute sa longueur pour assurer la desserte des résidents, parce que ceux-ci ne peuvent être raccordés directement à la

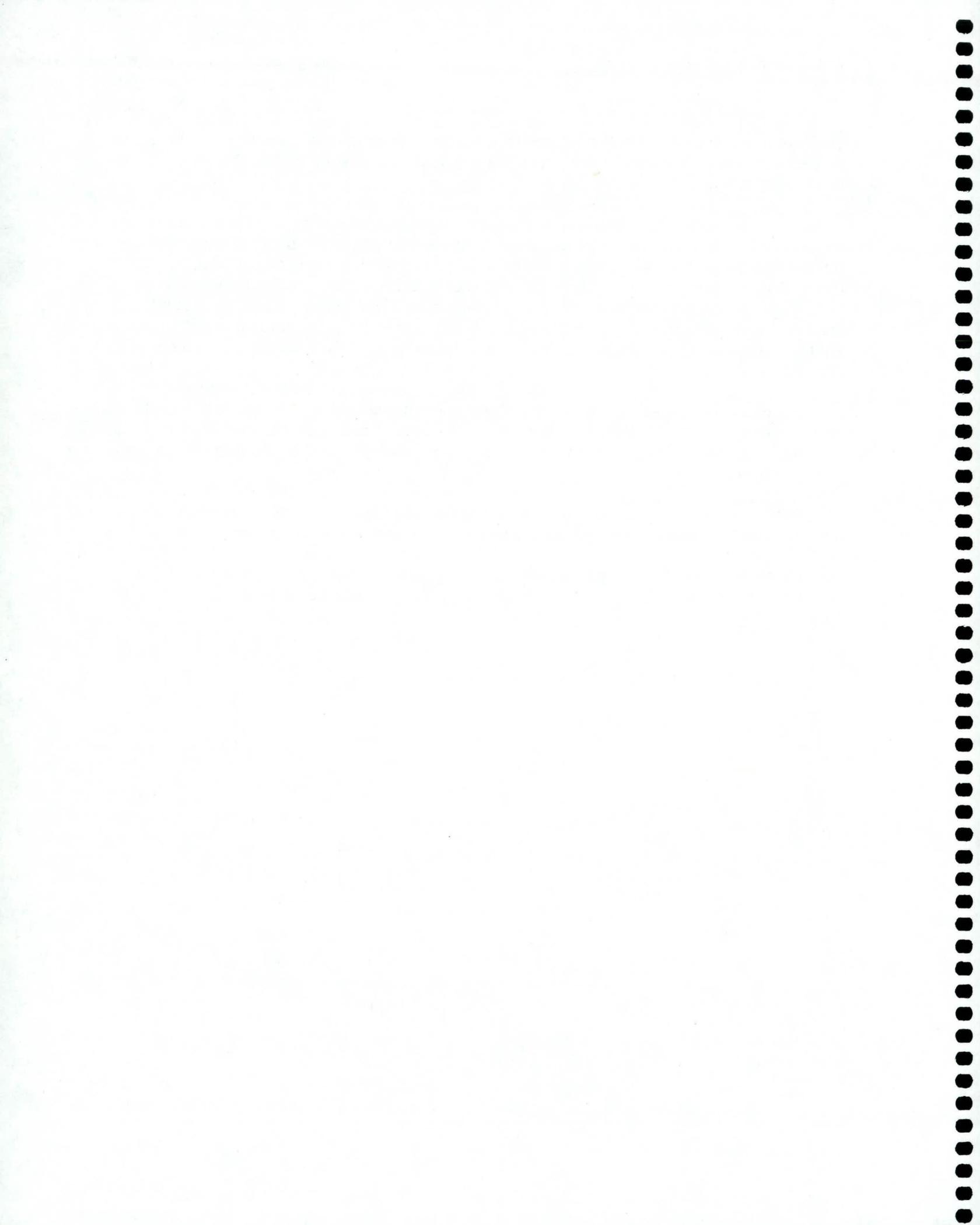
nouvelle route longeant la mer à cause de la barrière physique que constitue la falaise. Un tel dédoublement n'est donc pas souhaitable, d'autant plus que les problèmes de géométrie de la route existante ne seraient pas éliminés.

Ainsi, la variante 3 (route «en quai») insérerait un élément construit qui diminuerait de façon importante l'attrait naturel du paysage côtier du fleuve (infrastructure dans le fleuve, remblayage de petites baies entre la falaise et la route, déblais dans la falaise, etc.). L'impact visuel serait plus important aux extrémités lorsque la route s'élève dans la falaise. À ces deux endroits, la cicatrice laissée par les nivellements demeurerait plus perceptible par les usagers de la route et les résidents. Cette variante entraînerait un impact négatif majeur sur le paysage et sur la perception des résidents localisés à chaque extrémités du tracé proposé.

La diminution de l'attrait naturel du paysage côtier nuirait aussi à la qualité visuelle du paysage observé par les résidents. Par contre, le positionnement de l'utilisateur de la route au pied de la falaise lui offrirait un corridor panoramique exceptionnel en bordure du paysage côtier du fleuve.

D'autre part, la variante 3 cause toutefois un impact positif sur la qualité visuelle des usagers parce qu'elle favorise une excellente observation du paysage côtier du fleuve.

Sur le plan environnemental, d'après les remarques qui précèdent cette variante n'est donc pas acceptable et elle peut être écartée sans une analyse plus poussée des impacts à cet égard.



5 ANALYSE COMPARATIVE DES VARIANTES

Les variantes 1 et 2 font l'objet de l'analyse comparative dans la présente section. Elles sont illustrées à la carte 2 de l'annexe 1.

L'analyse est reprise dans le tableau de synthèse présenté à la fin de la section (Tableau 5.4). Il comporte, pour chaque variante, les avantages et inconvénients dans le cas de chacun des éléments de comparaison, soit les aspects techniques et le coût, la géométrie, la sécurité et la circulation, le milieu biologique, le bâti et l'utilisation du sol ainsi que le milieu visuel.

5.1 Aspects techniques et coût

La variante 1 est nettement plus avantageuse au niveau technique, principalement à cause du volume de déblai qui se révèle moins important. De son côté, la variante 1 nécessite un volume de remblai légèrement plus important que celui de la variante 2 alors que le volume de déblai de la variante 2 est environ deux fois plus élevé que la variante 1 (voir le Tableau 5.1)

Tableau 5.1 Comparaison des volumes de remblais et de déblais des variantes 1 et 2

Chaînage	Volume des déblais (m ³)		Volume des remblais (m ³)	
	variante 1	variante 2	variante 1	variante 2
0+900 à 1+320	41 600	39 000	-	500
1+320 à 1+360	1 700	1 500	1 000	1 400
1+360 à 1+400	3 500	3 300	-	-
1+400 à 1+800	2 000	9 700	154 900	145 900
1+800 à 2+460	140 600	371 700	2 200	-
2+460 à 2+800*	1 600	2 400	200	-
TOTAL	191 000	427 600	158 300	147 800

* : Le chaînage correspondant à la fin du projet pourrait varier quelque peu.

Note : Les surplus de matériaux sont de l'ordre de 77 500 m³ pour la variante 1 et de 421 300 m³ pour la variante 2.

Dans le cas de la variante 2, il y a des déblais plus importants et sur une plus grande distance par rapport à la variante 1 (voir le Tableau 4.3 et le Tableau 4.6)

Pour la variante 2, les coupes de roc (déblai de 1^{ère} classe) seront environ deux fois plus élevées que dans le cas de la variante 1. La variante 2 est donc moins avantageuse techniquement parce que les surplus de matériaux dont il faut disposer sont nettement supérieurs (voir le Tableau 5.4).

La variante 1, bien qu'elle comporte trois courbes, est quand même très acceptable et conforme aux standards du Ministère en ce qui a trait à la géométrie. Elle n'est que légèrement désavantagée relativement à ce critère par rapport à la variante 2.

De son côté, la variante 2 s'avère nettement plus coûteuse que la variante 1 à cause des coupes de roc. Une grande partie des matériaux de déblai sont issus des coupes de roc comme on peut le constater dans le Tableau 5.2.

Tableau 5.2 Comparaison du coût des variantes 1 et 2

Description	Variante 1 (\$)	Variante 2 (\$)
Déblai 1 ^{ère} classe	2 101 000	4 703 600
Emprunt classe a	73 800	72 900
Concassé 20-0	102 200	100 800
Concassé 56-0	87 100	87 100
Enrobé bitumineux	182 000	182 000
Ponceaux	50 000	50 000
Glissière de sécurité	47 000	33 000
Travaux divers *	156 900	170 600
TOTAL	2 800 000	5 400 000

* Cela comprend les éléments suivants :

- enrochement;
- clôtures;
- organisation de chantier;
- déblai 2^e classe;
- prédécoupage;
- ensemencement;
- déboisement.

5.2 Sécurité et circulation

Les variantes 1 et 2 ne se distinguent pas l'une de l'autre au point de vue de la sécurité et de la circulation. Toutes les deux introduisent des pentes longitudinales adéquates pour permettre à un camion lourd chargé de s'arrêter de façon sécuritaire en bas de la pente. Par contre ces deux variantes ont le défaut de favoriser des vitesses plus élevées à l'entrée de l'agglomération par le retrait des courbes horizontales de la route 132 actuelle. La pente descendante en direction ouest ne peut qu'empirer cette situation.

5.3 Aspects environnementaux

5.3.1 Milieu biologique

5.3.1.1 Variante 1 (nord)

La variante 1 minimise les impacts sur le milieu biologique parce qu'elle se superpose à la structure actuelle sur une plus grande longueur que ne le fait la variante 2. Ainsi, le milieu situé en bordure est moins touché par le déboisement.

Toutefois, le remblai entre les chaînages 1+520 et 1+580 empiète sur la bande riveraine côtière sur plus de 60 m de largeur et laissant dans la falaise une cicatrice de plus de 65 m de longueur. À cet endroit, le remblai excède le bord supérieur du plateau faisant en sorte que le remblai empiète sur le talus pour se rendre jusqu'à la mer. Ce remblai occasionnera l'enlèvement de la végétation arborescente basse dans cette falaise dont la pente atteint plus de 85 p.100. Notons que la végétation stabilise actuellement la falaise.

Toutefois, cette variante demeure intéressante parce qu'elle peut être bonifiée par l'aménagement d'un mur de soutènement ou d'un enrochement ou encore par un abaissement du profil en long ou par l'augmentation de la pente du remblai (1V : 1,5H). Cette correction aurait pour effet d'empêcher l'empiètement du remblai sur le milieu riverain marin.

5.3.1.2 Variante 2 (sud)

Cette variante nécessite un déboisement additionnel d'environ 500 m de longueur par rapport à la variante 1 et, pour cette raison, elle crée un impact plus grand sur le milieu biophysique.

En résumé

La variante 1 demeure préférable à la variante 2 dans la mesure où un correctif est apporté aux plans pour faire en sorte que le remblai ne se prolonge pas au-delà du plateau entre les chaînages 1+520 et 1+580, parce qu'elle minimise le déboisement.

5.3.2 Milieu humain : bâti et utilisation du sol

5.3.2.1 Variante 1 (nord)

La variante 1 occasionne l'expropriation de trois résidences dans l'emprise, soit deux de moins que la variante 2. Deux bâtiments à vocation commerciale sont aussi touchés : l'ancien restaurant-motel Bellevue au chaînage 2+220g, servant aussi de résidence, est exproprié parce qu'il est situé dans l'emprise, alors que le garage au chaînage 2+220d l'est en raison d'un rapprochement excessif de la route et des difficultés d'accès. L'ancien restaurant-motel, même s'il sert actuellement de résidence, est considéré comme bâtiment commercial à usage mixte.

Cette variante rapproche légèrement plus de l'emprise la résidence portant le numéro civique 230 au chaînage 1+080d (1 m plus près) et le chalet portant le numéro civique 240 au chaînage 1+230d (2 m plus près).

Pour les autres résidences situées le long de l'emprise du projet, les impacts sont moins importants que dans le cas de la variante 2. Les autres cas d'expropriation dus au rapprochement par rapport à la route et aux difficultés d'accès causent moins de problèmes. La résidence portant le numéro civique 250 sera plus éloignée par rapport à l'emprise (4 m plus loin que dans le cas de la variante 2) et à la chaussée projetée selon cette variante. Il

est moins difficile de maintenir en place cette résidence et de réaménager un accès sécuritaire à la propriété vu la plus grande marge de manoeuvre à cet effet.

La variante 1 entraîne moins d'immobilisation de terrain sur les propriétés privées, particulièrement celles situées du côté sud. Pour ce qui est des chemins secondaires et des entrées privées, elle nuit moins à l'accès aux propriétés situées en bordure de la zone d'étude.

Enfin, la variante 1 a comme avantage de récupérer presque complètement l'ancienne plateforme de la route entre les chaînages 1+800 et 2+200, tandis que la variante 2 occasionne l'abandon du tronçon de route actuel dans ce secteur et nécessite l'immobilisation de terrain supplémentaire.

5.3.2.2 Variante 2 (sud)

La variante 2 entraîne l'expropriation d'un plus grand nombre de résidences et ses impacts sont plus forts sur le milieu bâti. Cinq résidences se trouvent dans les limites de l'emprise, comparativement à trois dans le cas de la variante 1.

Les impacts sur les propriétés en bordure de la route 132 s'avèrent aussi plus importants selon cette variante, principalement à cause des remblais et des déblais plus hauts par rapport au terrain naturel, ce qui rend plus complexe et plus difficile l'accès aux propriétés riveraines par comparaison avec la variante 1.

Les impacts sur la résidence portant le numéro civique 230 et le chalet ayant le numéro civique 240 (chaînage 1+230d) sont forts à cause du rapprochement de l'emprise. Par ailleurs, selon cette variante, la résidence portant le numéro civique 250 (chaînage 1+380d) se trouve plus près de la future chaussée et de l'emprise projetée (4 m plus près comparativement à la variante 1). Il est donc plus difficile dans ce cas de maintenir cette résidence en place et de réaménager une entrée privée sécuritaire.

En outre, la variante 2 nécessite l'expropriation de cinq résidences et de deux bâtiments commerciaux situés entre les chaînages 2+000 et 2+300. Les deux résidences situées en haut du talus du côté sud de la route se trouvent complètement dans l'emprise avec cette variante de même que le garage au chaînage 2+220d. La résidence, numéro civique 273, au chaînage 2+300g et l'ancien restaurant-motel Bellevue, au chaînage 2+220g, même s'ils sont situés en dehors de l'emprise, doivent être expropriés en raison du rapprochement de l'emprise et des difficultés d'accès à ces derniers.

En comparaison de la variante 1, la variante 2 occasionne des différences de dénivellation beaucoup plus importantes entre la future route et le terrain naturel, de sorte qu'il est très difficile de maintenir des accès aux propriétés le long du projet, particulièrement du côté nord de la route, le long de la mer. Elle constitue une barrière physique plus importante pour l'accès aux propriétés riveraines. Par exemple, le chemin d'accès aux terres au chaînage 2+130 est plus difficile à réaménager.

Entre les chaînages 1+240d à 1+500d, il y aura de moins grandes superficies de terrain à rétrocéder aux propriétaires riverains après les travaux, l'emprise passant plus près des propriétés du côté nord.

Une différence qui désavantage nettement la variante 2 est que celle-ci entraîne aussi plus d'immobilisation de terrain et l'abandon de plus longs tronçons de route. Ces derniers seront difficilement accessibles ou utilisables même si leur réaménagement est prévu (scarification et nivellement) et que l'emprise excédentaire est rétrocée aux propriétaires riverains. Cette variante délaisse complètement la route actuelle entre les chaînages 1+240 à 2+260.

5.3.3 Milieu humain : caractéristiques visuelles du paysage

Les variantes 1 et 2 à l'étude apporteront des modifications passablement importantes aux caractéristiques visuelles actuelles de la zone à l'étude.

5.3.3.1 Variante 1 (nord)

Le tracé de la variante 1 nécessitera le déplacement des résidants qui possèdent actuellement d'excellentes vues en surplomb vers le paysage côtier du fleuve. Cette variante nuirait également au caractère naturel du paysage forestier montagneux localisé en arrière-plan du paysage côtier du fleuve, mais de façon moins importante que la variante 2. L'impact visuel est causé par la cicatrice laissée en raison de l'abandon de 60 p.100 du corridor routier actuel et par des nivellements comprenant un déblai d'environ 415 m de long, dont la hauteur maximale est de 14 m et un remblai mesurant approximativement 380 m de longueur, dont la hauteur maximale atteint 17 m. Le tracé de cette variante demeure plus sinueux que celui de la variante 2, ce qui permet de mieux intégrer la route aux ondulations du paysage de la bordure côtière du fleuve.

5.3.3.2 Variante 2 (sud)

La variante 2, celle qui est située la plus au sud, toucherait de façon plus importante le caractère naturel du paysage forestier montagneux localisé en arrière-plan du paysage côtier du fleuve. Dans ce cas, l'impact visuel est causé par la cicatrice laissée en raison de l'abandon de 80 p.100 du corridor routier actuel et par des nivellements comprenant un déblai d'environ 685 m de long, dont la hauteur maximale est de 26 m et un remblai mesurant approximativement 360 m de longueur, dont la hauteur maximale atteint 18 m. Le volume de déblai de la variante 2 est deux fois plus important que celui de la variante 1.

5.3.3.3 Comparaison

Parmi les variantes étudiées, la variante 1 demeure celle dont le tracé s'intègre le mieux à la sinuosité du paysage côtier du fleuve et celle qui nuit le moins au paysage naturel de la zone à l'étude.

Pour les résidants, l'impact visuel reste de même nature peu importe la variante étudiée. Dans les deux cas, l'impact visuel est causé par le déplacement des résidants, qui seront

expropriés, ce qui entraînera peut-être la perte de leur vue attrayante vers le paysage côtier du fleuve.

L'impact sur la qualité du champ visuel des usagers de la route dans le cas de la variante 2 demeure le plus important à cause de l'ampleur des nivellements qui diminuent l'attrait du paysage naturel perçu et en raison de la perte de vues attrayantes vers le paysage côtier à la hauteur de l'ancien belvédère routier.

Tableau 5.3 Synthèse de l'analyse visuelle des variantes

	PAYSAGE	CHAMP VISUEL DES RÉSIDENTS	CHAMP VISUEL DES USAGERS
Variante 1 (nord)	Tracé sinueux mieux inséré dans le paysage côtier		
	Nivellements moyennement importants	Perte de vue attrayante vers le paysage côtier	Diminution du caractère naturel du paysage côtier causée par les nivellements
	IMPACT MOYEN	IMPACT MOYEN	IMPACT MOYEN
Variante 2 (sud)		Perte de vue attrayante vers le paysage côtier	Diminution du caractère naturel du paysage côtier causée par les nivellements plus importants
	Volume des déblais deux fois plus importants que dans la variante 1	Perte de l'environnement naturel du paysage forestier	
	IMPACT MAJEUR	IMPACT MOYEN	IMPACT MAJEUR

Conclusion

Considérant les trois variables de l'analyse visuelle que sont le paysage, la qualité du champ visuel des résidents et la qualité du champ visuel des usagers de la route, la variante située au sud (n° 2) cause des répercussions supérieures à la variante située au nord (n° 1).

Conclusion et synthèse de l'analyse comparative des variantes 1 et 2

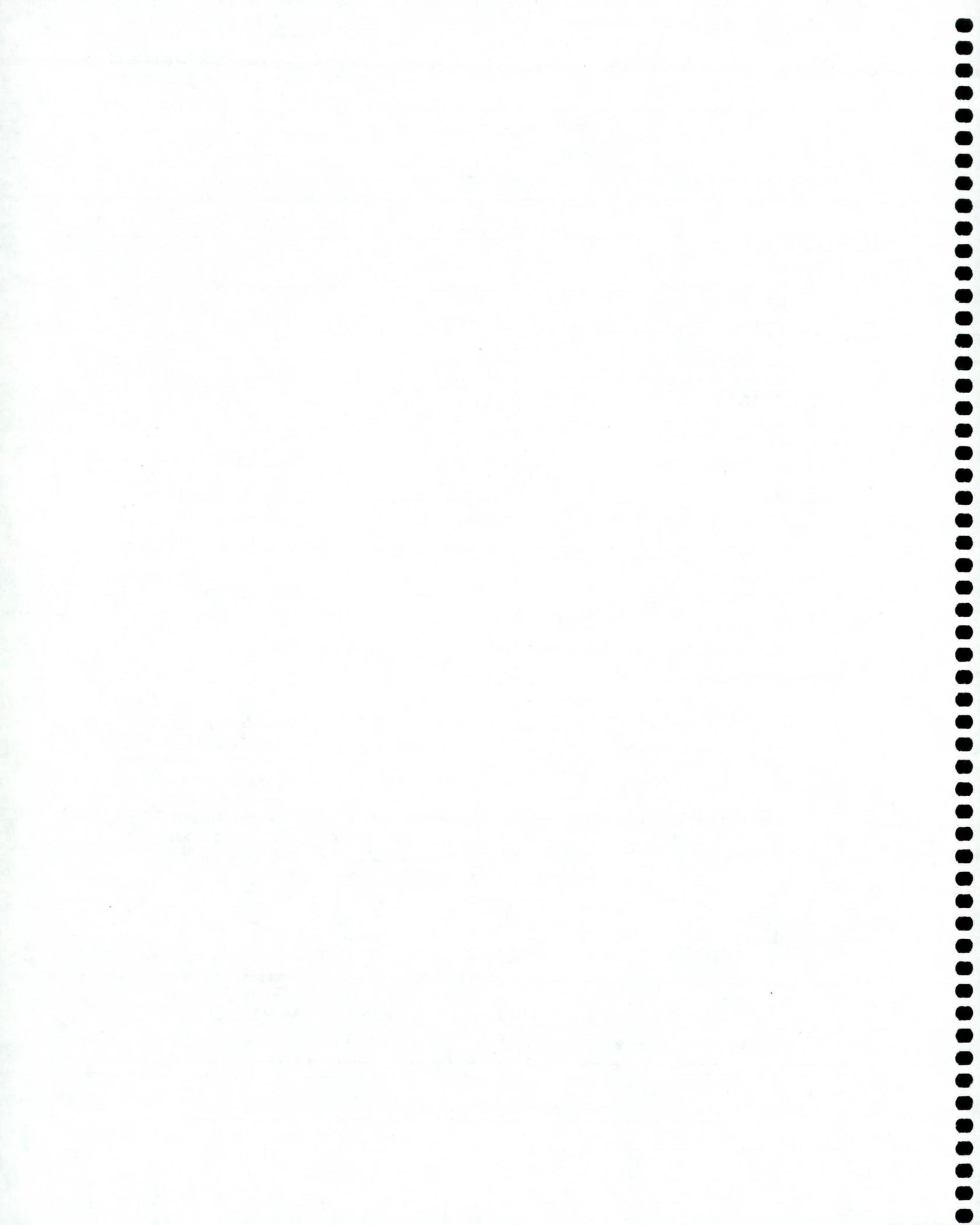
Ainsi, la variante 1 est plus avantageuse que la variante 2 sous plusieurs aspects et elle est équivalente sur le plan de la sécurité et de la circulation (voir le Tableau 5.4).

