

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

Addenda

CANQ
TR
1276
Add.

Juillet 1998

721241

RÉPONSES AUX QUESTIONS ET COMMENTAIRES DU MINISTÈRE DE
L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE

ANALYSE DE RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 132

CÔTE DU BELVÉDÈRE

MUNICIPALITÉ DE CLORIDORME

JUILLET
1998



CAND
TR
1276
Add.

DGQE, MTQ, 1998.

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

Équipe de réalisation

Ministère des Transports du Québec
Direction générale de Québec et de l'Est
Direction territoriale Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Iles-de-la-Madeleine

Direction

Huan Nguyen, ingénieur	SPST	Chef de service
------------------------	------	-----------------

Analyse et réalisation

Michel Michaud, géographe, MATDR	SPST	Milieu humain et chargé d'étude
Robert Delisle, biologiste	SPST	Milieu biophysique
Gilles Dussault, ingénieur	SPST	Sécurité et circulation
Michel Gourdeau, ingénieur	SPST	Plans d'avant projet
Fabien Lecours, architecte du paysage	SPST	Milieu visuel
Charles Morin, ingénieur	SPST	Milieu sonore

Collaboration

Louis Belzile, biologiste	DT	Information
Victor Bérubé, ingénieur	DT	Chef du Service inventaires et plan
Christian Bourget, ingénieur	DT	Information et étude d'opportunité
Berthold Bussièrès, ingénieur	DT	Information : sécurité et circulation
Guyanne Gosselin, technicienne	DT	Responsable à l'environnement
Richard Royer, ingénieur	DT	Chef du Service des projets

Légende

DT: Direction territoriale du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine
 SPST: Service plan et soutien technique, Direction générale de Québec et de l'Est

Table des matières

<i>Équipe de réalisation</i>	<i>i</i>
Introduction.....	1
Question 1 Section 1,3 : Conditions de la circulation.....	2
Question 2 Section 2,5,3,1 : Milieu bâti.....	2
Question 3 Section 2,5,3,5 : Sites et équipements touristiques et récréatifs.....	3
Question 4 Section 2,5,4,2 : Grandes orientations de l'aménagement du territoire et section 2,5,4,6 : projets municipaux.....	4
Question 5 Section 4,1,2 : Profil en travers.....	5
Question 6 Section 5,2 : Sécurité et circulation.....	5
Question 7 Section 6,1,2 : Milieu riverain côtier et végétation dans la falaise.....	6
Question 8 Impact permanents et tableau 6,3.....	10
Question 9 Section 6,3,1 : Perte de vue attrayante vers le paysage côtier pour les résidents et les usagers.....	14
Question 10 Calendrier des travaux.....	15

Introduction

Le présent document s'inscrit dans le cadre de l'étape de l'analyse de recevabilité par le MEF (ministère de l'Environnement et de la Faune), de l'étude d'impact sur l'environnement du projet de réaménagement de la route 132 dans le secteur de la Côte du Belvédère, sur le territoire de la municipalité de Cloridorme (MRC de La Côte-de-Gaspé). Cette étude d'impact a été déposée au MEF le 5 mars 1998.

Les réponses du MTQ (ministère des Transports du Québec) aux questions et commentaires du MEF transmises le 8 juin dernier sur le contenu de l'étude d'impact, sont présentées dans ce document, qui constitue un addenda à l'étude d'impact (rapport principal).

Cet addenda, qui contient les informations requises pour compléter l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact, est déposé en 30 copies au MEF pour les fins de la procédure de recevabilité.

Pour faciliter la compréhension du contenu de l'addenda, les questions et les sections qu'elles concernent dans l'étude d'impact, sont reprises dans le texte et apparaissent sur une trame grisée.

QUESTION 1 Section 1,3 : Conditions de la circulation, page 7

En quoi le projet permettra-t-il d'améliorer la sécurité du transport scolaire?

En fait, les difficultés rencontrées par les véhicules de transports scolaires (et les autres véhicules en général) sont essentiellement reliées à la combinaison d'une forte pente avec des courbes sous-standard. Ces conditions existantes rendent le secteur de la Côte du Belvédère dangereux, particulièrement en saison hivernale. Les mauvaises conditions climatiques rendant la chaussée glacée ou enneigée ou diminuant la visibilité, augmentent les risques d'accidents dans ce secteur. (pour plus de détails, voir correspondance à l'annexe 10 de l'étude d'impact).

La correction des courbes horizontales et l'adoucissement de la pente permettra d'améliorer les conditions de circulation pour l'ensemble des usagers, ce qui se traduira par une route plus sécuritaire.

Nous vous référons au texte de la section 1,6 intitulée « Objectifs visés » (page 11 de l'étude d'impact, Rapport principal) dont nous reproduisons un extrait dans le paragraphe qui suit :

« 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 les intervenants du milieu seront aussi résolus. »

QUESTION 2 Section 2,5,3,1 : Milieu bâti

Au deuxième paragraphe de cette section, on mentionne que la zone d'étude compte 10 résidences. Nous en comptons 12 sur la carte 2.

C'est l'information de la carte 2 qui est valide.

Il faut préciser que deux des douze résidences ne sont pas situées en bordure de la route 132, d'où vient l'oubli dans le texte de la section 2,5,3,1 de l'utilisation du sol.

QUESTION 3 Section 2,5,3,5 : Sites et équipements touristiques et récréatifs, page 32

On mentionne dans cette section qu'il y a déjà eu une halte routière à proximité de l'ancien restaurant-motel Bellevue, mais que ce site a été abandonné et que les équipements ont été démantelés en raison d'un accès trop dangereux pour les véhicules.

Êtes-vous en mesure de préciser à quelle distance de la zone d'étude sont situés les plus proches sites ou équipements récréo-touristiques donnant un point de vue sur le paysage maritime ?

Oui.

Dans la municipalité de Grande-Vallée, soit à environ 17 km à l'ouest du secteur du projet, on retrouve la halte routière du ministère des Transports qui comprend aussi un kiosque d'information touristique de la municipalité.

Le site de la halte routière, localisé en bordure immédiate de la route 132, est établi sur un haut promontoire à 2 km à l'ouest du village dans le secteur du Cap Barré. Ce site offre une vue exceptionnelle sur tout le village et un vaste paysage maritime. Il est identifié comme territoire d'intérêt esthétique par la MRC de La Côte-de-Gaspé.

Dans la municipalité de Cloridorme, sans être répertorié ou identifié officiellement comme site ou équipement récréo-touristique, le secteur du mur de Saint-Yvon en bordure de la route 132, est un endroit à souligner pour le point de vue qu'il offre vers la mer à partir de la route et son utilisation à cette fin. Ce secteur est localisé à environ 8,5 km à l'est du projet.

Ce mur de soutènement en bois longe la baie à Saint-Yvon sur près d'un kilomètre (945 m plus précisément). Un large accotement permet l'arrêt des véhicules à cet endroit et les piétons peuvent marcher le long du mur. Dans le cadre du projet de reconstruction du mur actuellement en cours, le Ministère prévoit maintenir l'accès au site par le pavage de l'accotement à titre de stationnement et la mise en place d'une rampe au sommet du mur.

À environ 5 km à l'est de l'endroit ci-haut mentionné, se trouve la halte routière de L'Anse-de-L'Étang, dans la localité de Saint-Hélier. Cette halte routière du ministère des Transports est située en bordure de la route 132 et de la mer dans le secteur de l'Anse de L'Étang. Ce site offre une vue panoramique du paysage marin et il est identifié comme site d'intérêt esthétique et écologique (présence d'une lagune et d'habitats fauniques) par la MRC.