C'est donc la variante 1 qui a été retenue. L'analyse exhaustive des impacts environnementaux sera effectuée en fonction de cette variante.

Des mesures appropriées seront aussi proposées pour atténuer les impacts appréhendés du projet sur le milieu environnant et les résidents touchés afin de rendre le projet le plus acceptable possible sur le plan de l'environnement.

Tableau 5.4 Synthèse des éléments de comparaison des variantes

Éléments	Variante 1	Variante 2
Aspects techniques		
Remblai		
Hauteur moyenne	de 1,7 à 15 m	de 2 à 16 m
Hauteur maximale	18 m	18 m
Volume	158 300 m ³	147 800 m ³
Déblai		
Hauteur moyenne	De 1,8 à 10 m	De 3 à 20 m
Hauteur maximale	14 m	26 m
Volume		
Coupe de roc	191 000 m ³	427 000 m ³
Surplus de matériaux	77 500 m ³	421 300 m ³
Coût approximatif	2 800 000 \$	5 400 000 \$
Géométrie	Respecte les normes (trois courbes)	Respecte les normes (deux courbes)
Sécurité et circulation	Identique à la variante 2	Identique à la variante 1
Milieu biologique		
Déboisement (longueur)		500 m de plus
Empiètement sur le milieu riverain côtier	Oui	Non
Atteinte à la végétation de la falaise	Oui	Non
Bâti et utilisation du sol		
Expropriation	3 résidences 2 commerces	5 résidences 2 commerces
Immobilisation de terrain	Moins importante	Plus importante
Accès aux propriétés	Moins difficile	Plus difficile, dénivellations plus fortes, barrière physique plus forte
Abandon ou récupération de l'ancienne route	Récupération presque complète de la plate-forme de la route existante, chaînages 1+800 à 2+200	Abandon complet de l'ancienne plate-forme de la route, chaînages 1+240 à 2+260 Résidus de terrain
Milieu visuel		
Paysage (qualité)	Diminution	Diminution plus importante
Champ visuel des usagers	Perte de vue attrayante	Perte de vue attrayante plus importante
Champ visuel des résidents	Identique à la variante 2	Identique à la variante 1
Synthèse des avantages	+	-



6 IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION DANS LE CAS DE LA VARIANTE 1

6.1 Milieu biologique

6.1.1 Méthode d'évaluation des impacts pour le milieu biologique

Les critères qui ont servi à déterminer la valeur environnementale et le degré de perturbation pour le milieu biologique pour en arriver à déterminer l'intensité de l'impact, sont présentés à la Figure 6.1. La synthèse des impacts se trouve pour sa part au Tableau 6.1.

6.1.2 Milieu riverain côtier et végétation dans la falaise (B-1)

6.1.2.1 Impact

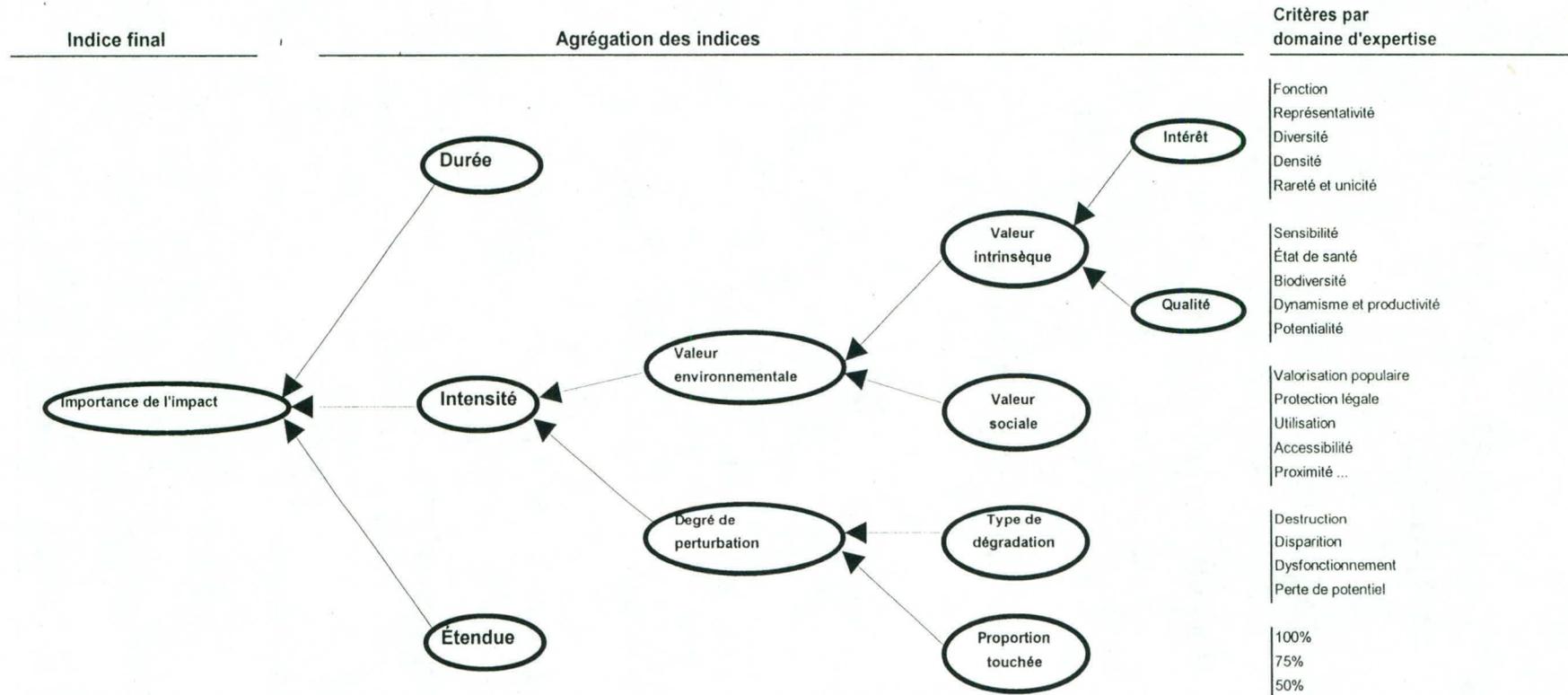
Le remblai nécessaire à la construction de la route entre les chaînages 1+520 et 1+580 excède le point de rupture entre le haut du plateau et le talus. Ce remblai dont les dimensions atteignent 60 m de largeur sur 65 m de longueur descendrait jusqu'à la mer, entraînant ainsi la destruction de la végétation et un empiètement sur le milieu riverain côtier. Or, ce milieu pourrait constituer un habitat propice à la croissance de plantes vasculaires susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables selon l'information obtenue auprès du Centre de données sur le patrimoine naturel. De plus, la végétation arborescente basse qui croît dans cette falaise, dont la pente atteint 87 p.100, agit en stabilisant les schistes présents.

Ce remblayage permanent, d'étendue ponctuelle et d'intensité forte créerait donc un impact d'importance forte.

6.1.2.2 Mesures d'atténuation

Il est possible d'annuler complètement cet impact en faisant en sorte que le remblai s'arrête sur le plateau. Pour y arriver, trois mesures ont été envisagées : soit en aménageant un mur ou un enrochement à la base du remblai, soit en abaissant légèrement le profil en long, soit en augmentant la pente du talus.

Figure 6.1 Critères d'analyse et d'évaluation des impacts de la composante biologique



6.1.2.3 Impact résiduel

L'impact résiduel après application de cette mesure deviendrait nul puisque la falaise et le milieu riverain côtier seraient épargnés par ce remblai.

6.1.3 Lac Bouchard (B-2)

6.1.3.1 Impact

En fonction du type de matériaux présents entre les chaînages 2+360 et 2+520, il existe un potentiel d'entraînement de sédiments par le lessivage des eaux de ruissellement en direction du lac Bouchard. Ce potentiel est toutefois faible puisque les dépôts de surface dans le corridor routier proviennent de l'altération des schistes en place. Or ces matériaux grossiers n'ont pas la propension à libérer des particules fines qui se retrouveraient après un épisode de précipitations entraînées dans le drainage de surface et aboutiraient dans le lac Bouchard. Ces travaux temporaires à court terme, d'étendue ponctuelle et de faible intensité pourraient créer un impact d'importance faible à très faible.

6.1.3.2 Mesures d'atténuation

De simples précautions au moment de la construction près du lac Bouchard réduiraient à néant l'entraînement de matériel de déblai dans le lac et l'augmentation de sa turbidité. Une attention spéciale devrait être apportée au confinement des terres de décapage par les dispositifs jugés les plus efficaces à cet égard pendant les travaux de construction (bermes de dérivation, barrières à sédiments). De même, les eaux de ruissellement seront évacuées autant que faire se peut du côté du bassin de drainage du fleuve, ce qui limitera d'autant cet impact potentiel. Les détails de ces mesures seront formulées avec plus de précision dans la demande de certificat d'autorisation puisque des données pédologiques additionnelles connues à ce moment permettront d'évaluer ce risque.

6.1.3.3 Impact résiduel

L'application de ces simples mesures de confinement permettent d'atténuer sinon d'annuler complètement cet impact déjà faible au départ.

6.1.4 Conclusion

Le fait que les travaux soient exécutés dans l'axe existant de la route 132, à proximité d'une agglomération et d'autre part le fait que le milieu biophysique soit relativement perturbé par les activités humaines qui s'y déroulent diminuent les impacts potentiels de ce projet. Toutefois, deux impacts subsistent. Ces derniers pourront être atténués par l'application de mesures appropriées.

Tableau 6.1 Impacts et mesures d'atténuation ou de compensation quant au milieu biologique

N°	LOCALISATION ET DESCRIPTION DE L'IMPACT	I	E	D	IMPACT	MESURES D'ATTÉNUATION OU DE COMPENSATION	IMPACT RÉSIDUEL
B-1	Chaînages 1+520 à 1+580 Remblai empiétant sur la falaise boisée et le milieu riverain côtier.	M	Po	P	Moyen	Mur de soutènement;	Nul
B-2	Chaînages 2+360 à 2+520 Entraînement de matériaux et turbidité dans le lac Bouchard.	Fa	Po	Ct	Faible	Confinement des terres de décapage et, Dérivation des eaux de ruissellement en direction du bassin de drainage du fleuve, dans la mesure du possible	Nul

D: Durée

P : permanente
Mlt : Temporaire à moyen et à long terme
Ct : Temporaire à court terme

E: Étendue

Po: ponctuelle
Lo: locale
R : régionale

I: Intensité

Tfo : très forte
Fo : forte
M : moyenne
Fa : faible

Impact: Importance de l'impact

Tfo : très forte
Fo : forte
M : moyenne
Fa : faible

6.2 Milieu humain

6.2.1 Méthode d'évaluation des impacts pour le milieu bâti

Pour l'évaluation plus particulière des impacts sur le milieu bâti, le cadre de référence spatiale coïncide avec les limites de la propriété.

Généralement, les répercussions du projet sur les propriétés bâties sont le résultat :

- d'un rapprochement de la chaussée ;
- d'un rapprochement de l'emprise ;
- d'un rapprochement de l'emprise et d'un rapprochement de la chaussée.

L'évaluation de l'intensité des impacts sur le milieu bâti tient compte, entre autres, des éléments suivants :

- les nuisances environnementales pouvant être causées par le rapprochement de la route (bruit, poussières, vibration, problèmes de déneigement, d'entretien de la propriété, etc.) ;
- l'utilisation actuelle et potentielle de la cour avant des bâtiments (entrée privée, stationnement, aménagements paysagers, solarium, terrasse, entreposage, etc.) ;
- de la proportion (%) de la marge de recul touché par le projet et du seuil résiduel de 5 m.

Les répercussions du projet sur le cadre bâti s'articulent selon que le bâtiment principal (résidence, chalet, commerce ou autre) se trouve dans les limites ou à l'extérieur des limites de l'emprise du projet.

Dans le cas du bâtiment principal qui se situe dans l'emprise projetée, on aura généralement un impact de forte intensité, car il s'agit, en principe, d'une destruction, d'une perturbation totale ou d'une perte de l'élément (bâtiment). L'impact variera en fonction de la valeur intrinsèque du bâtiment (type, usage, qualité, etc.).

En ce qui concerne le bâtiment principal sis à l'extérieur de l'emprise projetée mais subissant un rapprochement par cette dernière, le Tableau 6.2 montre les critères quantitatifs et qualitatifs permettant d'évaluer l'intensité de l'impact en fonction de l'utilisation de la propriété touchée par le projet, du seuil de la marge de recul résiduelle du bâtiment et du pourcentage d'empiètement sur le terrain, en tenant compte des limites de propriété comme cadre spatial de référence.

Tableau 6.2 Guide pour l'appréciation de l'intensité de l'impact environnemental par la perte d'une marge de recul avant

Marge avant résiduelle	Usages actuels ou potentiels de la cour avant	Pourcentage de réduction de la marge de recul*		
		≤ 40 %	De 40 à 60 %	≥ 60 %
< 5 m	Peu ou pas d'usages ni de potentiel	Moyenne	Forte	Très forte
	Utilisée ou potentiel d'usages intéressants	Forte	Très forte	Très forte
≥ 5 m	Peu ou pas d'usages ni de potentiel	Faible	Moyenne	Forte
	Utilisée ou potentiel d'usages intéressants	Moyenne	Forte	Très forte

* : La marge de recul avant est une distance mesurée perpendiculairement à l'emprise de la route à partir de la partie la plus rapprochée du bâtiment. Il ne faut pas confondre cette mesure avec celle qui représente la distance séparant la chaussée (voie de roulement) et le bâtiment.

6.2.2 Impacts temporaires et mesures d'atténuation

D'autres impacts sont estimés faibles et de durée temporaire, car ils se manifesteront uniquement pendant la période d'exécution des travaux. Les activités de construction de la nouvelle route (enlèvement de la chaussée, terrassement, nivellement, circulation de la machinerie, etc.) donneront lieu à des nuisances ou inconvénients de durée temporaires tels que les vibrations, l'émission de poussière, le bruit dû à la circulation de la machinerie et aux travaux de chantier, la perturbation de la circulation, etc. Les résidants à proximité de la zone des travaux ou le long du parcours du camionnage seront donc particulièrement touchés.

Les travaux de construction risquent aussi de déranger les déplacements des automobilistes et des résidants en perturbant la circulation et l'accès aux propriétés privées. Si les travaux s'étendent pendant la saison touristique, les inconvénients quant à la circulation seront plus importants et nuiront aussi aux déplacements des touristes.

Par ailleurs, les mesures d'atténuation habituelles seront appliquées pour atténuer ces impacts de durée temporaire. Toutes les mesures pertinentes du *Cahier des charges et devis généraux* (CCDG) du Ministère s'appliqueront.

En outre, la mise en place d'une signalisation routière appropriée selon le Code de la sécurité routière et les normes du Ministère permettra d'atténuer les impacts temporaires des travaux sur la circulation.

Dans le cas de la conduite d'aqueduc, elle devra être déplacée sur une partie de son parcours, ce qui pourrait occasionner des impacts temporaires. Ces travaux relèvent de la

Municipalité qui prévoit les effectuer simultanément à la réalisation du projet routier. Comme mesure d'atténuation, le Ministère s'assurera du maintien de l'alimentation en eau potable pour les résidents pendant la durée des travaux.

Le Ministère prévoit, autant que possible, maintenir la circulation sur la route actuelle pendant le déroulement des travaux. Les entrées privées seront modifiées sur une certaine distance en dehors des limites de l'emprise, au besoin, en fonction des contraintes techniques des travaux. Cependant, il y aura maintien en tout temps d'un accès sécuritaire aux propriétés riveraines le long de la portion de la route à réaménager.

Aussi, l'utilisation d'abat-poussière et le respect d'un horaire des travaux prédéfini, conformément au CCDG, contribueront à limiter les inconvénients des travaux pour les résidents.

6.2.3 Impacts permanents

Les impacts les plus importants du projet concernent le milieu humain, plus précisément le milieu bâti et l'utilisation du sol. Ils se traduisent par un nombre élevé d'expropriation de bâtiments. Sur les quinze bâtiments principaux se trouvant le long de la route actuelle, cinq sont expropriés (trois résidences et deux bâtiments commerciaux étant dans les limites de l'emprise). Les trois résidences visées portent les numéros civiques 234 (H-4), 243 (H-7) et 273 (H-7) et les impacts résultant de ces expropriations sont forts (voir le Tableau 6.3). Dans la plupart des cas, les bâtiments ne peuvent être déplacés sur leur terrain, faute d'espace disponible. Selon le désir des propriétaires visés, les résidences pourront être installées sur des terrains disponibles dans le secteur de Pointe-à-la-Frégate.

L'aménagement d'un retrait d'emprise et d'un drainage pluvial permet d'éviter l'expropriation de quatre résidences soit les numéros civiques 229, 231, 235 et 237 (voir la carte 3). La marge de manoeuvre créée par la disponibilité d'espace facilite l'aménagement d'un accès sécuritaire pour ces résidences.

Les commerces sont respectivement un garage, situé au chaînage 2+220d (H-15), et l'ancien restaurant-motel Bellevue, au chaînage 2+220g (H-16). Ce dernier n'étant plus en activité depuis quelques années, l'impact résultant de l'expropriation est moyen (voir le Tableau 6.3).

À noter que les impacts de ces expropriations ne peuvent être atténués. Durant les négociations avec les propriétaires dans le cadre du processus d'expropriation, il y aura indemnisation financière comme mesure de compensation, conformément à la procédure habituelle du Ministère.

D'autres impacts sur le milieu bâti s'avèrent forts lorsqu'il s'agit de cas de rapprochement excessif de résidences de l'emprise du projet et de problème d'accès à la propriété. Dans tous les cas en cause, il est difficile de réaménager un accès aux résidences. Les propriétés touchées sont une résidence et un chalet (H-9) portant respectivement les numéros civiques 230 (H-3) et 240 (H-8).

La résidence (H-3) et le chalet (H-8) mentionnés ci-haut constituent ainsi des cas d'impact forts et même d'expropriation, dépendant de la possibilité de réaménagement d'un accès sécuritaire à partir de la future route. Les résidences portant les numéros civiques 235 (H-5) et 237 (H-6) verront leur situation s'améliorer en regard de leur entrée privée. Ces maisons ne se trouveront plus au pied d'un remblai. Les résidents profiteront d'un espace disponible entre leur résidence et la future route.

Les deux résidences situées en haut du talus entre les chaînages 2+020d et 2+160d (H-12 et H-14) subissent des impacts moins importants dans le cas d'un rapprochement de la future route, mais leur accès privé doit être réaménagé. L'impact sur ces propriétés varie de moyen à faible. Ces résidences demeureront relativement éloignées par rapport à la nouvelle route, mais leur accès sera modifié par le tracé (voir la carte 3).

Il est important de souligner que certaines résidences se trouveront avantagées par un éloignement par rapport à la future route : l'impact est alors positif pour celles-ci. Le projet n'occasionne dans ce cas qu'un impact faible parce qu'il est nécessaire de réaménager l'accès privé à ces propriétés. La rétrocession possible de l'emprise excédentaire aux propriétaires riverains constituera aussi un point positif qui contribuera à améliorer la situation de ces résidents.

Deux chemins servant d'accès à plusieurs propriétés sont aussi touchés par le projet. Le rehaussement du profil de 2 à 4 m et l'éloignement de la future route permettront un réaménagement plus sécuritaire du chemin privé localisé au chaînage 1+420d (H-11) par rapport à la route 132.

En ce qui concerne le chemin privé sis au chaînage 2+120d, le réaménagement de cet accès est plus complexe compte tenu d'une modification majeure du profil de la route par rapport à la situation actuelle. L'impact résultant est estimé de faible à moyen selon les possibilités de réaménager l'accès existant, ce qui n'est pas encore précisé à ce stade-ci du projet car il est possible d'aménager un chemin de desserte à ces résidences à partir du chaînage 2+220d sur le terrain du garage à exproprier. Ce chemin est cependant plus long comparativement au chemin actuel.

Enfin, l'abandon d'un tronçon de la route actuelle entre les chaînages 1+420 et 1+800 créera des résidus de terrain difficilement utilisables et accessibles, ces parcelles étant enclavées entre l'ancienne et la future route. Comme mesure d'atténuation, il est prévu de scarifier, de niveler et de végétaliser (par ensemencement ou plantation) ce tronçon de l'ancienne route et, si c'est possible, de rétrocéder l'emprise excédentaire aux propriétaires riverains.

Soulignons que les autres propriétés non occupées par des bâtiments le long de la future route seront relativement enclavées et plus difficiles d'accès à partir de la nouvelle route.

Tableau 6.3 Impacts et mesures d'atténuation ou de compensation quant au milieu humain

N°	LOCALISATION ET DESCRIPTION DE L'IMPACT	I	E	D	IMPACT	MESURES D'ATTÉNUATION OU DE COMPENSATION	IMPACT RÉSIDUEL
H-1	Numéro civique 229, résidence, chaînage 1+030g. Pas de rapprochement par l'emprise.	Fa	Po	P	Fa	L'aménagement d'un drainage fermé en conservant l'emprise actuelle (retrait d'emprise) permet d'éviter l'expropriation.	Fa (retrait d'emprise)
H-2	Numéro civique 231, résidence, chaînage 1+060g. Pas de rapprochement par l'emprise.	Fa	Po	P	Fa	L'aménagement d'un drainage fermé en conservant l'emprise actuelle permet d'éviter l'expropriation.	Fa (retrait d'emprise)
H-3	Numéro civique 230, résidence, chaînage 1+080d. Rapprochement de 66 % : la distance par rapport à l'emprise passe de 18 m à 6 m. Accès pratiquement impossible à maintenir ou à réaménager à cause d'une baisse de 6 m du profil de la route. Cas d'expropriation.	Fo	Po	P	Fo	Peut être déplacée sur son lot. Indemnisation durant le processus d'expropriation (compensation). Note : Il ne semble pas possible physiquement et techniquement de réaménager un accès sécuritaire.	Fo
H-4	Numéro civique 234, résidence, chaînage 1+100d. Résidence dans l'emprise. Expropriation.	Fo	Po	P	Fo	Ne peut être reculée sur son terrain. Indemnisation durant le processus d'expropriation (compensation).	Fo

D: Durée

P : permanente
Mlt : Temporaire à moyen et à long terme
Ct : Temporaire à court terme

E: Étendue

Po: ponctuelle
Lo: locale
R: régionale

I: Intensité

Tfo : très forte
Fo : forte
M : moyenne
Fa : faible

Impact: Importance de l'impact

Tfo : très forte
Fo : forte
M : moyenne
Fa : faible

N°	LOCALISATION ET DESCRIPTION DE L'IMPACT	I	E	D	IMPACT	MESURES D'ATTÉNUATION OU DE COMPENSATION	IMPACT RÉSIDUEL
H-5	Numéro civique 235, résidence, chaînage 1+150g. La marge de recul de la résidence, ne changera pas. Pas de rapprochement par l'emprise. La baisse du profil de 6 m vis-à-vis de cette propriété rend nécessaire le réaménagement de l'entrée privée.	Fo	Po	P	Fo	Ne peut être reculée sur son lot, faute d'espace. L'aménagement d'un drainage fermé et d'un retrait d'emprise permet d'atténuer l'impact.	Fa (retrait d'emprise)
H-6	Numéro civique 237, résidence, chaînage 1+180g. Pas de rapprochement de la résidence par l'emprise. La marge de recul de la résidence ne changera pas. La baisse du profil de 7,5 m rend nécessaire le réaménagement de l'entrée privée.	Fo	Po	P	Fo	Ne peut être déplacée sur son lot, faute d'espace. L'aménagement d'un drainage fermé et d'un retrait d'emprise permet d'atténuer l'impact.	M
H-7	Numéro civique 243, résidence, chaînage 1+280g. Résidence dans l'emprise, expropriation.	Fo	Po	P	Fo	Ne peut être déplacée sur son lot, faute d'espace. Indemnisation durant le processus d'expropriation (compensation).	Fo
H-8	Numéro civique 240, chalet, chaînage 1+230d. Rapprochement de 90 % : la marge de recul actuelle passe de 11 m à 1 m. Problème d'accès à cause de la baisse de 10 m du profil vis-à-vis du chalet. Le réaménagement d'un accès est très difficile.	Fo	Po	P	Fo	Peut être reculé sur son lot. Indemnisation lors du processus d'expropriation (compensation). Note : Voir la possibilité de réaménager un accès commun avec le numéro 244 afin de déplacer le chalet sur son lot.	Fo

D: Durée

P : permanente
Mlt : Temporaire à moyen et à long terme
Ct : Temporaire à court terme

E: Étendue

Po: ponctuelle
Lo: locale
R : régionale

I: Intensité

Tfo : très forte
Fo : forte
M : moyenne
Fa : faible

Impact: Importance de l'impact

Tfo : très forte
Fo : forte
M : moyenne
Fa : faible

N°	LOCALISATION ET DESCRIPTION DE L'IMPACT	I	E	D	IMPACT	MESURES D'ATTÉNUATION OU DE COMPENSATION	IMPACT RÉSIDUEL
	Cas d'expropriation éventuel.						
H-9	<p>Numéro civique 244, chalet, chaînage 1+300d.</p> <p>Situation pratiquement inchangée par rapport à l'emprise.</p> <p>Avantage dû à un éloignement par rapport à la future chaussée (trois fois plus éloigné). Diminution des nuisances (vibrations, poussière, éblouissement par les phares, etc.) dues à la route.</p> <p>Problème d'accès : la baisse du profil de 8 m rend nécessaire le réaménagement de l'accès actuel.</p>	Fa	Po	P	Fa	<p>Réaménagement d'un accès sécuritaire.</p> <p>Rétrocession d'emprise excédentaire au propriétaire visé.</p>	De Fa à positif
H-10	<p>Numéro civique 250, résidence, chaînage 1+380d.</p> <p>Problème d'accès à cause d'une baisse de 5,5 à 6 m du profil. Accès plus long et en pente par rapport à la situation actuelle.</p> <p>Impact positif : situation améliorée par un éloignement par rapport à l'emprise, la marge de recul passant de 4 à 14 m. Par rapport à la future chaussée, la maison sera située quatre fois plus loin. Diminution des nuisances dues à la route.</p>	Fa	Po	P	Fa	<p>Réaménagement d'un accès sécuritaire.</p> <p>Rétrocession d'emprise excédentaire au propriétaire visé.</p>	De Fa à positif

D: Durée

P : permanente
Mlt : Temporaire à moyen et à long terme
Ct : Temporaire à court terme

E: Étendue

Po: ponctuelle
Lo: locale
R: régionale

I: Intensité

Tfo : très forte
Fo : forte
M : moyenne
Fa : faible

Impact: Importance de l'impact

Tfo : très forte
Fo : forte
M : moyenne
Fa : faible

N°	LOCALISATION ET DESCRIPTION DE L'IMPACT	I	E	D	IMPACT	MESURES D'ATTÉNUATION OU DE COMPENSATION	IMPACT RÉSIDUEL
H-11	Chemin privé touché par le projet, chaînage 1+420d. Le rehaussement du profil et l'éloignement de la future route entraîneront une amélioration par rapport à la situation actuelle.	Fa	Po	P	Fa	Réaménagement d'une intersection sécuritaire de ce chemin avec la route 132.	De Fa à positif
H-12	Résidence (haut du talus), chaînage 2+020d Rapprochement de 27 % par l'emprise. Problème d'accès (voir H-13).	M	Po	P	M	Réaménagement d'un accès sécuritaire (voir chemin de desserte à la carte 3).	Fa
H-13	Chemin d'accès à deux résidences et aux propriétés au sud de la route touché par le projet, chaînage 2+120d. Problème d'accès dû à une baisse de 13 m à 17 m du profil.	Fo	Po	P	Fo	Réaménagement d'un accès commun sécuritaire (voir chemin de desserte à la carte 3).	De M à Fa
H-14	Résidence (haut du talus), chaînage 2+160d. Rapprochement de 42% par rapport à l'emprise. Problème d'accès (voir H-13).	M	Po	P	M	Réaménagement d'un accès sécuritaire (voir chemin de desserte à la carte 3).	De M à Fa
H-15	Commerce (garage), chaînage 2+220d. Se trouve à la limite de l'emprise. Problème d'accès dû à une baisse du profil de 11 m à 13 m. Expropriation.	Fo	Po	P	Fo	Ne peut être déplacé sur son terrain. Indemnisation durant le processus d'expropriation (compensation).	Fo

D: Durée

P : permanente
Mlt : Temporaire à moyen et à long terme
Ct : Temporaire à court terme

E: Étendue

Po: ponctuelle
Lo: locale
R : régionale

I: Intensité

Tfo : très forte
Fo : forte
M : moyenne
Fa : faible

Impact: Importance de l'impact

Tfo : très forte
Fo : forte
M : moyenne
Fa : faible

N°	LOCALISATION ET DESCRIPTION DE L'IMPACT	I	E	D	IMPACT	MESURES D'ATTÉNUATION OU DE COMPENSATION	IMPACT RÉSIDUEL
H-16	Ancien restaurant-motel, chaînage 2+220g Sert aussi de résidence Situé en partie dans l'emprise, perte d'espace de stationnement. Problème d'accès du à une baisse du profil de 16 m vis-à-vis la propriété. Expropriation.	Fo	Po	P	Fo	Ne peut pas être déplacé sur son terrain. Indemnisation durant le processus d'expropriation (compensation).	Fo
H-17	Numéro civique 273, chaînage 2+300g, résidence. Située dans l'emprise, expropriation.	Fo	Po	P	Fo	Indemnisation durant le processus d'expropriation (compensation).	Fo
H-18	Chaînage 2+300d, chalet du lac Bouchard. Rapprochement de 20 % par l'emprise. Situation pratiquement inchangée au niveau de l'accès privé et de la distance par rapport à la route.	Fa	Po	P	Fa	Indemnisation durant le processus d'acquisition du terrain (compensation).	Fa

D: Durée

P : permanente
Mlt : Temporaire à moyen et à long terme
Ct : Temporaire à court terme

E: Étendue

Po: ponctuelle
Lo: locale
R : régionale

I: Intensité

Tfo : très forte
Fo : forte
M : moyenne
Fa : faible

Impact: Importance de l'impact

Tfo : très forte
Fo : forte
M : moyenne
Fa : faible

6.3 Milieu visuel

Par rapport à la situation actuelle le nouveau tracé de la route 132 apportera des modifications aux caractéristiques visuelles du paysage qui causeront les principaux impacts visuels suivants :

- la perte de la vue attrayante vers le paysage côtier pour les résidants et les usagers;
- l'apparition d'une cicatrice visuelle laissée par l'ancien corridor;
- la diminution du caractère naturel du paysage de la zone d'étude causée par les nivellements et le déboisement.

Les impacts visuels affecteront la qualité du corridor panoramique de la route 132 qui demeure un axe touristique majeur pour la Gaspésie. Toutefois, des mesures d'atténuation permettront d'harmoniser le nouveau projet routier avec le paysage et de sauvegarder une qualité visuelle compatible avec la vocation touristique de la route 132.

6.3.1 Perte de la vue attrayante vers le paysage côtier pour des résidants et pour les usagers

La correction du profil et le déplacement du tracé par rapport à la route actuelle nécessiteront l'expropriation de résidences. Les principaux résidants concernés sont localisés dans la première portion ouest du projet (de 1+000 à 1+300) et à la hauteur de l'ancien motel (à 2+200). L'expropriation de leur résidence peut impliquer la perte de leur vue attrayante en surplomb qu'ils possèdent vers le paysage côtier. Dans un tel cas, l'impact sur la qualité de leur champ visuel serait fort. Par contre, si les résidants peuvent se déplacer sur un nouveau lot ou procéder à l'achat d'une nouvelle résidence à un endroit où ils peuvent conserver leur vue vers le paysage côtier, l'impact visuel serait nul. Une telle éventualité explique l'évaluation de moyenne à forte de l'impact visuel globale du projet sur le champ visuel des résidants touchés par une expropriation.

L'abaissement du profil du nouveau tracé à la hauteur de l'ancien belvédère routier et de l'ancien motel (de 2+100 à 2+300) encadrera la nouvelle route entre deux talus de déblais qui empêcheront les usagers de la route d'observer le paysage côtier qui est visible à partir du tracé de la route actuelle. L'impact sur la qualité du champ visuel des usagers demeure toutefois faible puisque dans la portion ouest du projet les usagers conserveront les vues en surplomb vers le paysage. Aucun rehaussement du profil est réalisable en vue de conserver la vue à attrait qui disparaît avec le nouveau tracé. Un tel rehaussement exigerait de rehausser le remblai situé entre les chaînages 1+405 et 1+785 ce qui obligerait ce dernier à empiéter dans le fleuve et entraînerait des impacts encore plus importants sur le paysage naturel de la bordure côtière.

6.3.2 Perception d'une cicatrice visuelle laissée par l'ancien corridor

Le nouveau tracé nécessite l'abandon d'une partie du corridor routier actuel entre les chaînages 1+300 et 1+820 et entre les chaînages 2+200 et 2+460. La présence de l'ancien corridor laissera une cicatrice visuelle dans le paysage forestier et affectera la qualité du champ visuel des usagers de la route. L'impact visuel demeure très important dans le secteur de la correction de la courbe actuelle entre les chaînages 1+300 et 1+820. Une restauration du corridor routier incluant un nivellement recréant l'inclinaison de la pente naturel du talus et une végétalisation (ensemencement et plantation) contribuera à atténuer l'impact visuel et à mieux intégrer l'ancien corridor routier dans le paysage forestier montagneux et la bordure côtière. Les matériaux de déblai excédentaires seront utilisés de façon à effacer la cicatrice visuelle de l'ancien corridor routier. Les matériaux excédentaires pourront aussi être disposés de façon à permettre la réalisation d'un aménagement paysager contribuant à aider les usagers à détecter l'approche de l'agglomération de Cloridorme.

6.3.3 Diminution du caractère naturel du paysage de la zone d'étude causée par les nivellements et le déboisement

La disparition du couvert forestier et la modification apportée au relief naturel réalisés par les travaux de nivellements et le déboisement qu'ils nécessitent demeurent les composantes du projet qui modifieront le plus le caractère naturel du paysage de la zone d'étude et la qualité du champ visuel des usagers de la route. Dans la portion ouest du projet, les nivellements affecteront aussi la qualité du champ visuel des résidents qui percevront ces derniers. L'impact visuel est évalué de faible à moyen selon l'ampleur des travaux de nivellements réalisés. La végétalisation des talus des remblais (épandage de terre végétale, ensemencement et plantation) favorisera une harmonisation des talus des remblais avec la paysage forestier. En ce qui concerne les déblais, il demeure possible de végétaliser partiellement ces derniers (ensemencement spécial de graminées ou d'arbustes). Même si le verdissement sur un talus schisteux demeure moins dense à cause de la composition du sol et de sa pauvreté, cette mesure permettrait de mieux harmoniser les talus des déblais avec le paysage forestier montagneux de la zone d'étude.

Tableau 6.4 Impacts et mesures d'atténuation ou de compensation quant au milieu visuel

N°	DESCRIPTION DE L'IMPACT	I	E	D	IMPACT	MESURES D'ATTÉNUATION OU DE COMPENSATION	IMPACT RÉSIDUEL
V-1	Chaînages 1+000 à 1+320. Déblai atteignant environ 6 m de hauteur diminuant le caractère naturel et la qualité visuelle du paysage forestier montagneux. Déblai touchant la qualité du champ visuel des usagers de la route et une partie des résidants de l'agglomération située immédiatement à l'extérieur de la limite ouest de la zone à l'étude.	De Fa à M	Lo	P	De Fa à M	Végétaliser partiellement les talus du déblai si ceux-ci sont exécutés dans un matériau meuble ou du schiste afin de l'harmoniser avec le couvert forestier du paysage.	De Nul à Fa
V-2	Chaînages 1+000 à 1+320. Perte possible d'un attrait du champ visuel des résidants (vue vers le paysage côtier du fleuve) à la suite d'une expropriation.	Fo	Po	De Po à T	De M à Fo	Possibilité de conserver la vue vers le paysage côtier en déplaçant la résidence sur un autre lot ou en procédant à l'achat d'une nouvelle résidence.	De Nul à Fa
V-3	Chaînages 1+300 à 1+820. Cicatrice visuelle de l'ancien corridor diminuant la qualité du paysage forestier montagneux et la qualité du champ visuel des usagers de la route.	De M à Fo	Lo	Po	De M à Fo	Exécuter un nivellement et une végétalisation de façon à harmoniser l'ancien corridor avec le couvert forestier et le relief naturel du paysage. Utiliser les matériaux de déblai excédentaires afin d'effacer les cicatrices visuelles de l'ancien corridor.	Fa à M
V-4	Chaînages 1+320 à 1+350.	Fa	Po	P	Fa	Végétaliser les talus du remblai	Nul

D: Durée

P : permanente

Mlt : Temporaire à moyen et à long terme

Ct : Temporaire à court terme

E: Étendue

Po: ponctuelle

Lo: locale

R : régionale

I: Intensité

Tfo : très forte

Fo : forte

M : moyenne

Fa : faible

Impact: Importance de l'impact

Tfo : très forte

Fo : forte

M : moyenne

Fa : faible

N°	DESCRIPTION DE L'IMPACT	I	E	D	IMPACT	MESURES D'ATTÉNUATION OU DE COMPENSATION	IMPACT RÉSIDUEL
	Remblai d'environ 2 m de hauteur diminuant le caractère naturel et la qualité visuelle du paysage forestier montagneux. Remblai non perçu par les observateurs.					afin de l'harmoniser avec le couvert forestier du paysage.	
V-5	Chaînages 1+350 à 1+460. Déblai d'environ 4 m de hauteur diminuant le caractère naturel et la qualité visuelle du paysage forestier montagneux. Déblai affectant la qualité du champ visuel des usagers de la route et de quelques résidents installés à proximité.	Fa	Po	P	Fa	Végétaliser partiellement les talus du déblai si ceux-ci sont exécutés dans un matériau meuble ou du schiste afin de l'harmoniser avec le couvert forestier du paysage.	Nul
V-6	Chaînages 1+405 à 1+785. Remblai d'environ 14 m de hauteur diminuant le caractère naturel et la qualité visuelle du paysage forestier montagneux. Remblai nuisant à la qualité du champ visuel des usagers de la route.	De M à Fo	Po	P	De M à Fo	Végétaliser les talus du remblai afin de d'harmoniser le remblai avec le couvert forestier du paysage.	De Fa à M
V-7	Chaînages 1+785 à 1+890. Déblai d'environ 4 m de hauteur diminuant le caractère naturel et la qualité visuelle du paysage forestier montagneux.	Fa	Po	P	Fa	Végétaliser partiellement les talus du déblai si ceux-ci sont exécutés dans un matériau meuble ou du schiste afin de l'harmoniser avec le couvert	Nul

D: Durée

P : permanente

Mlt : Temporaire à moyen et à long terme

Ct : Temporaire à court terme

E: Étendue

Po: ponctuelle

Lo: locale

R : régionale

I: Intensité

Tfo : très forte

Fo : forte

M : moyenne

Fa : faible

Impact: Importance de l'impact

Tfo : très forte

Fo : forte

M : moyenne

Fa : faible

N°	DESCRIPTION DE L'IMPACT	I	E	D	IMPACT	MESURES D'ATTÉNUATION OU DE COMPENSATION	IMPACT RÉSIDUEL
	Déblai nuisant à la qualité du champ visuel des usagers de la route.					forestier du paysage.	
V-8	Chaînages 1+925 à 2+340. Déblai atteignant environ 14 m de hauteur diminuant le caractère naturel et la qualité visuelle du paysage forestier montagneux. Déblai nuisant à la qualité du champ visuel des usagers de la route.	De M à Fo	Lo	P	De M à Fo	Végétaliser partiellement les talus du déblai si ceux-ci sont exécutés dans un matériau meuble ou du schiste afin de l'harmoniser avec le couvert forestier du paysage.	Fa
V-9	Chaînages 2+100 à 2+300. Perte d'un attrait du champ visuel des usagers (vue vers le paysage côtier du fleuve) à la suite de l'abaissement du profil de la route.	Fa	Po	P	Fa	Aucune possibilité de rehausser le profil sans amplifier l'impact visuel du remblai localisé entre les chaînages 1+400 à 1+785.	De Nul à M
V-10	Chaînages 2+200. Perte possible d'un attrait du champ visuel des résidents (vue vers le paysage côtier du fleuve) à la suite d'une expropriation.	Fo	Po	P	De M à Fo	Possibilité de conserver la vue vers le paysage côtier en déplaçant la résidence sur un autre lot ou en procédant à l'achat d'une nouvelle résidence.	De Nul à Fa

D: Durée

P : permanente
Mlt : Temporaire à moyen et à long terme
Ct : Temporaire à court terme

E: Étendue

Po: ponctuelle
Lo: locale
R : régionale

I: Intensité

Tfo : très forte
Fo : forte
M : moyenne
Fa : faible

Impact: Importance de l'impact

Tfo : très forte
Fo : forte
M : moyenne
Fa : faible

N°	DESCRIPTION DE L'IMPACT	I	E	D	IMPACT	MESURES D'ATTÉNUATION OU DE COMPENSATION	IMPACT RÉSIDUEL
V-11	Chaînages 2+200 à 2+460. Cicatrice visuelle de l'ancien corridor affectant la qualité du paysage forestier montagneux et diminuant à la qualité du champ visuel des usagers de la route circulant en direction ouest.	De Fa à M	Lo	P	De Fa à M	Exécuter un nivellement et une végétalisation de façon à harmoniser l'ancien corridor avec le couvert forestier et le relief naturel du paysage.	De Nul à Fa
V-12	Chaînages 2+340 à 2+545. Remblai de moins de 2 m de hauteur diminuant le caractère naturel et la qualité visuelle du paysage forestier montagneux. Remblai non perçu par les observateurs.	Fa	Po	P	Fa	Végétaliser les talus du remblai afin de d'harmoniser le talus avec le couvert forestier du paysage.	Nul

D: Durée

P : permanente
Mlt : Temporaire à moyen et à long terme
Ct : Temporaire à court terme

E: Étendue

Po: ponctuelle
Lo: locale
R : régionale

I: Intensité

Tfo : très forte
Fo : forte
M : moyenne
Fa : faible

Impact: Importance de l'impact

Tfo : très forte
Fo : forte
M : moyenne
Fa : faible

6.4 Archéologie

Les sites archéologiques sont des ressources culturelles non renouvelables et irremplaçables. Les vestiges qui témoignent d'une occupation humaine ancienne, préhistorique ou historique, souvent situées dans les couches superficielles de sol, parfois à plus ou moins 20 cm de la surface, sont donc très sensibles à des perturbations pouvant être causées par la circulation de machinerie ou par des excavations de toute nature. Par ailleurs, la plupart des sites archéologiques ne sont pas perceptibles de la surface et doivent, pour être découverts, être recherchés par des moyens techniques comme les sondages archéologiques exploratoires. Ces derniers sont pratiqués manuellement et disposés systématiquement. La vérification du contenu du sol en place s'avère donc le moyen approprié qui permet de s'assurer de la présence ou de l'absence de vestiges archéologiques dans un emplacement donné.

Même si aucun site archéologique n'est actuellement connu dans l'emprise ou à proximité de la zone à l'étude, des sites sont connus dans la région visée. Ces sites témoignent d'une présence humaine ancienne et il est vraisemblable que l'espace formant par la zone à l'étude ait été l'objet d'une telle occupation par des Amérindiens et des Euro-canadiens.

Les recherches archéologiques effectuées à ce jour dans la région font état d'activités ponctuelles de recherche sur des superficies restreintes. Ainsi, la zone à l'étude n'a pas fait l'objet de recherches et son potentiel archéologique reste à être vérifié. L'emprise qui sera retenue pour la réalisation du projet représente donc un milieu qui offre la possibilité de découvrir des sites archéologiques.

Dans le cadre du projet d'aménagement étudié ici, l'emprise qui sera retenue pour l'exécution des travaux sera l'objet d'un inventaire archéologique pour s'assurer de la présence ou de l'absence de vestiges archéologiques. Cette activité aura cours préalablement aux travaux de construction et sera limitée à l'emprise retenue. Toutes les surfaces propices à la pratique de sondages archéologiques seront systématiquement vérifiées. Dans l'éventualité de la découverte de sites archéologiques, ceux-ci seront soumis à une évaluation qualitative et quantitative et, le cas échéant, à une fouille archéologique afin de sauvegarder les vestiges et les données pertinentes quant à la compréhension des sites.