QUESTION 4 Section 2,5,4,2 : Grandes orientations de l'aménagement du territoire, page 35 et section 2,5,4,6 : Projets municipaux, page 40

La section 2,5,4,2 présente les grandes orientations du projet de schéma d'aménagement révisé (PSAR). Une des orientations de la MRC de La Côte-de-Gaspé consiste en « reconnaître et favoriser l'implantation et le développement d'un réseau de pistes cyclables sur le territoire de la MRC ». À la section 2,5,4,6 portant sur les projets municipaux, il est indiqué que ce secteur de la route 132 sera intégré au vaste projet interrégional de circuit cyclable de la Route Verte.

Comment le projet de réaménagement de la route 132 proposé favorisera-t-il la réalisation de ce projet de piste cyclable ?.

En fait, il s'agit d'un objectif d'aménagement relié au thème du transport, tel que spécifié au tableau 2,9 à la page 38 de l'étude d'impact.

Le circuit cyclable de la Route verte est en voie de réalisation. Ce projet, mis de l'avant par Vélo-Québec prévoit relier la région de la Gaspésie par la route 132. Il faut préciser qu'il s'agit d'un itinéraire cyclable plutôt qu'une piste cyclable comme telle. Ce circuit empruntera soit les sentiers existants, les bandes cyclables, les accotements pavés ou les chaussées désignées.

Dans sa politique sur le vélo (MTQ, juin 1995), le ministère des Transports du Québec reconnaît aux MRC la compétence en ce qui a trait à la planification des réseaux cyclables régionaux. L'inscription de la planification du réseau cyclable dans le contenu du schéma d'aménagement est une condition première à l'intégration du cyclisme dans la planification de tout nouveau projet routier sur le réseau supérieur sous la responsabilité du MTQ.

La MRC La Côte-de-Gaspé, aux pages 152 et 153 de son PSAR, souscrit au tracé projeté de la Route verte empruntant la route 132 et à la planification d'un réseau cyclable le long du littoral, même si le circuit n'est pas encore cartographié dans le PSAR. Cependant, le tracé de la Route verte n'est actuellement pas prévu le long du littoral nord de la Gaspésie, mais cela demeure une possibilité dans le futur.

En général, le ministère des Transports prévoit le pavage des accotements lors des travaux de réfection, d'amélioration ou d'entretien (dans ce dernier cas, en fonction des disponibilités budgétaires). L'objectif poursuivi est de sécuriser les usagers en diminuant le risque de perte de contrôle, et également de diminuer les coûts d'entretien. C'est ainsi que les accotements seront pavés sur une largeur de 1,5 à 2,0 mètres pour accommoder les cyclistes et faciliter l'entretien

de la route. Les accotements seront délimités de la chaussée par une ligne blanche. Les cyclistes circuleront dans le même sens que les autres véhicules.

La mise en place d'une signalisation pour indiquer aux automobilistes et aux camionneurs la présence possible de cyclistes sur l'accotement asphalté de la route n'est pas nécessaire sur une si courte distance. Une signalisation appropriée pourra être installée lorsqu'un circuit cyclable sera défini sur plusieurs kilomètres dans ce secteur.

Donc, le projet de réaménagement favorisera la réalisation d'un itinéraire cyclable rejoignant la Route verte à Gaspé, en raison de l'élargissement et de l'amélioration de la qualité de roulement de l'accotement.

QUESTION 5 Section 4,1,2 : Profil en travers, page 54

Cette section présente quelques détails techniques du profil en travers retenu. Les accotements seront-ils pavés ? Si c'est le cas, le seront-ils sur toute la largeur et sur toute la distance du nouveau tracé ?

La réponse à la question précédente a déjà permis d'élucider cette question. En effet, tout le long du projet, les accotements seront pavés sur une largeur de 1,5 à 2,0 m chacun (en bordure de la chaussée).