Les activités d'inventaire archéologique et de fouille, lors d'une telle éventualité, seront réalisées conformément aux prescriptions de la Loi sur les biens culturels, qui assujettit la recherche archéologique au Québec. Ces activités seront sous la responsabilité du Service du support technique de la Direction générale de Québec et de l'Est du ministère des Transports.

7 PROGRAMME DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI

La surveillance environnementale du projet de réaménagement de la route 132 dans le secteur de la côte du Belvédère s'effectuera en trois phases, soit:

- avant le début des travaux, durant la préparation des plans et devis;
- au cours des travaux de construction;
- au cours de l'utilisation et de l'entretien.

De plus, certaines mesures particulières seront appliquées avant et pendant les travaux dans l'éventualité de la découverte de vestiges archéologiques.

7.1 Première phase : préparation des plans et devis

Il s'agit, à cette étape, d'intégrer aux plans et devis, ainsi qu'aux documents d'appels d'offres ou autres documents contractuels, toutes les mesures d'atténuation contenues dans le rapport d'étude d'impact et les exigences particulières du décret d'autorisation de réalisation, s'il y a lieu.

Advenant la découverte de vestiges archéologiques préalablement aux travaux de construction, des mesures de protection seront mis en place afin de sauvegarder le patrimoine archéologique pendant la construction. Cela pourrait être des clôtures permanentes ou temporaires, selon le cas. Certaines mesures de protection prendront au besoin, la forme d'interdiction, pour la machinerie ou tout autre véhicule, de circuler ou de fonctionner à proximité de sites archéologiques.

7.2 Deuxième phase : construction

Durant la phase de construction, il faut s'assurer que toutes les normes, directives et mesures environnementales contenues dans les plans et devis (clauses contractuelles) sont mises en application au cours des travaux de construction.

De plus, l'obligation pour la firme chargée d'exécuter les travaux de construction de respecter le Cahier des charges et devis généraux du ministère des Transports (CCDG), garantit aussi le maintien d'une bonne qualité d'exécution. De façon générale, ce cahier définit les droits et responsabilités du Ministère et de l'entrepreneur mandaté pour exécuter les travaux.

Pendant la phase de construction, c'est l'ingénieur chargé du projet, soit généralement l'ingénieur en chef de l'unité territoriale de la région visée du Ministère ou, le cas échéant, un ingénieur de la firme mandatée pour la surveillance, qui a la responsabilité de surveiller les travaux de chantier. Il a la responsabilité de s'assurer que toutes les clauses environnementales contenues dans le contrat et les dispositions du *Cahier des charges et devis généraux* sont rigoureusement respectées.

Cette personne est présente sur les lieux quotidiennement et elle vérifie que l'entrepreneur et les sous-traitants sont au courant des points à respecter dans le domaine environnemental. Le Service du support technique l'appuiera dans l'application et l'ajustement des mesures d'atténuation durant la réalisation du projet.

Si jamais un problème environnemental particulier survenait au cours de l'exécution des travaux, la direction territoriale visée du ministère des Transports se référerait alors à l'expertise environnementale des unités administratives en cause pour l'application des correctifs appropriés.

Le rôle du Service du support technique dans le cas du chantier, en plus de sa participation à la première réunion où sont présentées les principales mesures environnementales, est de conseiller le surveillant de chantier sur les modalités d'exécution de certaines mesures d'atténuation. Le *Cahier des charges et devis généraux* (sections 6 et 7) précise les charges du ministère des Transports et de l'entrepreneur en matière de surveillance des travaux.

Enfin, pour le patrimoine archéologique, outre les expertises effectuées préalablement à la construction, le personnel responsable de la surveillance du chantier de construction sera informé de la possibilité de découvertes fortuites de vestiges d'occupation humaine ancienne enfouis qui pourraient être mis au jour à l'occasion de travaux d'excavation. Toute découverte de telles traces (fondations de pierre, fragments de métal, de vaisselle, objets façonnés en pierre ou autre matériau, etc.) devra être communiquée à l'archéologue du Service du support technique, et les travaux à l'endroit de la découverte seront immédiatement interrompus jusqu'à l'évaluation de l'importance de celle-ci.

De plus, pendant les travaux de construction, la circulation de machinerie lourde sera exclue à l'extérieur des emprises compte tenu que la recherche des sites archéologiques est strictement restreinte à ces limites. Ces mesures seront incluses dans le devis du projet.

7.3 Troisième phase : utilisation et entretien

Pendant quelques années après la fin des travaux de construction d'une route, le ministère des Transports procède à une vérification périodique, s'il y a lieu, des mesures d'atténuation importantes reliées à l'utilisation et à l'entretien de la nouvelle route de contournement. De plus, des travaux d'entretien seront effectués, pour une période de deux ans, relativement aux aménagements paysagers exécutés dans le cadre du projet.

CONCLUSION

Le projet de réaménagement de la route 132 décrit dans la variante 1 (variante retenue) permettra de résoudre de façon définitive les problèmes de profil et de géométrie actuels. Ses caractéristiques techniques permettront d'offrir une route appropriée aux usagers et d'améliorer les conditions de circulation, ce qui n'est pas négligeable considérant les différentes vocations de la route 132 et son importance économique dans la région de la Gaspésie.

Si le projet entraîne peu d'impacts sur les composantes du milieu naturel, il suppose des impacts plus nombreux et importants sur le milieu humain. Plusieurs résidences doivent être expropriées, alors que d'autres propriétés subissent des impacts causés par un rapprochement de la route projetée et des difficultés d'accès malgré l'application de mesures d'atténuation.

Notons que le projet occasionne tout de même certains impacts positifs dans le cas des résidents qui verront leur situation améliorée (accès privés, nuisances environnementales) par un éloignement de la nouvelle route.

Cependant, à cause de l'envergure des déblais et des remblais à effectuer, le projet aura pour effet de diminuer le caractère naturel du paysage.

Si l'on considère les données exposées dans le présent rapport, le projet de réaménagement de la route 132 dans le secteur de la côte du Belvédère s'avère donc acceptable sur le plan environnemental.

Annexe 1

Carte 1 : Utilisation actuelle et projeté du sol

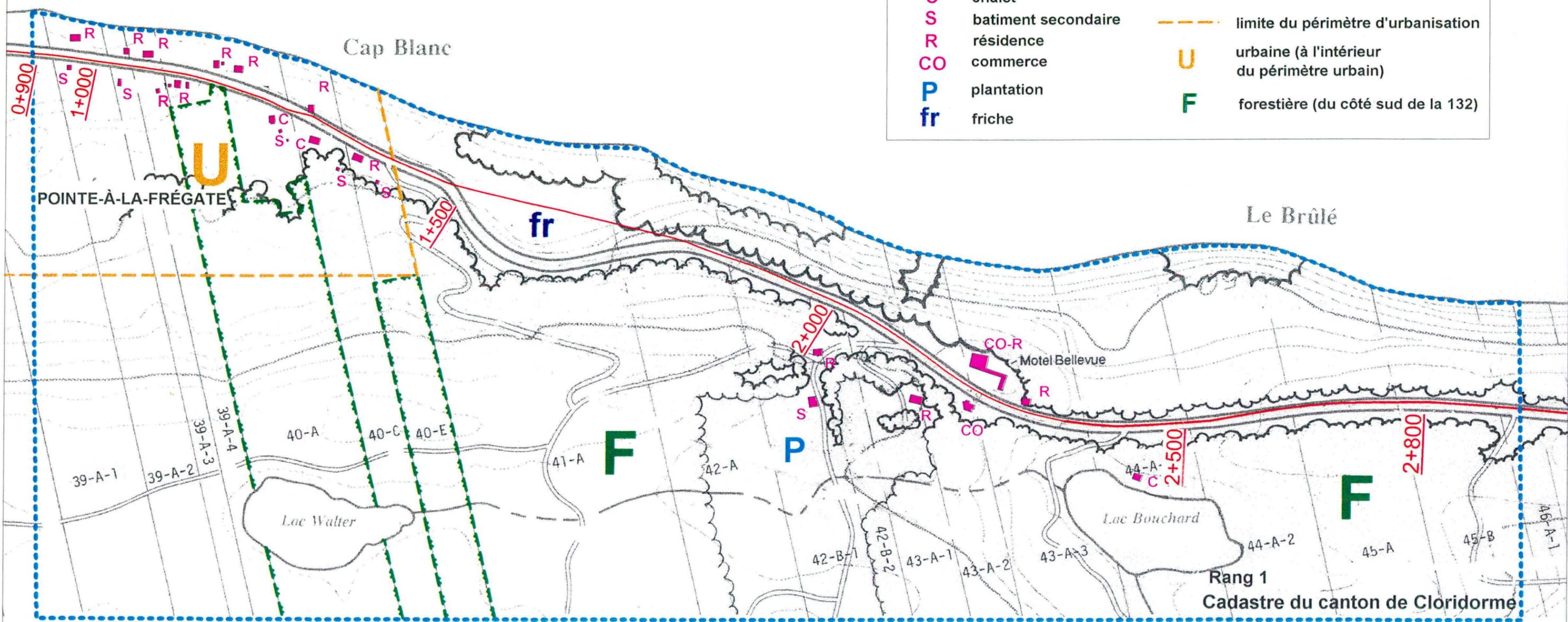
Carte 2 : Variantes du tracé

**Carte 3 : Impacts et mesures d'atténuation
de la variante 1**



Fleuve Saint-Laurent

Utilisation du sol		Affectation du sol (MRC)	
	limite de boisé		limite de la zone agricole (inclusion de lots)
	conduite d'aqueduc		limite du périmètre d'urbanisation
C	chalet	U	urbaine (à l'intérieur du périmètre urbain)
S	batiment secondaire	F	forestière (du côté sud de la 132)
R	résidence		
CO	commerce		
P	plantation		
fr	friche		

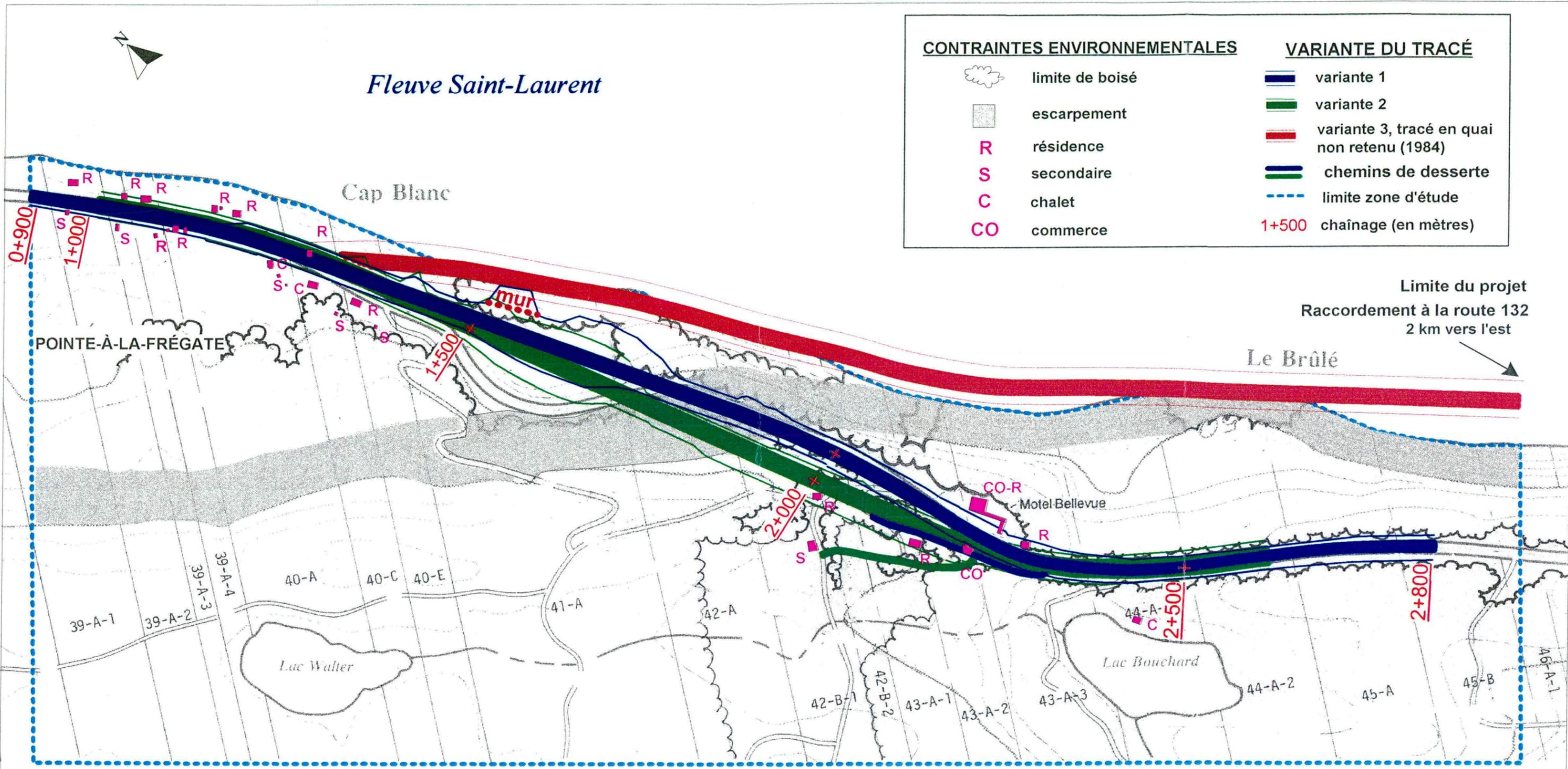


Source du fond de plan : M.R.N.
 Équidistance des courbes : 10 mètres
 Échelle : 1: 5 000

Rang 1
 Cadastre du canton de Cloridorme
 Réaménagement de la route 132
 Cloridorme
 Étude d'impact sur l'environnement

Carte 1

UTILISATION ACTUELLE ET PROJÉTÉE DU SOL



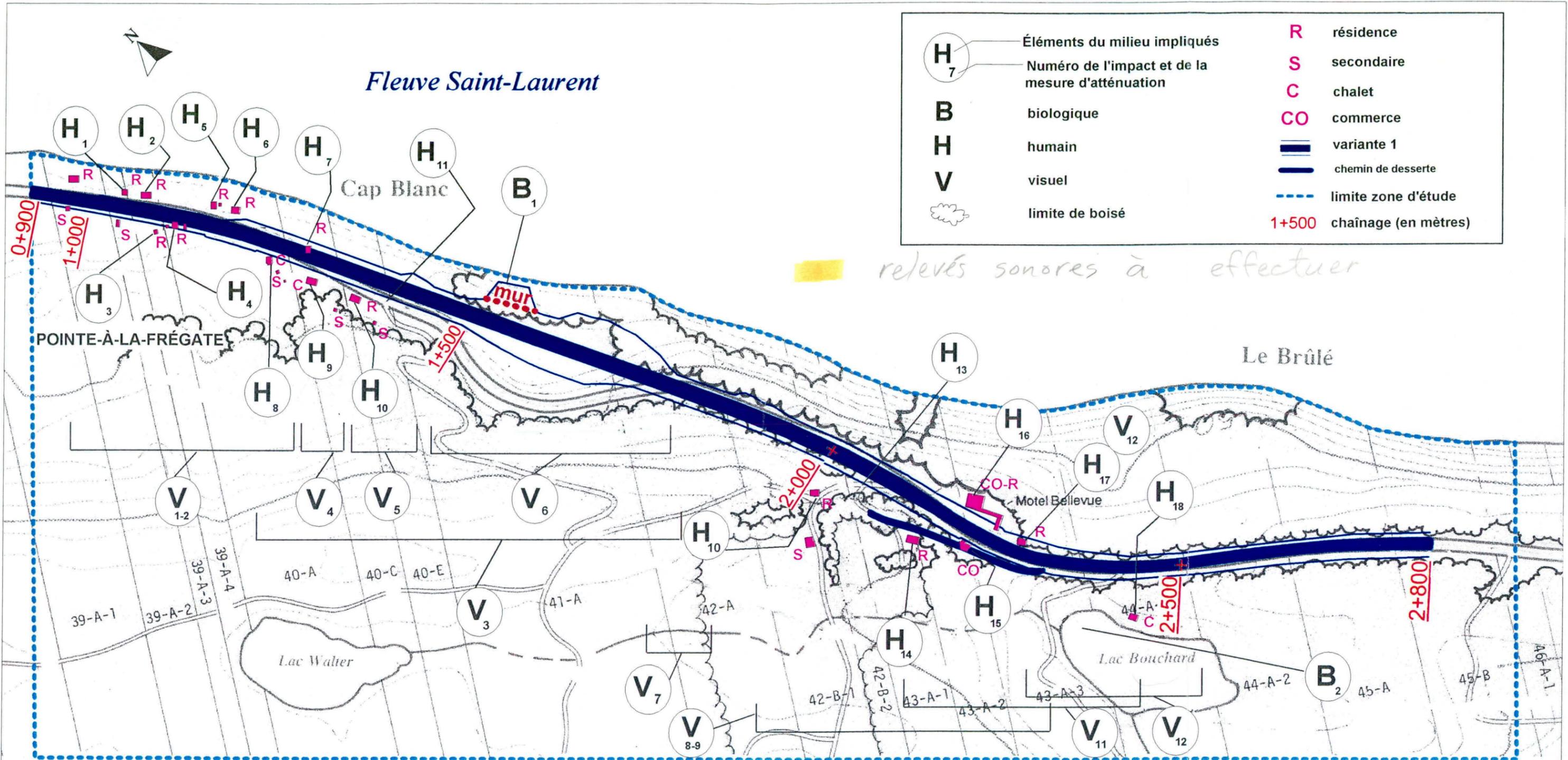
CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES		VARIANTE DU TRACÉ	
	limite de boisé		variante 1
	escarpement		variante 2
	R résidence		variante 3, tracé en quai non retenu (1984)
	S secondaire		chemins de desserte
	C chalet		limite zone d'étude
	CO commerce		1+500 chaînage (en mètres)

Limite du projet
Raccordement à la route 132
2 km vers l'est

Gouvernement du Québec
Ministère des transports
Support technique

Source du fond de plan : M.R.N.
Équidistance des courbes : 10 mètres
Échelle : 1: 5 000

Réaménagement de la route 132
Cloridorme
Étude d'impact sur l'environnement
Carte 2
VARIANTES DU TRACÉ



H ₇	Éléments du milieu impliqués	R	résidence
B	biologique	S	secondaire
H	humain	C	chalet
V	visuel	CO	commerce
(nuage)	limite de boisé	(double ligne)	variante 1
		(double ligne)	chemin de desserte
		(pointillés)	limite zone d'étude
		(numéro)	chaînage (en mètres)

Gouvernement du Québec
Ministère des transports
Support technique

Source du fond de plan : M.R.N.
Équidistance des courbes : 10 mètres
Échelle : 1: 5 000

Réaménagement de la route 132
Cloridorme
Étude d'impact sur l'environnement

Carte 3
IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION
DE LA VARIANTE 1

Annexe 2

Avis de projet

Ministère des Transports

ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

AVIS DE PROJET

RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 132

CÔTE DU BELVÉDÈRE

MUNICIPALITÉ DE CLORIDORME

N.D. : 20-3172-7901-A

INTRODUCTION

Dans la législation québécoise, les articles 22 et 31.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) et les règlements qui les soutiennent, assurent la protection de l'environnement et des différents écosystèmes qui le composent.

L'article 31.1 oblige toute personne à suivre la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et à obtenir un certificat d'autorisation du Gouvernement, avant d'entreprendre une activité ou un projet prévu au Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., c. Q-2, r.9). Cette procédure, administrée par la Direction des évaluations environnementales, s'applique essentiellement aux projets localisés sur la partie du territoire québécois située au sud du 55e parallèle.

L'article 22 oblige toute personne à obtenir du sous-ministre de l'Environnement un certificat d'autorisation avant d'entreprendre un projet ou une activité susceptible de modifier la qualité de l'environnement et d'en engendrer une contamination. Une procédure administrée par la Direction des évaluations environnementales et s'inspirant du Règlement général relatif à l'administration de la Loi sur la qualité de l'environnement (R.R.Q., c. Q-2, r.1), a également été développée pour permettre l'application efficace de cet article de la loi. Elle s'applique essentiellement aux projets pour lesquels des études de répercussions environnementales sont requises.

Le dépôt de l'avis de projet constitue une étape commune aux deux procédures. Il s'agit d'un avis écrit par lequel le promoteur informe le ministère de l'Environnement de son intention d'entreprendre la réalisation d'une activité ou d'un projet visé par l'un ou l'autre de ces articles de la loi afin d'obtenir des indications sur l'étude d'impact à effectuer, par le biais de la directive émise par le Ministre (article 31.2), ou sur l'étude des répercussions environnementales, par le biais d'un guide de référence, pour satisfaire aux exigences du sous-ministre de l'Environnement.

L'avis de projet est utilisé par le promoteur pour décrire la nature générale du projet ou de l'activité qu'il a l'intention d'entreprendre. Pour accroître le degré de précision de la directive ou du guide de référence, l'avis de projet doit être rempli avec le plus de clarté possible.

Dûment rempli par le promoteur ou le mandataire de son choix, l'avis de projet doit ensuite être retourné au:

Ministère de l'Environnement
Direction des évaluations environnementales
675, boul. René-Lévesque Est (6ième étage)
Édifice Marie-Guyart
Québec (Québec)
G1R 5V7

Tout document annexé à l'avis de projet doit être fourni en cinq copies pour les projets visés par l'article 22, et en quinze copies pour les projets soumis en vertu de l'article 31.1.

1. **PROMOTEUR**

Adresse : Ministère des Transports du Québec
Direction du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-
de-la-Madeleine
92, 2^e Rue Ouest, bureau 101
Rimouski (Québec) G5L 8E6

Responsable du projet : Jean-Louis Loranger, directeur territorial du
Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Made-
leine

Téléphone : (418) 727-3674

Télécopieur : (418) 727-3673

Chargé de l'étude
d'impact sur l'envi-
ronnement : Michel Michaud, MATDR

Adresse : Ministère des Transports du Québec
Service du support technique
700, boul. René-Lévesque Est, 14^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

Téléphone : (418) 528-1356

Télécopieur : (418) 644-9662

2. **CONSULTANT MANDATÉ PAR LE PROMOTEUR**
(s'il y a lieu) non-applicable

3. **TITRE DU PROJET**

Réaménagement de la route 132, côte du Belvédère, municipalité de Clori-
dorme.

4. OBJECTIFS ET JUSTIFICATION DU PROJET

Mentionner les principaux objectifs poursuivis et faire ressortir ce qui motive la réalisation éventuelle du projet.

Le projet consiste à reconstruire la route 132 sur une distance de 1,9 km dans le secteur de la côte du Belvédère, localisé entre Pointe-à-la-Frégate et Petite-Anse, dans les limites de la municipalité de Cloridorme.

L'objectif premier du Ministère est d'améliorer la sécurité et le confort des usagers sur cette section de la route 132. Cette portion de la route nationale traverse un terrain accidenté et comporte des pentes critiques ainsi que des courbes sous-standards.

Cette section de la route 132 présente des déficiences géométriques majeures.

Le secteur de la côte du Belvédère se caractérise par de fortes pentes du profil vertical (9 à 19 %) et des distances de visibilité à l'arrêt très courtes: par exemple, la distance de visibilité à l'arrêt sur le dessus de la côte est de 48 mètres seulement. Le dégagement latéral est insuffisant dans la partie concave des courbes en plan, de même qu'au pied de la côte du Belvédère.

De plus, ce secteur est enclavé dans un intervalle de 19 km de route sans possibilité de dépassement.

L'analyse du taux d'accidents sur la section de la route 132 traversant la municipalité de Cloridorme révèle que le taux d'accidents y est très élevé.

Depuis plusieurs années, l'amélioration de la côte du Belvédère est demandée par les intervenants du milieu pour des raisons de sécurité : cette côte est très dangereuse, autant l'hiver que l'été. Un rapport d'enquête du coroner, suite à un autre accident mortel survenu dans le secteur du projet, demande au Ministère d'intervenir et d'effectuer des mesures correctrices pour améliorer la sécurité.

Le projet vise donc à corriger les pentes critiques et les courbes sous-standards pour permettre d'augmenter la distance de visibilité et les opportunités de dépassement sécuritaire.

5. LOCALISATION DU PROJET

Mentionner les sites où le projet est susceptible de se réaliser et inscrire si connus les numéros cadastraux (lot, rang et municipalité). Ajouter en annexe une carte topographique ou cadastrale des sites potentiels de localisation du projet.

Le projet est réalisé dans la Direction territoriale (31) Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine du ministère des Transports. Il est entièrement compris dans les limites de la municipalité de Cloridorme (CT), dans la municipalité régionale de comté (M.R.C.) La Côte-de-Gaspé (voir carte jointe en annexe).

Plus précisément, il se localise à l'est de Pointe-à-la-Frégate et il est réalisé sur les lots 39-A-ptie à 45-ptie du rang 1 du cadastre du Canton de Cloridorme.

6. PROPRIÉTÉS DE TERRAINS

Indiquer, s'il y a lieu, le statut de propriété des terrains où la réalisation du projet est potentielle et mentionner depuis quand et dans quelles proportions ces terrains sont acquis (ex.: propriété privée à 100 pour cent, terrains acquis à 75 pour cent suite aux expropriations, etc.). Ces renseignements pourraient apparaître sur une carte.

Les propriétés touchées sont entièrement de tenure privée. Aucune terre publique sous la juridiction du ministère des Richesses naturelles ne se retrouve dans les emprises du projet.

Le ministère des Transports n'a procédé à aucune expropriation de terrain dans les limites du projet routier.

7. DESCRIPTION DU PROJET
(phase préparatoire, phase construction, phase exploitation)

Pour chacune des phases, décrire le projet selon les constructions ou les aménagements prévus (usine, route, quai, etc.) en y indiquant les principales caractéristiques (superficie, dimension, capacité, volume, etc.). Mentionner également les divers travaux s'y rattachant (déboisement, expropriation, dynamitage, remblayage, etc.) et, s'il y a lieu, décrire sommairement les modalités d'exécution, les technologies utilisées, les équipements requis, etc. Ajouter en annexe tous les documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (plan, croquis, vue en coupe, etc.).

Le réaménagement de la route 132 est réalisé sur 1,86 km dans la municipalité de Cloridorme, entre les localités de Pointe-à-la-Frégate et de Petite-Anse.

La route est reconstruite selon une section-type rurale (drainage avec fossés), soit un profil en travers de type «C», comportant principalement une emprise nominale de 35 m, deux voies de roulement de 3,5 m chacune et deux accotements pavés de 2,5 m chacun (voir annexe).

L'amélioration du tronçon de route ne peut pas être complètement réalisée dans l'axe actuel de la route à cause du terrain accidenté et de la présence de courbes sous-standards. Un nouveau tracé est adopté à deux endroits et il atteint une longueur totale d'environ 1 km.

Cette façon de faire permet d'améliorer la visibilité et d'offrir des opportunités de dépassement sécuritaire.

Sur le reste du parcours du projet, l'alignement actuel de la route est conservé et cette dernière est reconstruite dans une emprise plus large.

En certains endroits, des modifications au profil vertical nécessitent des déblais dans le roc (du côté sud) et des remblais (du côté nord). Ces travaux de déblais et de remblais impliquent des surlargeurs d'emprise par rapport à l'emprise nominale de 35 m. La largeur de l'emprise moyenne du projet est supérieure à 35 m.

Il y a une seule intersection avec une rue secondaire le long du projet. Cette intersection est actuellement à angle très prononcé et elle est éliminée dans le cadre du projet par l'aménagement d'une nouvelle intersection plus sécuritaire, selon les normes du Ministère (en «T» ou à 90°).

Cette nouvelle intersection est construite à partir du tronçon de la route 132 actuelle qui doit être récupéré (entre les chaînages 1+500 à 1+680) afin de servir de chemin de desserte pour les résidents situés au sud de la route nationale.

8. DESCRIPTION DU MILIEU ET DES PRINCIPALES CONTRAINTES

Pour les sites envisagés, décrire brièvement les milieux naturel et humain tels qu'ils se présentent avant la réalisation du projet (différentes composantes du territoire et principales activités humaines) ainsi que les principales contraintes prévisibles (compatibilité de la vocation du territoire, zone inondable, sites exceptionnels, topographie, etc.).

La route 132 traverse l'étroite zone côtière, dominée par un escarpement rocheux irrégulier (pente généralement de 50 % et plus) le long du golfe du Saint-Laurent. La route actuelle est située à plus de 100 m de la côte. Elle traverse un secteur à pente forte (50 % et plus) dans la côte du Belvédère.

La route 132 traverse un milieu en grande partie sous couvert forestier. La végétation se compose, selon les secteurs, de peuplements mélangés (bétulaie à bouleaux blancs avec sapins, peupleraie avec sapins) et de peuplements en régénération. La valeur de conservation des espaces boisés varie de moyenne à faible en bordure de la route actuelle. Leur valeur commerciale est de faible à nulle.

Au niveau des habitats fauniques, ces zones de végétation présentent un faible potentiel en raison des activités humaines et de la présence même de la route. Aussi, les seuls cours d'eau traversés par la route sont des ruisseaux intermittents de petite taille et très encaissés. Les caractéristiques de ces cours d'eau (pentes raides, cascades à leur embouchure, etc.) les rendent très peu susceptibles d'abriter des populations de poissons. Seule la présence du lac Bouchard dans les limites du projet est à souligner.

En ce qui concerne le milieu humain, l'activité agricole a un caractère marginal dans les limites du projet, les sols offrant des possibilités limitées pour une utilisation agricole en raison des contraintes du milieu.

Le projet est entièrement réalisé à l'extérieur du périmètre d'urbanisation de la municipalité de Cloridorme. Cependant, le milieu bâti s'étend linéairement de part et d'autre de la route, principalement dans les secteurs situés à chaque extrémité du projet. L'occupation résidentielle domine nettement. Le seul commerce présent est le restaurant-motel Bellevue.

Aucun élément du patrimoine bâti n'a été identifié dans les limites du projet.

La route actuelle longe un paysage côtier et s'insère entre le relief montagneux de l'arrière-pays et la mer du golfe Saint-Laurent. Les principaux attraits visuels, autant pour les résidents que les personnes circulant sur la route, sont: la bordure côtière montagneuse, le golfe Saint-Laurent et le lac Bouchard.

9. PRINCIPALES RÉPERCUSSIONS APPRÉHENDÉES

Pour chacune des phases du projet, décrire sommairement les principales répercussions appréhendées par la réalisation éventuelle du projet (milieu naturel et humain).

La réalisation du projet entraînera peu d'impact sur les composantes du milieu naturel.

Les travaux de déblai, de remblai et le déboisement dans la future emprise sont les principales activités qui affecteront le milieu naturel.

Il y aura perte d'espaces boisés par déboisement, mais le projet n'entraînera aucune perte significative d'habitat.

Les travaux de déblai et de remblai pourraient se traduire par un risque accru d'érosion du sol et d'apport de sédiments vers les ruisseaux et le lac Bouchard. Ces impacts (temporaires) se limiteront à la durée des travaux de construction.

Les impacts appréhendés du projet concernent surtout les composantes du milieu humain, soit le milieu bâti et le paysage.

Les impacts sur le milieu bâti sont reliés à l'expropriation éventuelle de plusieurs bâtiments (six résidences et un commerce). Le rapprochement par l'emprise projetée pourrait affecter l'intégrité actuelle de quelques propriétés bâties (effets sur les marges de recul avant, la superficie des lots, les accès privés). Certains résidents verront leur situation changer par un éloignement de leur résidence par rapport à l'emprise projetée et la future chaussée.

Les infrastructures de services publics (conduite d'aqueduc municipale, lignes hydroélectrique et téléphonique) risquent d'être affectées par la réalisation du projet.

Enfin, pendant la phase de construction, les travaux de chantier occasionneront des impacts temporaires comme le ralentissement de la circulation, l'émission de poussière, le bruit, perturbation de l'accès aux propriétés, etc.

Les travaux de déboisement, les importants remblais et déblais ainsi que l'abandon de deux portions de la route actuelle modifieront les caractéristiques du paysage et altéreront la qualité du champ visuel des observateurs du milieu.

10. **CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET**
(selon les différentes phases de réalisation du projet)

Pour la Direction territoriale du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, la réalisation du projet est jugée prioritaire suite aux demandes répétées des intervenants du milieu et au rapport d'enquête du coroner.

Sa réalisation est prévue à la programmation 1996-2001 du ministère des Transports, au programme 2 : construction du réseau routier et entretien des infrastructures, sous-programme 1, projets interrégionaux. L'année 1999 est visée pour la phase d'appel d'offres alors que la réalisation des travaux de construction est prévue pour 1999-2000 et devrait s'étendre sur plusieurs saisons.

11. **PHASES ULTÉRIEURES ET PROJETS CONNEXES**

Mentionner, s'il y a lieu, les phases ultérieures du projet et les projets connexes qui peuvent s'y rattacher.

Aucune phase ultérieure n'est prévue à court ou moyen terme pour ce projet.

La réalisation d'autres projets sur la section de route adjacente à l'est ne peut être envisagée qu'à long terme, soit dans un horizon d'environ 20 ans et demeure incertaine.

En effet, la réalisation d'interventions dans le secteur routier adjacent dépendra de l'évolution des besoins et des disponibilités budgétaires du Ministère.

D'autre part, la corporation municipale pourrait entreprendre des travaux de reconstruction du réseau d'aqueduc simultanément au projet de réaménagement de la route 132 dans la côte du Belvédère.

12. REMARQUES:

Inscrire tout autre renseignement jugé nécessaire à une meilleure compréhension du projet et au besoin, annexer des pages.

Un avis de projet a été présenté, le 10 août 1987, pour la réalisation de quatre projets répartis le long du tronçon 16 de la route 132 (V./réf: 3211-05-103). Une directive a ensuite été émise le 11 novembre 1987, mais l'étude d'impact sur l'environnement pour les quatre projets concernés (Petite-Vallée, Pointe-à-la-Frégate, Saint-Yvon/Saint-Héliier et Anse-à-Velleau) n'a jamais été finalisée ni déposée auprès du MEF.

Seul le projet compris dans la section de route de Pointe-à-la-Frégate, dans la municipalité de Cloridorme, demeure actif et est présentement jugé prioritaire, alors que les autres projets font l'objet d'une réévaluation pour une réalisation à long terme en fonction de l'évolution des besoins et des disponibilités budgétaires.

L'intervention initialement prévue dans le secteur de Pointe-à-la-Frégate (municipalité de Cloridorme) s'étendait sur 4,4 km, alors que le projet qui fait l'objet du présent avis totalise une distance de 1,9 km.

La réalisation de d'autres interventions sur le reste du secteur de 4,4 km n'est pas actuellement justifiée et ne peut être envisagée qu'à long terme (voir 11.0). Si jamais des interventions étaient effectuées, les projets pourraient se réaliser dans une emprise moyenne inférieure à 35 m.

Le projet initial a été révisé et actualisé en fonction des nouvelles normes de conception routière.

Je certifie que tous les renseignements mentionnés dans le présent avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.

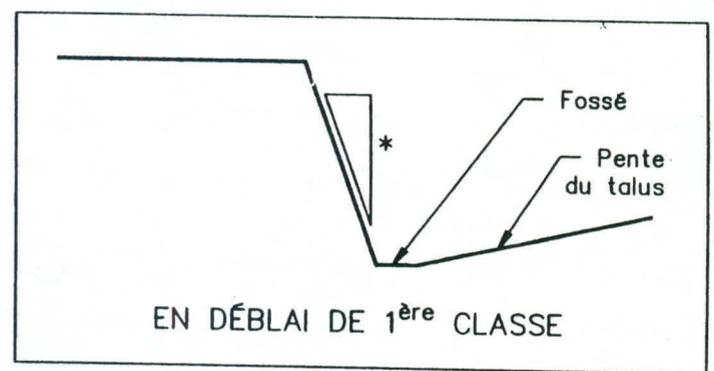
Signé le 96/12/19

par Michel Michaud

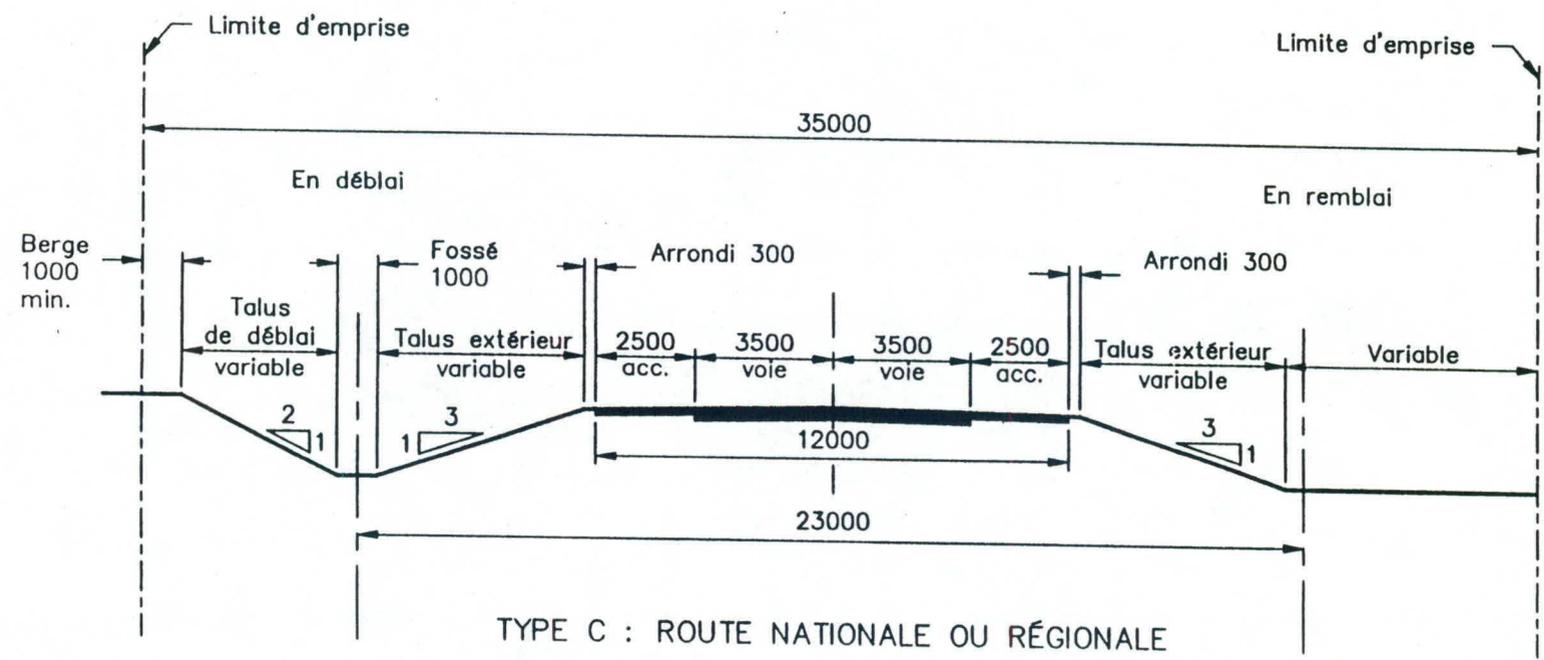
Annexes



NORME



ROUTE NATIONALE : D.J.M.A. 500 – 2000
ROUTE RÉGIONALE : D.J.M.A. > 2000



Directeur général adjoint
Infrastructures et technologies

Jean-Pierre Tremblay, Ing.

DESSIN NORMALISÉ
PROFIL EN TRAVERS EN MILIEU RURAL (TYPE C)

* Pour les déblais de 1^{ère} classe se référer au Tome II – *Construction routière*, chapitre 1 «Terrassement».

- Notes :**
- lorsque l'on prévoit une glissière de sécurité, une surlargeur de 1,3 m est requise en surlargeur à l'accotement;
 - les cotes sont en millimètres.

Tome	I
Chapitre	5
Numéro	003
Date	93 09 15

Annexe 3

Directive

Ministère de l'Environnement et de la Faune

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE

DIRECTIVE

**PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE
LA ROUTE 132, CÔTE DU BELVÉDÈRE
MUNICIPALITÉ DE CLORIDORME
PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS**

DOSSIER 3211-05-355

AOÛT 1997

TABLE DES MATIÈRES

1.	CONTEXTE DU PROJET	1
1.1	JUSTIFICATION DU PROJET	1
1.2	ANALYSE ET CHOIX DES SOLUTIONS.....	2
2.	DESCRIPTION DU MILIEU.....	2
2.1	IDENTIFICATION DE LA ZONE D'ÉTUDE	2
2.2	INVENTAIRE GÉNÉRAL DE LA ZONE D'ÉTUDE	2
2.2.1	Composantes du milieu naturel	3
2.2.2	Composantes du milieu humain	3
3.	ANALYSE DES IMPACTS	4
3.1	ANALYSE ET CHOIX DE VARIANTES DE RÉALISATION DU PROJET	5
3.2	IDENTIFICATION ET ÉVALUATION DES IMPACTS DE LA (OU DES) VARIANTE(S) RETENUE(S).....	5
3.3	MESURES D'ATTÉNUATION ET IMPACTS RÉSIDUELS	6
3.4	DÉTERMINATION DE LA VARIANTE OPTIMALE	7
4.	SURVEILLANCE ET SUIVI ENVIRONNEMENTAUX	7
4.1	PROGRAMME DE SURVEILLANCE	7
4.2	PROJET DE SUIVI	8
5.	PRÉSENTATION DE L'ÉTUDE D'IMPACT.....	8

INTRODUCTION

Le présent document a pour but d'indiquer au promoteur la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement qui doit être réalisée pour le projet de réaménagement de la route 132 sur le territoire de la Municipalité de Cloridorme, conformément à l'article 31.2 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2).

La section III du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r.9) présente les éléments que peut contenir une étude d'impact. Cette dernière doit être conçue et préparée selon une méthode scientifique et elle doit satisfaire le ministre.

L'étude d'impact doit aussi être conçue comme un outil pour examiner la sensibilité d'un territoire à une nouvelle intervention. De plus, elle doit permettre de juger de l'acceptabilité du projet sur le plan environnemental, de cerner les enjeux majeurs, tant environnementaux que techno-économiques et d'assurer la meilleure intégration du projet dans le milieu récepteur. À titre indicatif, les responsables de la réalisation de l'étude d'impact peuvent consulter le « Guide général des études d'impact » qui contient une description des étapes et paramètres essentiels à la conception d'une étude d'impact.

Les composantes de la présente directive sont regroupées sous les sections suivantes : le contexte du projet, la description du milieu, l'analyse des impacts, la surveillance et le suivi environnementaux et la présentation de l'étude d'impact.

Cette directive est préparée en fonction des renseignements contenus dans l'avis de projet. Si des éléments importants du projet devaient être modifiés par le promoteur, la directive ministérielle pourrait être réajustée en conséquence.

1. CONTEXTE DU PROJET

1.1 JUSTIFICATION DU PROJET

À cette première étape, le promoteur doit faire ressortir les raisons qui ont donné naissance au projet en présentant les conditions et les problèmes identifiés dans le milieu. Dans ce contexte, il doit présenter les conditions actuelles de la route 132 dans le secteur de la côte du Belvédère, dans les limites de la Municipalité de Cloridorme, en insistant sur les caractéristiques structurales et géométriques qu'il juge déficientes (pentes critiques, courbes sous-standards, distances de visibilité, dégagement latéral, possibilités de dépassement, etc.). Le promoteur doit également faire ressortir la problématique générale du transport sur les plans local et régional et identifier clairement les objectifs à atteindre afin de répondre de façon sécuritaire aux besoins de la clientèle visée. Cet examen de la situation doit conduire le promoteur à identifier clairement ses objectifs et à bien situer ce projet dans le cadre du programme d'amélioration et de réaménagement de la route 132 dans la péninsule gaspésienne.

1.2 ANALYSE ET CHOIX DES SOLUTIONS

Lors de cette seconde étape, le promoteur doit présenter les différentes solutions dont il dispose pour résoudre les problèmes identifiés à la première étape. Par la suite, le promoteur doit effectuer un choix entre les diverses solutions étudiées en démontrant la supériorité de celle retenue par rapport aux autres quant à l'atteinte des objectifs précédemment définis. Cette démonstration doit être basée sur des critères clairs et précis et elle doit considérer les enjeux sociaux, économiques et environnementaux dégagés lors de la première étape. Elle doit aussi tenir compte de l'utilisation actuelle et prévisible du territoire et des effets d'entraînement sur le réseau routier régional. Cette démarche doit également considérer l'alternative de non-réalisation du projet et du report de celui-ci.