QUESTION 6 Section 5,2 : Sécurité et circulation, page 62

On mentionne dans cette section que les deux variantes ont le défaut « de favoriser des vitesses plus élevées à l'entrée de l'agglomération » et aussi que « la pente descendante en direction ouest ne peut qu'empirer cette situation. » Quelles mesures seront prises afin de s'assurer que la nouvelle configuration de la route ne se fasse pas au détriment de la sécurité des résidents du village et des usagers de la route ?

L'amélioration du profil et le fait d'éliminer les courbes augmentent le risque d'obtenir des vitesses pratiquées plus élevées à l'entrée est de l'agglomération. Passé le secteur du projet, le tracé sinueux et la géométrie restreinte et étroite de la route (emprise et chaussée étroite, accotements de gravier de moins d'un mètre) obligent à ralentir.

Pour éviter l'expropriation de plusieurs résidences au début du secteur bâti, un retrait d'emprise est prévu avec l'aménagement d'un drainage fermé et d'une bordure en béton d'un côté de la route entre les chaînages 0+900 à 1+180g. La conservation de ces résidences, les premières visibles à l'approche de

l'agglomération, est un facteur positif pour signaler aux conducteurs l'arrivée dans un milieu urbanisé.

Le panneau indiquant une vitesse réduite à 50 km/h à l'approche du milieu bâti pourra donc être affiché plus à l'est que si ces résidences avaient disparues. Sur le reste du parcours, la vitesse affichée sera de 90 km/h, conformément aux normes du Ministère. L'utilisation de l'accotement par les cyclistes sera éventuellement affiché (lorsque le parcours sera significatif) pour avertir les autres usagers de la route de leur présence, ce qui incitera les conducteurs à être vigilant et prudent.

En plus du maintien de plusieurs résidences à l'extrémité ouest du projet, comme mesure d'atténuation, une seconde mesure est prévue. Elle consiste à disposer des matériaux excédentaires entre l'ancienne route (qui sera restaurée) et la nouvelle route, à réaliser un monticule avec des plantations, puis à réaliser une plantation d'alignement d'arbres le long de la route 132 du côté de l'ancienne route. La restauration du corridor routier actuel inclus son nivellement pour recréer l'effet de la pente naturelle du talus et une végétalisation par ensemencement et plantation (étude d'impact, page 83).

Ce réaménagement est une mesure incitative supplémentaire appropriée pour ralentir la vitesse des véhicules. C'est le sens de la mesure proposée à cet effet à la section 6,3,2 où il est cité : « 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 » (étude d'impact, page 83).

QUESTION 7 Section 6,1,2 : Milieu riverain côtier et végétation dans la falaise (B-1), page 69

On indique que 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 mètres de largeur sur 65 mètres de longueur descendrait jusqu'à la mer, entraînant ainsi la destruction de la végétation et un empiètement sur le milieu côtier. La végétation qui croit dans la falaise, dont la pente atteint 87%, agirait en stabilisant les schistes présents. En somme, ce remblayage créerait un impact de forte importance. Comme mesure d'atténuation, le promoteur propose que le remblai s'arrête sur le plateau. Pour y arriver, trois mesures sont envisagées :

1. Aménager un mur ou un enrochement à la base du remblai;
2. Abaisser légèrement le profil en long;
3. Augmenter la pente du talus.

Veuillez préciser, puis comparer chacune de ces options d'aménagement sur les plans technique, économique (coût) et environnemental, quelle option présente le moins d'impact sur l'élément visuel (de la route et de la plage) et sur la préservation de la végétation ?

Quelles mesures seront appliquées lors de la construction de cet aménagement pour assurer la protection du milieu, en particulier de la végétation de la falaise ?

Nous devons d'abord vous indiquer qu'il n'est mentionné nulle part dans l'étude d'impact qu'une plage est présente dans la zone d'étude. Il y a cependant présence d'une plage offrant un substrat de cailloux et de galets, mais dans le secteur bâti de Pointe-à-la-Frégate, à l'ouest des limites du projet.