L'étude d'impact doit présenter les différentes variantes réalisables de la solution retenue et ce, toujours en fonction des objectifs précédemment définis. Lorsqu'une option est retenue ou écartée, le promoteur doit exposer les facteurs qui motivent un tel choix.

L'étude doit permettre au décideur et au public de bien cerner la place qu'occupera le projet à l'intérieur du réseau routier régional.

Finalement, le promoteur doit faire le point sur les relations existant entre son projet et tout autre projet en cours de réalisation ou de planification dans les secteurs adjacents au secteur retenu pour la réalisation des travaux. Les renseignements sur les aménagements existants, projetés ou probables doivent être suffisamment détaillés pour permettre, dans la mesure du possible, de dégager les interactions potentielles.

2. DESCRIPTION DU MILIEU

2.1 IDENTIFICATION DE LA ZONE D'ÉTUDE

Le promoteur doit délimiter une zone d'étude, cartographier celle-ci et en justifier les limites. La portion de territoire englobée par cette zone doit être suffisante pour permettre de circonscrire l'ensemble des effets directs et indirects du projet sur chacun des milieux. La justification de la zone d'étude est liée à l'étendue des composantes et à l'étendue des impacts anticipés. Les limites de la zone d'étude peuvent donc varier, lorsque requis, afin de répondre adéquatement à certains objets spécifiques de l'étude.

2.2 INVENTAIRE GÉNÉRAL DE LA ZONE D'ÉTUDE

Le promoteur doit présenter une description des composantes des milieux naturel et humain de la zone d'étude. Le choix des composantes et l'extension donnée à leur description doivent correspondre au degré d'influence que le projet exerce sur celles-ci, de même qu'à leur importance dans la zone d'étude. Cette partie de l'étude doit présenter l'essentiel des données nécessaires pour permettre une analyse des impacts appropriée.

L'inventaire doit être suffisamment détaillé et cartographié à une échelle adéquate. Le promoteur doit faire état des données disponibles chez les organismes gouvernementaux ou autres. Lorsque

ces données sont insuffisantes ou lorsque certains impacts particulièrement importants sont anticipés, des inventaires plus détaillés doivent être effectués.

Les inventaires doivent tenir compte des interactions entre les diverses composantes des milieux naturel et humain. Les éléments comme le sol, l'eau, la flore et la faune doivent être examinés par rapport aux structures et systèmes qui leur sont propres. Ils doivent également être examinés sous l'angle des pratiques des populations humaines découlant des valeurs sociales, culturelles et économiques qu'elles accordent de près ou de loin à ces éléments. Il est à noter, en ce qui a trait aux habitats fauniques, que les inventaires doivent être réalisés durant les périodes d'utilisation critiques par les différentes espèces.

Le promoteur doit, par ailleurs, concentrer ses efforts de recherche sur les composantes critiques des milieux naturel et humain et fournir l'information appropriée. Ces composantes environnementales, ainsi que les exigences quant à leur description, sont énumérées ci-après. Toutefois, cette liste n'est pas exhaustive et le promoteur pourra y ajouter toute autre composante qu'il juge pertinente.

2.2.1 Composantes du milieu naturel

Une attention particulière doit être portée aux éléments suivants :

- l'analyse de fond de terrain (la nature des sols et des dépôts de surface, le drainage, les pentes) incluant les zones de contraintes physiques telles que les zones de mouvement de terrain ainsi que les aires d'extraction, de même que les caractéristiques hydrogéologiques du secteur : potentiel, utilisation et vulnérabilité des nappes aquifères;
- les caractéristiques du couvert végétal de la zone d'étude : type de peuplement, stade de développement, distribution, valeur commerciale et écologique, utilisation actuelle et potentielle. Le promoteur devra faire état de la présence de peuplements fragiles ou exceptionnels dans le secteur;
- les habitats fauniques et floristiques significatifs, qu'ils soient terrestres ou aquatiques, actualisés pour les espèces présentant un intérêt spécial. Une attention particulière doit être portée aux habitats visés par le chapitre 4.1 de la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune (L.R.Q., c. C-61.1). De plus, le promoteur doit rendre compte de la présence effective (ou possible) d'espèces fauniques exploitées, ainsi que d'espèces fauniques et floristiques menacées ou vulnérables, ou susceptibles d'être désignées comme telles en vertu de la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables (L.R.Q., c. E-12.01);
- les communautés aviennes qui utilisent les groupements végétaux touchés par le projet. L'utilisation des groupements végétaux par les oiseaux migrateurs (nidification, alimentation, élevage des jeunes, repos et halte migratoire, hivernage) devra être caractérisée en fonction des saisons.

2.2.2 Composantes du milieu humain

Une attention particulière doit également être portée aux éléments suivants :

- les orientations, dispositions et usages prévus à l'intérieur des plans et règlements d'urbanisme, en vigueur ou à l'état de planification de la Municipalité de Cloridorme;
- les orientations, objectifs, dispositions, affectations et usages prévus au schéma d'aménagement de la Municipalité régionale de comté de La Côte-de-Gaspé (et aux dispositions du règlement de contrôle intérimaire lorsque applicable);
- l'utilisation du sol, la localisation des habitations, les projets de lotissement, s'il y a lieu. À cet effet, le promoteur devra fournir une carte cadastrale actualisée de la zone d'étude;
- les projets de développement domiciliaire, commercial, industriel, récréo-touristique et énergétique, s'il y a lieu;
- les éléments visuels d'intérêt local ou touristique, dont le paysage maritime en particulier,
- les éléments du milieu agricole, s'il y a lieu, notamment les limites de la zone agricole protégée au sens de la Loi sur la protection du territoire agricole (L.R.Q., c. P-41.1);
- les éléments du milieu forestier (valeur commerciale), aménagements sylvicoles et acéricoles, utilisation actuelle et potentielle;
- les éléments significatifs du patrimoine culturel incluant le patrimoine bâti (monument classé ou reconnu, bâtiment cité, ensembles ou immeubles isolés), les sites historiques, les sites archéologiques (sites connus). Le promoteur devra effectuer un inventaire archéologique accompagné de sondages exploratoires dans l'emprise retenue ou effectuer une étude de potentiel archéologique. Selon cette dernière éventualité, si des zones à potentiel archéologique sont identifiées, un inventaire archéologique doit être fait. Éventuellement, des fouilles de sauvetage de sites devront être réalisées selon les recommandations du rapport des archéologues;
- les sources d'alimentation en eau potable; s'il y a lieu, incluant les puits privés, les puits municipaux et tout autre ouvrage de captage d'eau souterraine;
- les infrastructures de services publics à proximité (lignes électriques aériennes, terrestres et souterraines, canaux, aqueducs et autres), particulièrement celles qui risquent d'être touchées par le projet.

3. ANALYSE DES IMPACTS

L'analyse des impacts vise à choisir la meilleure variante de réalisation et d'exploitation du projet d'un point de vue techno-économique et environnemental. S'appuyant sur une connaissance adé-

quate du milieu, cette analyse comprend l'identification et l'évaluation des impacts, ainsi que la proposition de mesures d'atténuation. Cet exercice d'identification et d'évaluation des impacts doit permettre de comprendre comment le milieu, ses ressources, ses habitants et les liens qui les unissent seront modifiés par la réalisation et l'exploitation du projet.

3.1 ANALYSE ET CHOIX DE VARIANTES DE RÉALISATION DU PROJET

En utilisant l'information recueillie aux étapes précédentes, le promoteur doit identifier et analyser les différentes variantes de réalisation possibles afin de privilégier celle qui répond le mieux à ses objectifs en minimisant les impacts sur l'environnement.

Le promoteur doit d'abord présenter toutes les variantes possibles de réalisation du projet. Il doit décrire les caractéristiques techniques de chaque variante, les principales techniques de construction, de même que les modalités d'entretien et d'exploitation. Une évaluation des coûts doit accompagner cette description.

Le promoteur doit effectuer une présélection des variantes en les comparant sur les plans technique, socio-économique et environnemental. Pour qu'une variante soit écartée à ce stade de l'étude, il doit apparaître de façon claire et probante qu'elle est inacceptable sur l'un ou l'autre plan. Les critères permettant de faire une discrimination parmi les variantes doivent être identifiés et justifiés.

3.2 IDENTIFICATION ET ÉVALUATION DES IMPACTS DE LA (OU DES) VARIANTE(S) RETENUE(S)

Compte tenu des caractéristiques du milieu et des travaux prévus, le promoteur doit procéder à l'identification et à l'évaluation des impacts potentiels de la (ou des) variante(s) retenue(s) et ce, pour toutes les phases de réalisation de la (ou des) variante(s). Les impacts directs et indirects, positifs et négatifs de même que ceux à court, moyen et long termes de la (ou des) variante(s) doivent être déterminés.

Dans un premier temps, l'étude doit identifier et décrire les impacts. Pour ce faire, le promoteur peut référer à une liste ou à une matrice indiquant, d'une part, les différentes interventions prévues lors de la construction, l'exploitation et l'entretien du projet et, d'autre part, les perturbations correspondantes engendrées dans le milieu récepteur. Tous les termes utilisés doivent être définis clairement.

Dans un deuxième temps, l'étude doit évaluer les impacts identifiés. Cette étape comprend une évaluation qualitative et quantitative et doit permettre de juger de l'importance relative des impacts à l'aide des critères tels que l'intensité, l'étendue et la durée. À ce sujet, des critères explicites tels que la sensibilité, l'unicité, la rareté et la vulnérabilité des ressources et des habitats, de même que l'irréversibilité des impacts doivent être pris en considération. Rappelons également que, dans le cadre de l'évaluation, l'utilisation de critères quantitatifs doit toujours être préférée, lorsque possible.

Sans être exhaustive, la liste suivante présente les répercussions du projet et les éléments auxquels le promoteur doit apporter une attention particulière :

- le déboisement, notamment ses effets sur l'industrie forestière locale, s'il y a lieu;

- la perte ou la destruction partielle d'habitats fauniques et ses conséquences sur les populations fauniques. L'ampleur de ces impacts devra être évaluée à partir des superficies affectées, le nombre d'espèces touchées, la densité de leur population, la densité des couples niocheurs (dans le cas des espèces aviennes) et de critères tels que la rareté locale ou régionale de l'habitat, sa fonction écologique, sa qualité ainsi que la rareté ou la vulnérabilité des espèces utilisatrices;
- les effets sur l'utilisation actuelle et prévisible du territoire des municipalités touchées par le projet;
- la valeur des paysages maritimes en termes de développement économique et de qualité du milieu;
- les dérangements aux usagers de la route pendant la période de construction;
- les effets liés à l'abandon d'une section ou de sections de la route actuelle;
- les améliorations apportées à la circulation routière, sur le plan de la sécurité notamment;
- la modification du climat sonore causée par la construction et la réalisation du projet de réaménagement de la route dans la zone d'étude. Les résultats de la modélisation devront être cartographiés et présentés sous la forme de L_{eq} (h) ou de L_{eq} (24 h);
- le cumul des impacts au voisinage de la nouvelle section de route projetée, particulièrement en ce qui a trait aux niveaux de bruit, la perte d'espaces verts et la modification du milieu visuel;
- les impacts liés aux travaux de construction et à l'extraction du matériel d'emprunt (le bruit, la pollution atmosphérique particulaire, la perturbation de la circulation routière, etc.);
- les effets possibles sur le patrimoine culturel et le potentiel archéologique;
- les répercussions sur les infrastructures publiques situées dans le corridor à l'étude, s'il y a lieu;
- la modification de la qualité et de la disponibilité des nappes aquifères.

3.3 MESURES D'ATTÉNUATION ET IMPACTS RÉSIDUELS

Le promoteur doit identifier les actions, les ouvrages, les mesures de prévention et les correctifs qui visent à maintenir à un niveau acceptable les répercussions indésirables ou les risques associés à la réalisation des différentes variantes du projet. Le tout doit viser la meilleure intégration possible du projet au milieu. L'efficacité de ces mesures d'atténuation doit être évaluée. Celles-ci devront être inscrites ultérieurement aux plans et devis de construction et, le cas échéant, dans les normes d'exploitation.

Par ailleurs, l'étude devra indiquer la nature et l'envergure des impacts résiduels des différentes variantes du projet après l'application des mesures d'atténuation. Le promoteur doit considérer la mise en place de mesures de compensation afin de contrebalancer les impacts résiduels négatifs et optimiser l'intégration de la nouvelle section de route dans la zone d'étude. Ces mesures peuvent se traduire par la compensation monétaire, par la mise en place d'installations récréatives, la rétrocession pour usage communautaire des équipements ou espaces qui, autrement, deviendraient inutilisés et enfin, recréer ailleurs les éléments détruits par le projet.

En ce qui concerne la destruction possible d'habitats en milieu naturel, le promoteur doit élaborer les mesures d'atténuation en tenant compte d'un objectif de réduction maximale de la perte nette d'habitats.

Pour le milieu humain, le promoteur doit considérer particulièrement l'efficacité de ses mesures d'atténuation quant à l'obtention et au maintien de niveaux résiduels d'impacts sonores et visuels réduits et acceptables pour la population de la zone d'étude, s'il y a lieu, ainsi qu'au maintien de la qualité de l'eau de surface et souterraine destinée à la consommation humaine.

3.4 DÉTERMINATION DE LA VARIANTE OPTIMALE

Dans l'éventualité où le promoteur a retenu plus d'une variante à la section 3.1, il doit sélectionner, à cette étape-ci, la variante optimale de réalisation de son projet. En utilisant les informations contenues dans les sections précédentes, le promoteur doit effectuer une analyse discriminante des variantes retenues. Il doit, par la suite, choisir la variante optimale de réalisation qui répond le mieux à ses objectifs et qui s'insère le plus harmonieusement dans la réalité environnementale et socio-économique du projet. La méthode employée, incluant les critères de choix retenus et leurs valeurs relatives, doit être précisée et expliquée.

4. SURVEILLANCE ET SUIVI ENVIRONNEMENTAUX

4.1 PROGRAMME DE SURVEILLANCE

Afin d'assurer le respect de la décision prise par le Gouvernement, l'ensemble des activités qui se rapportent aux autorisations émises doit demeurer sous surveillance. Le promoteur doit donc surveiller la réalisation de son projet de façon à ce que les conditions de réalisation soient intégralement respectées, tant lors de la construction que de l'exploitation. Le promoteur doit transmettre périodiquement les résultats de cette surveillance au ministère de l'Environnement et de la Faune (MEF).

Le promoteur doit présenter les grandes lignes de son programme de surveillance qu'il entend mettre de l'avant pour s'assurer, durant les phases de construction et d'exploitation, le respect des modalités de réalisation telles que présentées dans l'étude d'impact, de même que celles exigées en vertu des autorisations délivrées ultérieurement. Le programme de surveillance devrait inclure : un calendrier préliminaire de réalisation, une identification des responsables de l'application du programme, la fréquence des rapports transmis au MEF et la durée du programme.

4.2 PROJET DE SUIVI

Un projet de suivi environnemental doit être élaboré, advenant l'identification d'impacts environnementaux particulièrement importants ou comportant des aspects de risques et d'incertitudes. Le suivi environnemental est un projet de recherche scientifique devant comporter l'exposé de la problématique et l'hypothèse de recherche retenue. Il doit également présenter le cheminement proposé, une description des méthodes et un aperçu des résultats escomptés. S'il est requis, ce projet de suivi devra, subséquemment, faire l'objet d'entente avec le MEF concernant les paramètres étudiés, la méthodologie, la fréquence et la durée des observations, ainsi que le type et le nombre de rapports à fournir.

5. PRÉSENTATION DE L'ÉTUDE D'IMPACT

L'étude d'impact doit être présentée d'une façon claire et concise; elle doit se concentrer sur les éléments pertinents pour la bonne compréhension du projet. Ce qui peut être schématisé ou cartographié doit l'être, et ce, à des échelles adéquates. Les méthodes utilisées doivent être présentées et explicitées. Lorsque des données quantitatives sont utilisées dans l'étude, elles doivent être présentées avec la valeur de leur incertitude. Les inventaires doivent être fournis avec des renseignements permettant d'apprécier leur qualité : localisation des stations, dates d'inventaire, techniques utilisées et limitations de ces dernières. Toutes les sources de renseignements doivent être données en référence. Le nom, la profession et la fonction des personnes responsables de la réalisation de l'étude doivent être indiqués.

Considérant que l'étude d'impact doit être mise à la disposition du public pour information, le promoteur doit fournir un résumé vulgarisé des éléments essentiels et des conclusions de l'étude ainsi que tout autre document qu'il juge nécessaire pour compléter le dossier.

Ce résumé, publié séparément, doit inclure un plan général du projet et un schéma illustrant les impacts, les mesures d'atténuation et les impacts résiduels.

Lors du dépôt officiel de l'étude d'impact au ministre, le promoteur doit fournir trente (30) copies du dossier complet (si possible, une copie sur disquette format IBM WordPerfect, version 5.1 ou en format Word, version 6.0). Il est suggéré qu'au cours de la préparation de l'étude, celui-ci demeure en contact régulier avec le ministère de l'Environnement et de la Faune et qu'une version provisoire de l'étude (15 copies) soit présentée avant son dépôt officiel.

Pour fins de clarté dans l'identification des différents documents qui sont soumis et pour faciliter leur codification dans les banques informatisées, la page titre de l'étude doit contenir les informations suivantes : le nom du projet avec le lieu de réalisation, le titre du dossier incluant les termes « Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement et de la Faune », le sous-titre du document (ex. : résumé, rapport principal, annexe I sur...), la mention « Version provisoire » ou « Version finale », le nom du promoteur, le nom du consultant, s'il y a lieu, et la date.

Annexe 4
Photographies
Route 132
Côte du Belvédère



Photo 1 : Aperçu du secteur à l'ouest du projet à partir du ch. 1+060. Nos civique 229 à l'avant-plan. Accès précaire aux résidences du côté nord au début du projet. Présence d'une glissière de sécurité et mur de soutènement de l'entrée privée de la résidence no. civique 231, au ch. 1+060g.

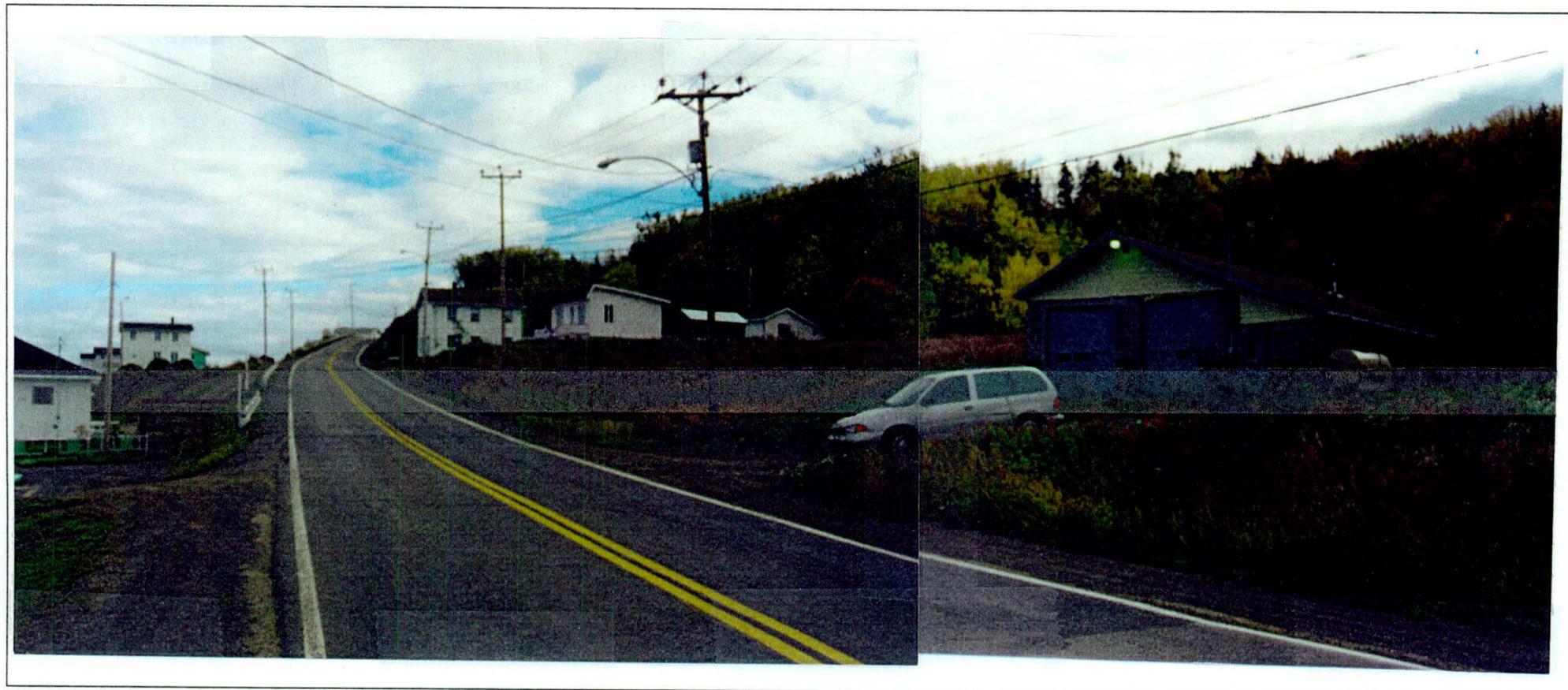


Photo 2 : Vue vers l'est à partir du début du projet au ch. 1+000. Présence de résidences très près de la route.



Photo 3 : Étroitesse des marges de recul avant et arrière de la maison no. civique 229, au ch. 1+030g. Terrain privé exigu et résidence située en contrebas par rapport à la route.



Photo 4 : Situation précaire de la résidence no civique 231 au ch. 1+060g. Peu d'espace de dégagement et dénivellation importante du terrain par rapport à la route.