Aux pages 63 et 69 des sections 5,3,1 et 6,1 (milieu biologique), il s'agit d'une erreur lorsqu'il est proposé comme mesure, soit d'abaisser le profil en long ou soit d'augmenter la pente du remblai.

Abaisser le profil de la route

L'abaissement du profil en long n'est pas possible à réaliser principalement parce que cette option serait trop coûteuse et qu'elle impliquerait un plus fort déséquilibre entre les volumes de matériaux de déblai et remblai. En plus d'avoir à disposer d'un plus fort volume de matériaux excédentaires (roc dynamité) et des coûts plus élevés, au point de vue environnemental, les impacts sur le milieu bâti à l'entrée (est) de l'agglomération seraient plus importants.

Le maintien des entrées privées des résidences (et chalets) serait plus difficile à cause d'une baisse du profil plus importante dans le secteur résidentiel, ce qui pourrait se traduire par d'autres cas d'expropriation de bâtiments. Le projet risquerait même d'affecter des résidences supplémentaires à l'entrée de Pointe-à-la-Frégate parce que les travaux (de déblai) débuteraient plus à l'ouest dans le secteur bâti.

Augmenter la pente du remblai

L'augmentation de la pente du remblai n'est techniquement pas possible sans ouvrage de retenue, la pente de celui-ci étant déjà prévue à 1V :1,5H. Toute pente plus forte entraînerait une instabilité du talus.

Les options consistant à abaisser le profil de la route et à accentuer la pente du remblai sont donc à rejeter.

Nous avons analysé les mesures d'atténuations réalisables, soit : la construction d'un remblai en pierre dynamitée et la construction d'un mur.

Remblai en pierre dynamitée

Selon cette option, c'est tout le remblai qui est constitué de roc dynamité, et non seulement sa base.

L'aménagement d'un remblai selon une pente de 1V :1,5H exige une emprise importante qui pourrait atteindre 65 m de largeur (voir sections transversales en pochette). Son coût est indissociable du coût du projet car le matériel ne coûte rien; il provient des déblais de roc à réaliser dans le cadre des travaux.

Techniquement, la construction d'un tel enrochement placé mécaniquement pourrait s'avérer très difficile, car la pente du terrain est longue et très abrupte à cet endroit. L'accès pour la machinerie est difficile et pourrait entraîner d'autres impacts temporaires si la construction d'un chemin d'accès s'avérait nécessaire.

La mise en place d'un remblai en empierrement augmente la largeur de l'emprise et par conséquent le remblayage en milieu côtier. Cet empiètement important dans la falaise implique une perte de végétation et un impact biologique fort.

Avec l'option d'un remblai de roc dynamité (pente 1V :1,5H), la végétalisation du remblai avec des ensemencements et des plantations est considérée comme obligatoire afin d'insérer la route dans le paysage naturel côtier.

Mur en béton

La construction d'un mur de béton dans la pente du remblai, de façon à éviter de remblayer dans la falaise, est illustrée aux sections transversales jointes en pochette. Ce mur, d'une hauteur moyenne de 5,5 m (hauteur variant entre 3 et 6 m), est évalué à environ 100 000\$. La construction d'un mur dans le haut de la pente du remblai serait trop coûteuse.

La construction d'un mur est nettement plus coûteuse qu'un remblai de roc dynamité sur toute la pente et le coût d'entretien à long terme de cet ouvrage est aussi plus dispendieux, ce qui est aussi un critère considéré lors de la décision.

Le mur permet de sauver environ 35 m d'emprise par rapport au remblai de roc. Cet empiètement du côté la falaise est nettement moins important et il n'affecte pas la végétation de la falaise, de sorte que l'impact sur le milieu biologique est nul (étude d'impact, page 71).