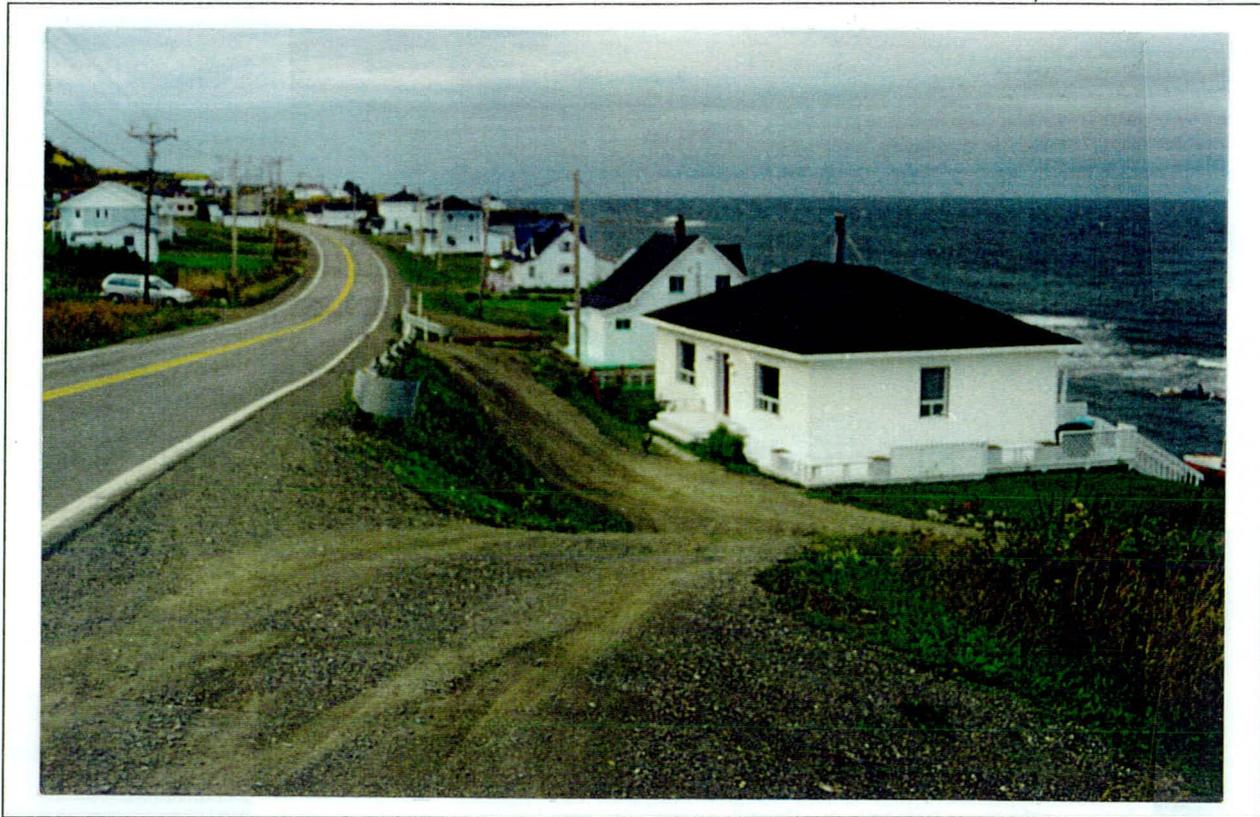


Photo 5 : En arrière plan, aperçu de l'entrée privée de la résidence no. 231. À l'avant-plan, accès privé servant aux 2 résidences situées au bas du remblais de la route 132 (nos civiques 235 et 237).



Photo 6 : Accès privé aux résidences nos civiques 235 (ch 1+150g) et 237 (ch 1+180g) situées à proximité du remblai de la route.



Photo 7 : Résidence au ch 1+080d (no civique 230), située à 18 m de l'emprise de la route actuelle.



Photo 8 : Résidence à deux étages au ch 1+100d (no civique 234) située très près de la route, à 3 m de l'emprise. Peu d'espace disponible sur la propriété à cause des contraintes naturelles. Terrain accidenté et affleurement rocheux.



Photo 9 : Vue à partir de la route actuelle du no civique 235 au ch 1+150g. Propriété coincée entre la mer et la route 132. Maison localisée à 11 m de l'emprise actuelle.



Photo 10 : À partir du même endroit que la photo précédente, résidence no 237 au ch 1+180 g située à 13m de l'emprise. Propriété exiguë entre la mer et le remblai de la route.



Photo 11 : Résidence no civique 243 au ch 1+280g, située à 3 m de l'emprise à l'approche ouest de la courbe.

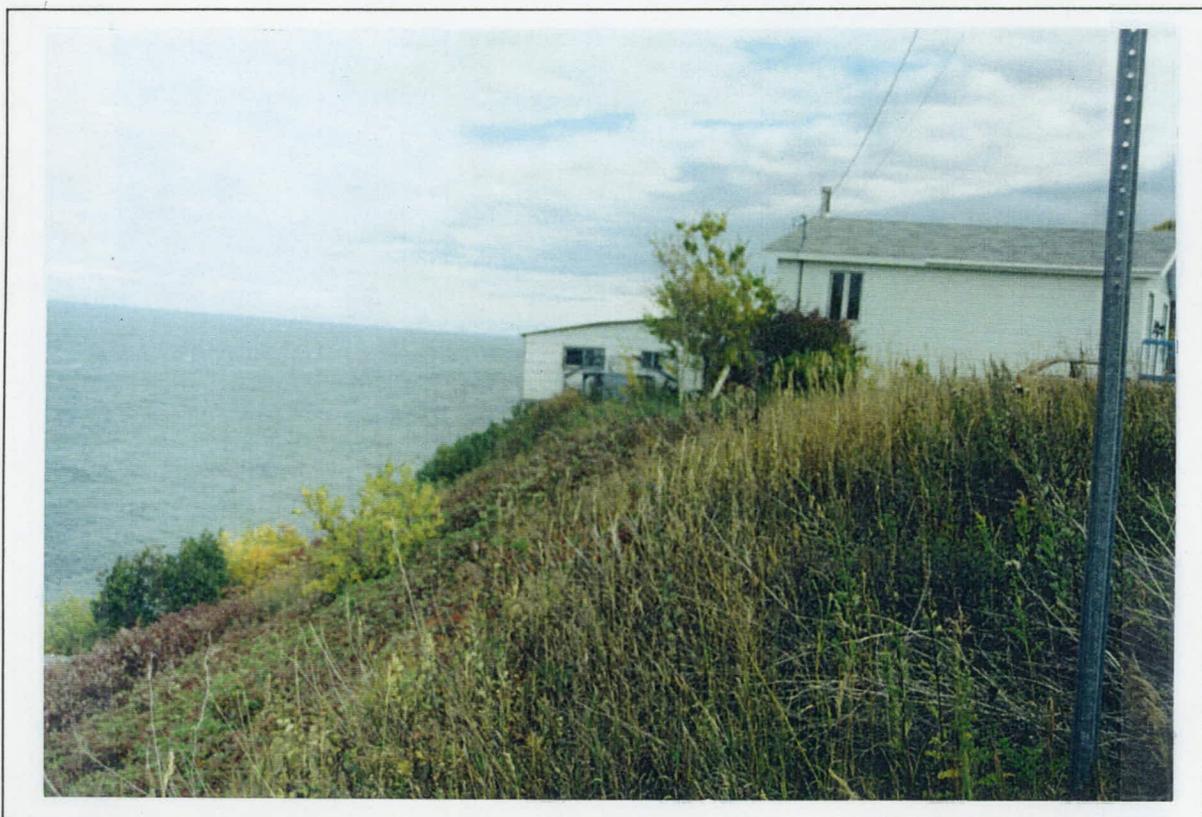


Photo 12 : Proximité de la falaise et absence de marge de recul arrière de la résidence au ch. 1+280g.



Photo 13 : Au ch 1+230d, chalet (no. civique. 240) localisé à 11m de l'emprise actuelle. Terrain en surplomb par rapport à la route 132.



Photo 14 : Vue vers l'est, chalet au ch. 1+300d (no 244) et résidence du ch 1+370d (no 250). En arrière-plan, présence d'un chemin privé à flanc de coteau (ch 1+420d).



Photo 15 : Faibles marges de recul de la propriété du no. civique 250. Déboisement de la pente du talus à l'arrière de la maison. Aperçu du chemin privé en pente forte situé au ch. 1+420d



Photo 16 : Photo vers l'est dans l'axe du futur tracé.



Photo 17 : Vue en direction ouest à partir du ch. 2+120, au sommet de la côte du Belvédère.



Photo 18 : Ancien restaurant-motel Bellevue localisé au sommet de la côte. À droite, garage atelier de réparation automobile.



Photo 19 : Vue vers le motel à partir du chemin privé situé au ch. 2+140d. sert d'accès à 2 résidences.



Photo 20 : Entrée privée au ch. 2+140 d en hiver. Vue prise à partir du stationnement de l'ancien motel.

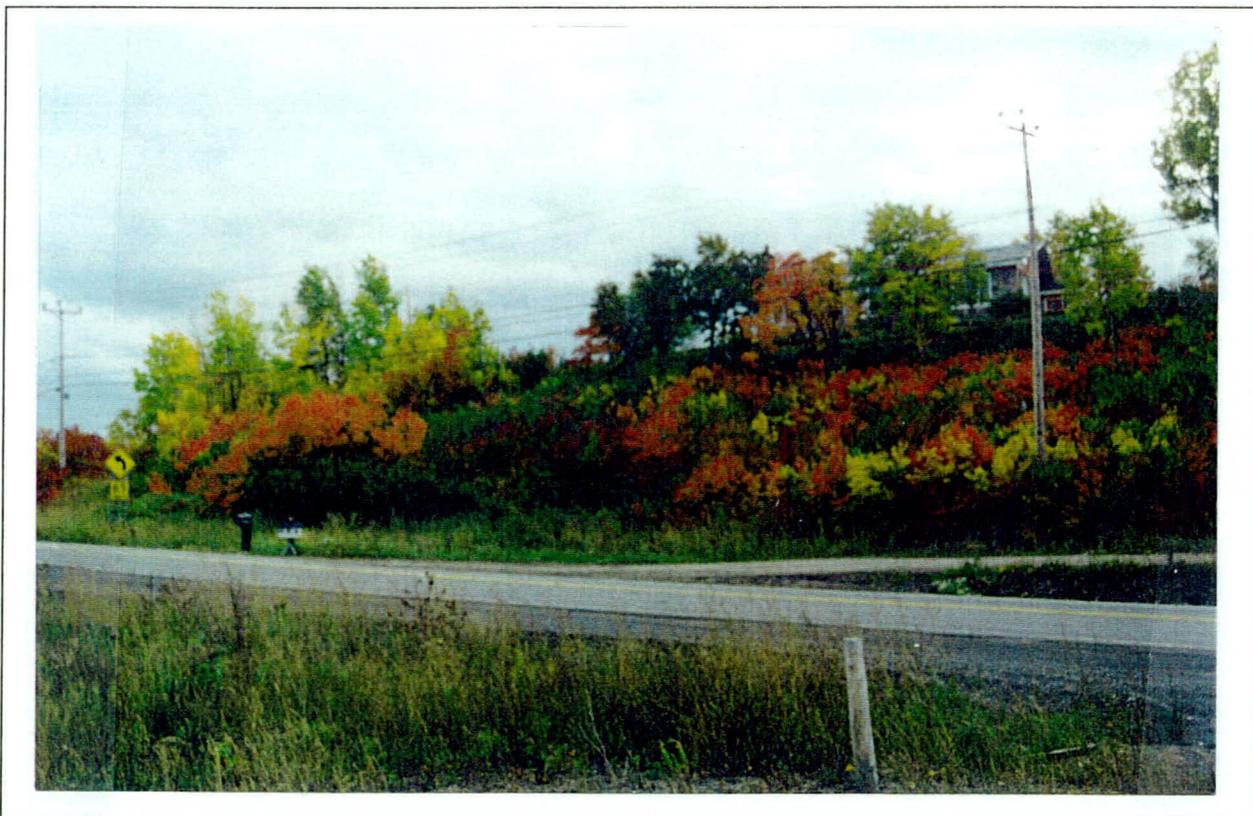


Photo 21 : Résidence localisé au sommet du talus, à environ 40m de la route, au ch 2+160d.



Photo 22 : Garage au ch. 2+220d. Faible marge de recul avant (4m) servant de stationnement.



Photo 23 : Résidence no. civique 273 localisée au ch.2+300g, à l'intérieur d'une courbe.



Photo 24 : À partir de la fin du projet (ch 2+600), vue en direction ouest vers le garage du ch 2+220d. À l'intérieur de la courbe, entrée privée de la résidence no. 273.

Annexe 5

Synthèse du processus d'acquisition des immeubles et de la procédure d'expropriation

ACQUISITION D'IMMEUBLES À DES FINS GOUVERNEMENTALES

La construction, l'amélioration, l'agrandissement, l'entretien et l'usage d'ouvrages ou d'édifices publics rendent parfois nécessaire que le gouvernement du Québec, par l'entremise du ministère des Transports, se porte acquéreur d'immeubles, c'est-à-dire de terrains, de bâtiments et d'autres droits immobiliers.

La présente s'adresse tant aux propriétaires qu'aux locataires qui doivent, à la demande du Ministère, céder ou déplacer leur bien à des fins gouvernementales.

LA LÉGISLATION

Les lois prévoient que les acquisitions d'immeubles peuvent être faites de gré à gré ou par expropriation.

Les dispositions législatives qui régissent l'expropriation sont contenues dans la «Loi sur l'expropriation».

L'ACQUISITION DE GRÉ À GRÉ

a) Entente avec le propriétaire

Les procédures suivies, c'est-à-dire les négociations entre le propriétaire et l'acheteur, l'entente et le contrat, sont tenues et rédigées selon les règles édictées par le «Code civil du Québec».

À l'occasion de la visite d'un représentant du Ministère chez un propriétaire pour l'informer sur les procédures d'acquisition, ont fait le relevé des améliorations apportées à l'immeuble; il arrive qu'une offre soit faite sur-le-champ. Cette offre peut également être faite plus tard. Le propriétaire n'est pas tenu d'accepter la première ni aucune des autres offres faites par le représentant du Ministère.

Lorsqu'il y a entente entre le propriétaire et le représentant du Ministère, les deux parties doivent remplir le formulaire «Projet d'entente», dont le propriétaire conservera une copie. Par la suite, un contrat par acte notarié en minute officialisera la transaction.

Les honoraires exigés par le notaire pour la préparation de l'exécution du contrat seront acquittés par le Ministère.

a) S'il n'y a pas d'entente possible entre les parties, le Ministère pourra entamer le processus d'expropriation. La Chambre de l'expropriation fixera l'indemnité à verser, s'il y a lieu.

b) Entente avec le locataire

La procédure établie reconnaît le droit d'un locataire expulsé à une indemnité, ce qui donne lieu à une négociation.

Cette indemnité est fixée à une somme égale à trois mois de loyer et aux frais de déménagement, à moins que le locataire ou l'occupant ne prouve que les dommages qu'il a subis s'élèvent à une somme supérieure.

L'ACQUISITION PAR EXPROPRIATION

Le ministère des Transports peut aussi entamer le processus d'acquisition d'immeubles, de servitudes ou d'autres droits immobiliers en entreprenant des procédures d'expropriation.

Les étapes sont les suivantes :

Un avis d'expropriation est d'abord signifié au propriétaire. Le propriétaire a la responsabilité de fournir à l'expropriant la liste des locataires et des occupants de l'immeuble exproprié afin que ceux-ci puissent être indemnisés.

L'avis est publié au bureau de la publicité des droits de la circonscription foncière où se trouve le bien à exproprier et, ensuite, déposé à la Chambre de l'expropriation.

À la suite de ces procédures, l'exproprié est appelé à comparaître devant la Chambre de l'expropriation (toute personne physique peut comparaître par écrit, personnellement ou par procureur; toute personne morale doit comparaître par procureur). Le Ministère fait en même temps à l'exproprié une offre qu'il peut accepter ou refuser.

S'il accepte, on procède au paiement du bien exproprié et à la signature du contrat, comme pour les acquisitions de gré à gré. Le dossier de la Chambre de l'expropriation est clos à la suite de la production d'une déclaration des parties et de leurs procureurs.

Si, après des négociations, l'exproprié refuse l'offre du Ministère, il doit soumettre sa réclamation à la Chambre de l'expropriation. Les parties doivent établir le bien-fondé de leurs positions devant la Chambre de l'expropriation. C'est cette dernière qui, toutefois, fixera le montant de l'indemnité à verser à l'exproprié.

L'immeuble ou les autres droits immobiliers appartiennent au ministère des Transports lorsque l'inscription a été effectuée au bureau de la publicité des droits par le dépôt d'un avis de transfert de propriété et à la condition que l'indemnité provisionnelle ait été payée ou offerte à l'exproprié, et qu'un délai de 90 jours se soit écoulé depuis l'inscription de l'avis d'expropriation.

L'expropriant ne peut prendre possession du bien exproprié avant 15 jours après l'inscription de l'avis de transfert de propriété. Pour ce faire, il doit aviser l'exproprié de la date à laquelle il prendra possession du bien avant d'inscrire l'avis de transfert.

LES HONORAIRES

En matière d'acquisition de gré à gré ou par expropriation, le propriétaire peut retenir les services d'un expert en évaluation. Les honoraires exigés pour cette expertise seront remboursés par le Ministère selon les Tarifs d'honoraires professionnels des évaluateurs agréés en matière d'expropriation.

Aucun honoraire d'avocat n'est payable par le Ministère, à l'exception des honoraires judiciaires dûment taxés par un tribunal compétent.

INFORMATIONS

Le ministère des Transports compte seize directions territoriales couvrant l'ensemble du territoire du Québec. Dans chaque direction, un responsable de l'expropriation est chargé de donner au citoyens des informations additionnelles.

PROCÉDURES LÉGALES D'EXPROPRIATION

- 1. Plan d'acquisition cadastré et immatriculé selon les articles 3630 et 3042 du nouveau code civil.**
- 2. Sur réception du plan d'acquisition :**
 - Ouverture des dossiers;
 - Demande de décret qui autorise l'acquisition des immeubles par expropriation (de gré à gré ou par procédure légale);
 - Pré-requis nécessaires à la demande de décret fourni par la DT :
 - demande d'acquisition;
 - autorisation de la CPTAQ (si nécessaire);
 - autorisation de l'Environnement (si nécessaire);
 - estimation du coût du projet (préparée par Activité immobilière).
 - Demande du choix du notaire à l'exproprié;
 - Confier mandat d'examen de titres au notaire.

3. Pour entamer le processus d'expropriation, il faut :

- le décret;
- un rapport de titres clairs;
- un sommaire pour indemnité provisionnelle. Dans le cas d'une exploitation agricole, d'un commerce ou d'une industrie, l'indemnité provisionnelle doit être fixée par le Tribunal.

Délai : 6 mois

4. Instance d'expropriation

- Signification de l'avis d'expropriation et de l'offre détaillée par huissier.
- Enregistrement de l'avis d'expropriation, dans les 20 jours de la date de la signification.
- Dépôt de l'avis d'expropriation et de l'offre détaillée, au greffe du Tribunal, dans les 20 jours de la date de l'enregistrement.
- Avis de notification aux locataires (s'il y a lieu).
- Paiement de l'indemnité provisionnelle (70 % de l'offre) à l'exproprié.
- Confier mandat de quittance partielle au notaire.
- Paiement de l'indemnité provisionnelle au locataires (s'il y a lieu).

Délai : 6 mois

5. Avis de transfert de propriété

- Pré-requis à l'enregistrement de l'avis de transfert de propriété :
 - délai de 90 jours de l'enregistrement de l'avis d'expropriation;
 - preuve de versement de l'indemnité provisionnelle à l'exproprié (quittance partielle) ou de son dépôt à la Cour Supérieur;
 - versement de l'indemnité provisionnelle aux locataires (s'il y a lieu).
- Signification de l'avis de transfert à l'exproprié par huissier.
- Avis de notification d'intention d'enregistrer l'avis de transfert de propriété au locataires (s'il y a lieu).
- Enregistrement de l'avis de transfert de propriété.
- Dépôt de l'avis de transfert de propriété enregistré au greffe du Tribunal.

La date de prise de possession indiquée dans l'avis doit être de 15 jours postérieure à l'enregistrement de l'avis de transfert de propriété.

Lorsqu'il y a des bâtiments dans l'emprise, il faut du temps supplémentaire pour la libération de l'emprise.

Par l'enregistrement de l'avis de transfert de propriété, l'expropriant devient propriétaire du bien exproprié.

Délai 3 mois

Total des délais : 15 mois

N.B. : Les délais sont considérables avant le transfert de propriété, pour la prise de possession légale (ajouter 3 mois s'il y a des bâtiments à démolir).

Si des surlargeurs ou des servitudes d'égout sont nécessaires, ou s'il y a des erreurs au plan, les délais augmentent automatiquement.

C'est pourquoi, nous pouvons affirmer qu'un délai de 15 à 18 mois est nécessaire pour prendre possession légalement des terrains à exproprier.

Annexe 6

Règlement sur les conditions de disposition des immeubles excédentaires

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 DISPOSITIONS 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 démoli 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 ministre 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.O., 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 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'exploitation 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 ministère 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 la 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'instructions 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° sil 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 en 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 ministère 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.

Annexe 7

**Résultat de la consultation auprès du ministère
de l'Environnement et de la Faune sur la présence
potentielle
d'espèces susceptibles d'être désignées menacées
ou vulnérables dans la région**



Québec, le 8 décembre 1997

Monsieur Robert Delisle
700, boul. René-Lévesque Est, 14^e étage
Québec (Québec)
G1R 5H1

Objet: Espèces menacées ou vulnérables relativement à l'étude d'impact d'un projet de correction de courbe de la Route 132 à Cloridorme en Gaspésie

N/Réf.: 5142-04-01

Monsieur,

Suite à votre demande du 3 novembre 1997 concernant l'objet en titre, j'aimerais que vous preniez connaissance de ce qui suit.

Depuis notre réponse initiale en 1993, la banque du Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ) ne contient toujours pas d'occurrence de plante menacée ou vulnérable ou susceptible d'être ainsi désignée pour le territoire à l'étude et la liste des plantes potentiellement présentes qui vous a été transmise alors demeure toujours valable.

Pour vous faciliter le repérage de ces plantes à des fins de protection vous trouverez ci-joint une sortie informatisée des occurrences des espèces répertoriées ailleurs, mais appartenant à la même formation géologique que le secteur concerné, soit la formation de Cloridorme. Parmi les localités appartenant à cette formation, il y a le secteur du mont-Saint-Pierre pour lequel un rapport a été produit récemment. Une copie de ce rapport accompagne également cet envoi.

Nous vous rappelons la nature de l'information contenue dans la liste ainsi que le caractère confidentiel en ce qui a trait à la localisation précise des plantes menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées.