Advenant la nécessité d'opter pour la réalisation d'un mur, nous devons préciser que l'impact visuel découlant de l'ajout d'une structure construite (artificielle) dans la bordure côtière du paysage du golfe, est plus important qu'un remblai constitué de roc dynamité, végétalisé. Ce dernier, une fois un couvert végétal

reconstitué, est une option qui s'insère mieux dans la végétation naturelle de la falaise.

Textomur (mur à parois végétale)

Reste la possibilité de réaliser une solution mixte soit, mitoyenne entre un remblai entièrement constitué de pierre dynamitée et un mur vertical (voir sections transversales en pochette). Elle consiste à mettre en place un mur souple, légèrement incliné selon une pente de 1V :0,6H (ou 60 degré) et pouvant être complètement recouvert de végétation. Ce type de mur est qualifié et commercialisé sous le nom de textomur.

La hauteur moyenne de cet ouvrage serait de 6 m (hauteur variant entre 2,5 et 8,5 m) et son coût serait estimé à environ 85 000\$. Pour des raisons techniques et pour un coût comparable à celui d'un mur, ce n'est pas toute la pente du remblai qui serait construite avec un mur à parois végétale; la base du textomur devrait être construite à l'emplacement du mur (voir sections transversales).

La solution la plus avantageuse qui va dans le sens d'une pente plus forte mais stable, avec un remblayage restreint et une intégration environnementale optimum, est la construction d'un textomur, option mixte qui permet d'allier une pente forte (60 degré ou 1V :0,6H) avec un talus végétal.

Si le textomur est une option techniquement faisable et de coût comparable à un mur, elle sera privilégiée par rapport à un mur conventionnel à cause de sa meilleure intégration à l'environnement. Cette alternative, en permettant d'augmenter la pente et réduire la largeur de l'emprise, limite au strict minimum le déboisement et l'ampleur de la présence du nivellement dans le paysage naturel.

Il demeure toujours important de prioriser la végétalisation du remblai et le choix d'un mur vert (textomur) afin de maximiser l'insertion visuelle de la pente dans la bordure du paysage du golfe. L'utilisation d'un textomur comme solution mixte, permettrait de verdir le mur de soutènement et d'en atténuer l'impact visuel. Elle demeure nettement la plus positive pour l'intégration visuelle de la route.

Nous ne sommes pas assez avancé dans la préparation technique du projet (plan d'avant projet) pour pouvoir décider du choix de réaliser l'une ou l'autre des options dans le cadre du projet. Ce choix est fait une fois que toutes les données et contraintes techniques (par exemple, les caractéristiques du sol), de même que les coûts, sont connus.

Pour ce qui est de la deuxième partie de la question, elle concerne les mesures d'atténuation pour les impacts temporaires sur le milieu biologique.

Le détail de ces mesures pourra être formulé avec plus de précision dans la demande de certificat d'autorisation de construction, alors que nous serons fixé sur le choix de l'option et ses détails de construction entre les ch 1+520 à 1+580.

Quoi qu'il en soit, les mesures habituelles de protection de l'environnement seront intégrées aux plans et devis. Ces mesures concernent les aires de stationnement, l'entretien de la machinerie, la protection des plans d'eau (vue la proximité du milieu marin), le déboisement, la disposition des matériaux de rebuts, etc. Il faut aussi souligner que les limites d'emprises sont précisément implantées sur le terrain pour éviter tout débordement des travaux ou de la circulation de la machinerie. Une clause de mesures d'urgence sera prévue au devis en cas de déversement accidentel de produits pétroliers.

QUESTION 8 Section 6,2,3 : Impacts permanents et tableau 6,3, pages 75 à 81.

Les résidences identifiées par les numéros d'impact H-12, H-14 et H-18 subiront un rapprochement par l'emprise.

- a) Pourriez-vous préciser à quelle distance ces résidences se retrouveront de l'emprise ?
- b) Quels sont les impacts anticipés au niveau du climat sonore de ces résidences ?
- c) Une indemnisation durant le processus d'acquisition du terrain est prévue uniquement dans le cas de la résidence H-18 (voir tableau 6,3). S'agit-il d'un oubli pour les résidences identifiées H-12 et H-14 qui se verront également amputer d'une partie de leur terrain ?

Les résidences identifiées par les numéros d'impact H-3 (expropriation probable), H-4, H-7, H-8 (expropriation probable), H-15 (garage), H-16 (commerce), H-17 sont des cas d'expropriation.

- d) À quel moment les propriétaires seront-ils informés de leur situation ?
- e) Est-ce qu'il y a des emplacements disponibles dans le secteur qui présente des conditions équivalentes en termes de dimension et de vue sur le paysage maritime ?

- a) Dans le tableau 1 qui suit, nous vous indiquons les distances par rapport à l'emprise actuelle et l'emprise projetée et ce, pour l'ensemble des bâtiments concernés dans le tableau 6,3 de l'étude d'impact.

Dans le cas de l'impact H-18, il s'agit d'un chalet (étude d'impact, tableau 6,3 page 81).

Expropriation

variante 1

1- ✓ #230

2- ✓ #234

2 chalets ✓ #240 chalet
✓ #244 chalet

3- ✓ #243

4- ✓ #273

5- \notin emprise 132 3 du frênes?

2 commerces { garage
motel

4 maisons
2 chalets

2 commerce

↳ n'inclut pas la 3 rue du F

variante 2

1- #230

2- #234

#240

#244

3- #243

4- #273

\in emprise 132

5- 2 rue du F

6- 3 rue du F

garage

motel

6 maisons

2 chalets

2 commerce

Tableau 1 : Distance des bâtiments principaux par rapport à l'emprise actuelle et à l'emprise projetée, variante 1

*pas d'impact
ni entrée
situation inchangé*

No. d'impact	Localisation, type de bâtiment #: no. civique ch : chaînage	Distance par rapport		Bilan (%): + : éloignement - : rapprochement	Remarques		
		À l'emprise actuelle (m)	à l'emprise projetée (m)				
		<i>N/A</i>	<i>227</i>	<i>6</i>	<i>?</i>	<i>Nul</i>	
H1	# 229, résidence ch 1+030g	4 <i>3,2</i>	4 <i>la GTOG part ↓ profil</i>	Nul	<i>en emprise bordure</i> Retrait d'emprise, drainage fermé, accès amélioré		
H-2	#231, résidence ch 1+060g	4	4 <i>la GTOG part ↓ du profil</i>	Nul	Idem à H-1 <i>en emprise</i>		
H-3	#230, résidence ch 1+080d	10 <i>18</i>	6 <i>à la limite de l'emprise nulle</i>	-40 <i>Exproprié</i>	Problème d'accès, peut être reculée		
H-4	#234, résidence ch 1+100d	4 <i>3,0</i>	Dans l'emprise (expropriation)	-100 <i>Exp.</i>	Maison à 2 étages. Ne peut pas être déplacée sur son terrain		
H-5	#235, résidence ch 1+150g	10	10 <i>la glissière part</i>	Nul	Idem à H-1 <i>= emprise existante</i>		
H 6	#237, résidence ch 1+180g	13	13 <i>la glissière part</i>	Nul	Idem à H-1 <i>= emprise existante</i>		
H-7	#243, résidence ch 1+280g	0 (à la limite de l'emprise)	Dans l'emprise (expropriation)	-100 <i>EXprop</i>	Ne peut être déplacée sur son terrain		
H-8	#240, chalet ch 1+280g <i>E H230</i>	10 <i>dans l'emprise</i>	1 <i>*</i>	-90 <i>Exproprié</i>	Fort rapprochement, peut être reculé, accès à réaménager		
H-9	#244, chalet ch 1+300d <i>1+290d E</i>	9 <i>5m</i> <i>Exproprié</i>	9 <i>6m</i>	Nul <i>si ça avait été possible au m'endra que 250 €</i>	Éloignement par rapport à la future chaussée (3 fois + 2x loin) Réaménagement de l'entrée privée <i>impossible</i>		