Ainsi,

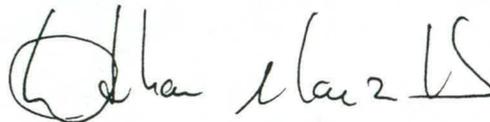
ESPÈCE : le nom latin et français de l'espèce;
LOCALITÉ : l'endroit où l'espèce a été répertoriée;
OBSERVATIONS : les informations d'ordre biologique incluant dans certains cas l'habitat;



- P :
- « S » indique qu'elle est de l'ordre de 150 m de l'emplacement indiqué;
 - « M » indique qu'elle est de l'ordre de 1,5 km de l'emplacement indiqué;
 - « G » indique qu'il s'agit d'une information générale et la marge d'erreur est fixée à 8 km de la coordonnée géographique retenue;
 - « U » indique que l'information est trop imprécise pour être cartographiée;

LAT et LONG : les coordonnées latitude et longitude de l'occurrence telle que cartographiée au Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec. **Ces coordonnées doivent nécessairement être interprétées conjointement avec le degré de précision de l'occurrence;**

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



LM/lm

Lothar Marzell, géographe
Service de la conservation de la flore

Annexe 8

Signification des abréviations du tableau 3.5 «Types de couverts dans la zone à l'étude»

Signification des abréviations du tableau 3.5 «Types de couverts dans la zone à l'étude»

Classe de densité/ hauteur*

Hauteur		22 m		17 m		12 m		7 m		4 m		1,5 m	
		1	2	3	4	5	6						
A		A1	A2	A3	A4	A5	A6						
	80 %												
B		B1	B2	B3	B4	B5	B6						
	60 %												
C		C1	C2	C3	C4	C5	C6						
	40 %												
D		D1	D2	D3	D4	D5	D6						
	25 %												

* Hauteur : hauteur moyenne des dominants et codominants.

Classe d'âge (forêt équienne*)

Classe	Âge des tiges
10	0-20 ans
30	21-40 ans
50	41-60 ans
70	61-80 ans
90	81-100 ans
120	101 ans et plus
Jin	50-90 ans
Vin	50-120 ans

* Forêt équienne : forêt dont la majorité des tiges ont des différences faibles quant à leur classe d'âge.

Type de perturbation

Abréviation	Signification
cp	Coupe partielle
Plant.	Plantation

Type de dépôt

Abréviation	Signification
1a	Till indifférencié (> 1 m)
1aR	Till indifférencié mince (de 25 à 100 cm)
8a	Dépôts d'altération
8aR	Dépôts d'altération mince (de 25 à 100 cm)
8c	Colluvions

Régime hydrique

Abréviation	Signification
I	Très sec (xérique)
II	Sec (xérique-mésique)
III	Frais (mésique)
IV	Humide (hydrique-mésique)
V	Très humide (hydrique)

Origine

Abréviation	Signification
fr	Friche

Classe de pente

Classe	% de pente
A	De 0 à 3 %
B	De 4 à 8 %
C	De 9 à 15 %
D	De 16 à 30 %
E	De 31 à 40 %
F	41 % et plus
S	Superficie entourée de pentes supérieures à 41 %

Annexe 9

Cartes et photographies aériennes consultées

Cartes et photographies aériennes consultées

Cartes

N° réf.	Description du document	N° de carte	Date	Échelle
C1	Carte topographique/ <i>édition 3</i>	22H 2	1980	1: 50 000
C2	Carte écoforestière/ MRN, Service des inventaires forestiers	22H 2 N.O.	1992	1: 20 000
C3	Carte géologique, <i>Péninsule de Gaspé</i> / MRN, Service de l'exploration géologique	1642	1967	1: 487 800
C4	Géologie de la Gaspésie, <i>Cloridorme</i> / MER, Service de l'exploration géologique et minérale	22H1 et 22H2 2151 du DV 91-22	1990	1: 50 000

Photographies aériennes

N° réf.	Type	Ligne de vol	N° de photo	Date	Échelle
Q1	Infrarouge	Q-92603	de 70 à 72	1992	1: 15 000

Annexe 10

Résolutions municipales et correspondance



Le 10 octobre 1989

Procès-verbal Copie de résolution

Canton Cloridorme

(Nom de la municipalité)

A une session régulière , spéciale , ajournée ,

tenue le 10 octobre 1989 et à laquelle sont présents son honneur

le maire M. Guy Gleeton

et les conseillers suivants:

MM. Laurent Philibert, Gabriel Roy, Emilien Huet, Bernard
Coulombe, Marc-Yvon Huet et Hormidas Huet

formant quorum sous la présidence du maire.

Théodore Huet

Secrétaire-trésorier est aussi présent.

PROPOSE PAR M. Emilien Huet,

APPUYE PAR M. Laurent Philibert,

RESOLU UNANIMEMENT, que la Corporation municipale accepte
le tracé de la route 132 préparé par le Ministère des Trans-
ports pour le secteur de Pointe Frégate.

Théodore Huet
Copie conforme, le
10 octobre 1989.

Théodore Huet, sec.-trés.



CORPORATION MUNICIPALE
DU CANTON DE CLORIDORME

Case postale 100
Cloridorme (Québec)
G0E 1G0

(418) 395-2808

Lundi, le 20 février 1995

Monsieur Jacques Léonard
Ministre du Transport
700, boul. René Lévesque Est
Place Haute Ville, 29ième étage
Québec (Québec)
G1R 5H1

Monsieur le ministre,

Vous trouverez ci-joint copie de deux résolutions du conseil qui furent adoptées à l'assemblée tenue le 13 février dernier.

132
La première résolution concerne la "Côte du Belvédère" fameuse côté qui lors du sommet économique de 1988 avait été priorisée pour en changer le trajet. Chose qui n'a pas encore été effectuée et l'on croit fortement que les travaux ne seront pas faits de sitôt, car la "Côte de la Petite Rivière" de Rivière-au-Renard est extrêmement dangereuse et rien ne bouge là non plus.

La deuxième résolution est en rapport avec le transfert du réseau routier.

Espérant le tout à votre satisfaction, je vous prie d'agréer, Monsieur le ministre, mes salutations les plus distinguées.

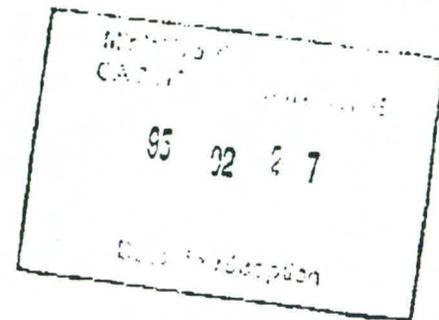
Le maire,


Réal Gasse

RG\md

p.j. (2)

c.c. Guy Lelièvre, député de Gaspé



Procès-verbal Copie de résolution

CANTON DE CLORIDORME

(Nom de la municipalité)

À une session régulière , spéciale , ajournée ,

tenue le 14 Décembre 1992 et à laquelle sont présents son honneur

le maire Guy Gleton

et les conseillers suivants:

Mesdames: Jacynthe Francoeur
Sylvie Bernatchez

Messieurs: Normand Poirier
Hormidas Huet

Gabriel Roy et Benjamin côté

formant quorum sous la présidence du maire.

..... Marie Dufresne, Secrétaire-trésorier est aussi présent.

CONSIDERANT que nous sommes assurés que le ministère possède les argents nécessaires à la réfection de route;

CONSIDERANT que la route 132 a été refait^e à certains endroits au détriment de d'autres;

CONSIDERANT que l'état de l'asphalte de la côte du Belvédère de Pointe-Frégate, et celle du Grand-Etang est dans un état qui nécessite une couche d'usure;

CONSIDERANT que ces tronçons de route auraient dû depuis longtemps être refait à neuf;

EN CONSEQUENCE, IL EST PROPOSE PAR MONSIEUR NORMAND POIRIER
APPUYE PAR MADAME SYLVIE BERNATCHEZ
ET RESOLU A L'UNANIMITE:

QUE LA MUNICIPALITE DE CLORIDORME demande au Ministère des transports la pose d'une couche d'usure dans la route du Belvédère c.a.d. du civique 234 au 329) et du Grand-Etang du Motel La apinière de St-Yvon à la propriété de Monsieur Bonenfant.

Procès-verbal Copie de résolution

CLORIDORME

(Nom de la municipalité)

À une session régulière , spéciale , ajournée

tenue le 13 février 1995 et à laquelle sont présents son honneur

le maire .. Réal Gasse ..

et les conseillers suivants: Messieurs Gabriel Roy, Roberto Francoeur, Benjamin Côté, Romain Chicoine, Hormidas Huet et Normand Poirier. Madame Sylvie Bernatchez.

Madame Marie Dufresne secrétaire-trésorière était absente.

formant quorum sous la présidence du maire.

Madame Léona Francoeur Secrétaire-adjointe aussi présente.

Résolution # 29-02-95

Côte du Belvédère

CONSIDÉRANT QUE lors du sommet économique de 1988, la Côte du Belvédère avait été priorisée et établie que son trajet actuel serait modifié;

CONSIDÉRANT QUE du transport de bois se fait régulièrement par cette route et qu'il passe au bas mot plus de 40 transporteurs jour et nuit, sans oublier les autobus scolaires, les différents fournisseurs commerciaux qui empruntent eux aussi cette route à chaque jour;

CONSIDÉRANT QUE des accidents sérieux et des dépannages nombreux se sont produits et ce dernièrement;

POUR CES MOTIFS, il est proposé par monsieur le conseiller Benjamin Côté, appuyée par madame la conseillère Sylvie Bernatchez,

QU'UNE amélioration du trajet de la Côte soit effectuée et ce le plus tôt possible, dans le but d'éviter des pertes de vie.

ADOPTÉE A L'UNANIMITÉ

24-02-95

Le 28 Février 1995 19

Procès-verbal Copie de résolution

CLORIDORNE

(Nom de la municipalité)

A une session régulière spéciale ajournée

tenue le 27 février 1995 et à laquelle sont présents son honneur

le maire Real Gasse

et les conseillers suivants: Messieurs Roberto Francoeur, Benjamin Côté
Hormidas Huet, Normand Poirier et Romain Chicoine

Etaient absents: Monsieur Gabriel Roy et Madame Sylvie Bernatchez

formant quorum sous la présidence du maire.

Madame Marie Dufresne Secrétaire-trésorier est aussi présent.

Résolution # 29-02-95

Côte du Belvédère

CONSIDÉRANT QUE lors du sommet économique de 1988, la Côte du Belvédère avait été priorisée et établie que son trajet actuel serait modifié;

CONSIDÉRANT QUE du transport de bois se fait régulièrement par cette route et qu'il passe au bas mot plus de 40 transporteurs jour et nuit, sans oublier les autobus scolaires, les différents fournisseurs commerciaux qui empruntent eux aussi cette route à chaque jour;

CONSIDÉRANT QUE des accidents sérieux et des dépannages nombreux se sont produits et ce dernièrement;

POUR CES MOTIFS, il est proposé par monsieur le conseiller Benjamin Coté, appuyée par madame la conseillère Sylvie Bernatchez,

QU'UNE amélioration du trajet de la Côte soit effectuée et ce le plus tôt possible, dans le but d'éviter des pertes de vie.

ADOPTÉE A L'UNANIMITÉ

COPIE CERTIFIÉE CONFORME

ce: 21 Avril 95

Le 21 Avril 1995

Procès-verbal Copie de résolution

CANTON CLORIDORME

(Nom de la municipalité)

A une session régulière spéciale ajournée

tenue le 10 Avril 1995 et à laquelle sont présents son honneur

le maire Réal Gasse

et les conseillers suivants: MM. Roberto Francoeur, Gabriel Roy,
Hormidas Huet, Romain Chicoine,
Normand Poirier.

Absent : Benjamin Côté
Mme la conseillère Sylvie Bernatchez

formant quorum sous la présidence du maire.

Marie Dufresne

Secrétaire-trésorier est aussi présent.

Résolution # 009-04-95

Côte du Belvédère

Monsieur le conseiller Gabriel Roy propose, appuyé par monsieur le conseiller Hormidas Huet de revenir à la charge et de réitérer la demande déjà faite au Ministère des Transports concernant la Côte du Belvédère ainsi que les réparations à effectuer dans le secteur de l'Anse à Valteau à Manche d'Epée.

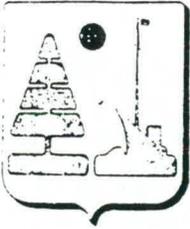
ADOPTÉE A L'UNANIMITÉ

COPIE CERTIFIÉE CONFORME

Co: 21 Avril 95

Par: Marie Dufresne

MARIE DUFRESNE, c. Trés.



**CORPORATION MUNICIPALE
DU CANTON DE CLORIDORME**

Case postale 100
Cloridorme (Québec)
G0E 1G0

(418) 395-2808

29 AVR. 1995

Vendredi, le 21 avril 1995

Ministère des Transports
92, 2e rue Ouest, bureau 101
Rimouski (Québec)
G5L 8E6

118 - 035 00

Objet : Côte du Belvédère

A l'attention de monsieur Jean Louis Lorenger, directeur

Monsieur,

Pour faire suite à la vôtre du 27 mars 1995, concernant le sujet cité en rubrique, le conseil municipal tient à vous préciser qu'il entend faire des pressions pour que ces réparations soient effectuées le plus tôt possible.

Voyez-vous, pour que le touriste continue à venir en région, il faut qu'il puisse y trouver des routes adéquates et non des routes cahoteuses risquant d'endommager les véhicules. Nos régions axent leurs efforts de plus en plus vers le tourisme mais pour ce faire il faut que le gouvernement soit prêt à investir aux bons endroits. Nous croyons que l'amélioration du réseau routier vaut la peine d'être entreprise et ce dans les plus brefs délais.

Espérant que vous prendrez ceci en considération, je vous prie de recevoir, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

La secrétaire trésorière,

Marie Dufresne

Marie Dufresne

md

c.c. MM. Guy Lelièvre, député de Gaspé
Mathias Rioux, délégué régional

p.j. (3)



DISTRICT BAS-ST-LAURENT--GASPÉSIE

393, rue Vanier
Rimouski, Québec
G5L 8X1

Votre dossier

Notre dossier 290

Grande-Vallée, le 13 juin 1995

Monsieur Réal Gasse
Maire
Municipalité de Cloridorme

OBJET: Route 132 Côte du Belvédère
Pointe-à-La-Frégate

Pour faire suite à votre demande, nous pouvons vous confirmer qu'effectivement le site ci-haut mentionné est un secteur à haut risque d'accidents routiers. Plusieurs incidents y furent constatés au cours des dernières années.

Espérant le tout à votre entière satisfaction.

Le chef de poste,

Corporal Jean-Pierre Desgagnés #5330

JPD/d1

MUNICIPALITÉ DE CLORIDORME
Case postale 100
Cloridorme (Québec)
G0E 1G0

Jeudi, le 13 juillet 1995

Monsieur Jean Louis Loranger
92, 2e Rue Ouest, bureau 101
Rimouski (Québec)
G5L 8E6

V\Réf: 118-030100

Monsieur,

Suite aux derniers documents que je vous ai déjà fait parvenir, permettez-moi d'ajouter celui-ci à votre dossier.

Vous serez à même de constater que ce dossier est très important et peut être lourd de conséquence. Nous appréhendons toujours la saison hivernale car croyez-le c'est extrêmement dangereux d'y circuler et nous devons le faire journallement.

Les plans d'arpentage ont déjà été effectués et ce depuis longtemps et trop souvent, car tout ceci ne débouche sur rien de concret pour nous. Les derniers plans effectués remontent seulement à deux ans. On espère à chaque fois que les travaux débiteront sous peu.

Nous comprenons vos contraintes mais pour nous qui y circulons, ça devient une nécessité incontournable.

Espérant que vous prendrez tout ceci en considération, je vous prie de recevoir, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

\md

→

La secrétaire-trésorière,

Marie Dufresne
Marie Dufresne

p.j.(1)

c.c. Monsieur Guy Lelièvre, député de Gaspé
Monsieur Alain Vallières, sous-ministre adjoint

Le 25 AOÛT 19 95

Procès-verbal Copie de résolution

CANTON CLORIDORME
(Nom de la municipalité)

A une scssion régulière , spéciale , ajournée

tenue le 14 AOÛT 19 95 et à laquelle sont présents son honneur

le maire ... RÉAL GASSE

et les conseillers suivants: MM. Roberto Francoeur, Gabriel Roy,
Benjamin Côté, Hormidas Huet,
Romain Chicoine, Normand Poirier.
MME Sylvie Bernatchez

formant quorum sous la présidence du maire.

..... Madame Marie Dufresne, Secrétaire-trésorier est aussi présent.

Résolution # 184-08-95

Route 132 de Grande Vallée à l'Anse à Valteau

Monsieur le conseiller Gabriel Roy propose, appuyé par monsieur le conseiller Romain Chicoine, de demander au ministère des transports d'investir une partie de leur budget alloué pour le territoire de Gaspé, dans la réparation du tronçon de route entre Grande-Vallée et l'Anse à Valteau. Il suffit d'y circuler pour voir l'état déplorable de la route. Nous vous demandons également de garder la Côte du Belvédère prioritaire.

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

COPIE CERTIFIÉE CONFORME
Ce: 25 Août 95
Par: Marie Dufresne
MARIE DUFRESNE, Sec. Trés.

Cloridorme, le 5 mai 1995

Monsieur le Ministre
Jacques Léonard
Parlement de Québec
Québec (Québec)

Objet : Route 132

Honorable Ministre,

En tant que transporteur d'autobus scolaire, je me joins à toute la population du milieu afin de réclamer la réfection de la Route 132 à la hauteur de la Côte du Belvédère situé à Pointe-Frégate.

Les raisons qui m'incitent à solliciter la réfection proviennent des dangers encourus chaque hiver lors du parcours quotidien des étudiants de Cloridorme à Grande-Vallée.

La chaussée enneigée et glissante, les tempêtes de neige, la visibilité difficile ainsi que la route bloquée par des camions-remorque qui ne peuvent continuer dans cette côte revêche. Croyez que tous les passagers vivent des moments difficiles face à tous ces obstacles.

Nous travaillons à éviter que le pire arrive et nous comptons sur votre collaboration afin de nous faciliter la tâche et ceci pour le mieux-être de tous.

Veuillez agréer, Honorable Ministre, l'expression de mes sentiments respectueux.

Normand Poirier
Normand Poirier,
Contracteur d'autobus scolaire
Cloridorme (Québec)
GOE 1G0

NP/pc

Bibliographie

Association touristique de la Gaspésie, 1997. *Plan stratégique de développement touristique*, rapport final préparé par Coopers et Lybrand Conseil, Robert Janody Marketing inc., 108 pages et annexes.

Bureau de la statistique du Québec, 1996. *Prévisions de la population et des ménages des MRC 1991-2016*. Gouvernement du Québec, pagination multiple.

Chamard, Jean-Louis, 1982. *Géomorphologie du Quaternaire de la région de Gros-Morne, Manche-d'Épée et Rivière Madeleine*, Ministère des Transports, Service de l'Environnement, Division des études d'impacts, 16 pages et annexes.

CRCD, 1993. *Plan stratégique de développement 1993-1998*. Conseil régional de concertation et de développement (CRCD) de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine, 185 pages.

Divers-cités enr., 1991. *Plan d'urbanisme de la municipalité de Cloridorme, règlement 88-91*, 81 pages et annexe.

Enos, Paul, 1969. *Cloridorme Formation, Middle Ordovician Flysch, Northern Gaspé Péninsula, Québec*. Houston, Texas, Shell Development Company, Exploration and Production Research Division,. Colorado, The Geological Society of America Inc, 66 pages. S.B.N. 8137-2117-2.

Hydro-Québec, 1990. Annexe: *Méthode d'évaluation environnementale; Lignes et postes; Identification des peuplements forestiers d'intérêt phyto-sociologique*, Vice-présidence environnement, 133 pages et annexes.

Hydro-Québec, 1991. *Méthode d'évaluation environnementale; Lignes et postes; Méthode spécialisée pour le milieu forestier*, Vice-présidence environnement, 46 pages.

Lavoie, G., 1992. *Plantes vasculaires susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables au Québec*. Québec, Ministère de l'Environnement et de la Faune du Québec, Direction de la conservation et du patrimoine écologique, 180 pages.

Ministère des Affaires municipales, 1996. *Orientations et projets du gouvernement en matière d'aménagement du territoire*, Québec, Municipalité régionale de comté de La Côte-de-Gaspé, 28 pages et annexes.

Ministère des Transports du Québec, 1983. *Étude des avant-projets, Route 132, secteurs dangereux entre Grande-Vallée et Rivière-au-Renard*, Québec, 12 pages et cartes.

Ministère des Transports du Québec, 1997. *Étude hydrogéologique, municipalité : Cloridorme*, Québec, MTQ, Service géotechnique et géologie, 5 pages.

-
- Morrisset, P., et M. Garneau, 1997. *Les plantes susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables de la région de Mont-Saint-Pierre (Gaspésie)*, Québec, Ministère de l'Environnement et de la Faune, Direction de la conservation et du patrimoine écologique, 53 pages.
- Morneau, François, 1989. *Étude géomorphologique, route 132, tronçons 15 et 16*, Québec, Ministère des Transports, Division des études environnementales Est, 44 pages.
- MRC de La Côte-de-Gaspé, 1987. *Schéma d'aménagement, version définitive*, Gaspé, 229 pages.
- MRC de La Côte-de-Gaspé, 1994. *Document sur les objets de la révision du schéma d'aménagement*, 51 pages.
- MRC de la Côte-de-Gaspé, 1996. *Projet de schéma d'aménagement révisé (PSAR), premier projet*, 192 pages et annexes.
- Ordre des ingénieurs forestiers du Québec (OFIQ), 1996. *Manuel de foresterie*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval, 1 428 pages.
- Roche, 1983. *Étude d'impact sur l'environnement; Route 132 : Tronçon 16, Petite-Vallée, Pointe-à-la-Frégate, Saint-Yvon/ Saint-Héliier et l'Anse-à-Valleau*. Version provisoire du rapport final; document non publié disponible au MTQ.
- Statistique Canada, 1992. *Profil des divisions et subdivisions de recensement du Québec, Partie A, Recensement 91, Catalogue 95*, 325 pages.
- Thibeault, Normand, Hervé Gauthier et Esther Létourneau, 1996. *Statistiques démographiques. Perspectives démographiques : Québec et régions 1991-2041 et MRC 199-2016*, Québec, Québec, Bureau de la statistique du Québec, Les Publications du Québec, 286 pages.
- Villeneuve, Normand, 1994. *Les écosystèmes forestiers exceptionnels au Québec*, Dessau Environnement ltée, 41 pages et annexe.
- Villeneuve, Normand, 1995. *Les écosystèmes forestiers rares et les forêts anciennes: définition des concepts et application au contexte forestier québécois*, Ministère des Ressources naturelles du Québec, 87 pages et annexe.