H-10	#250, résidence ch 1+380d 1+360d	5	14	+250	Éloignement significatif par rapport à l'emprise projetée et aussi, par rapport à la chaussée projetée : la distance passe de 6 à 27m Réaménagement de l'accès privé
H-11 (Rehaussement de 2 à 4 m du profil)	Chemin d'accès aux terres affecté par le projet, ch 1+420d	N/A 1+4100	N/A	N/A pente du chemin amélioration	Réaménagement d'une intersection sécuritaire à partir du chemin actuel
H-12	#2 (rue Dufresne) résidence ch 2+020d	44 52	32 12 à 2/m	-27 -76% à -60%	Demeure éloigné de la route, accès privé à réaménager
H-13 (baisse de 13 à 17m du profil)	Chemin d'accès à 2 résidences et aux terres est affecté ch 2+130d	N/A OK	N/A	N/A	Chemin impossible à maintenir tel quel. Doit être réaménagé dans le secteur du garage H-15)
H-14 #	#3 (rue Dufresne) résidence ch 2+160d.	38 35	22 2,0	-42 -94%	Accès impraticable à déplacer. rapprocher
H-15 # 272	Garage Ch 2+220d expropriation	0 à 3 à la limite de l'emprise	0 et dans l'emprise du chemin à réaménager	-100	Déjà très près, ne peut pas être déplacé sur son terrain
H-16 # 271	Hotel- restaurant abandonné, ch 2+220d	13 à 24	0	-100	Ne peut être déplacé sur son terrain
H-17 # 273	# 273, résidence, ch 2+300g expropriation	3	Dans l'emprise	-100	Ne peut être déplacée sur son terrain
H-18 # 278	Chalet, lac Bouchard 2+520d	50 28	40 23	-20	Éloignement par rapport à la future chaussée

H? che lac Bouchard 5/28 5/50 -10% m éloignement p. r. r. t. e
ch 2+460d N/A -5m N/A 11m du profil 1 sect m endroit

- b) Il n'y aura pas d'impact sonore pour les deux résidences et le chalet concerné, même si elles sont rapprochées par l'emprise du projet. Cela s'explique par le fait que ces bâtiments demeureront à égale distance ou éloignés par rapport à la nouvelle route et aux véhicules en mouvement, qui sont la source de bruit.

Dans le cas des deux résidences, la nouvelle route passera de 8 à 14 m plus bas que son niveau actuel, déjà en contrebas par rapport aux bâtiments. Plus précisément, le rapprochement d'environ 5 m par rapport à la nouvelle chaussée dans le cas de H-12 est sans implication parce que la route passera beaucoup plus bas, soit 8 m plus bas qu'actuellement. La résidence H-14 ne sera pas rapprochée par la nouvelle chaussée, mais la future route passera 14 m plus bas que son niveau actuel, aucun impact sonore n'est anticipé.

Pour ce qui est du chalet (H-18), il ne subit aucun impact sonore parce qu'il se retrouvera plus éloigné (de 5 m) par rapport à la future chaussée et aux véhicules en mouvement.

- c) Il s'agit effectivement d'un oubli dans le tableau 6,3
- d) Ce n'est que lorsque que le projet sera rendu public par le BAPE que les propriétaires seront informés de leur situation, s'ils prennent connaissance du dossier lors de la période d'information publique de 45 jours.

Le cas échéant, c'est n'est que lorsque les procédures d'acquisition seront officiellement enclenchées suite à l'obtention du certificat d'autorisation de réalisation.

La préparation des plans et devis sera complétée jusqu'à l'étape d'avant-projet définitif et un plan légal (plan d'expropriation) sera préparé par le Service des projets de la direction territoriale. Un chargé de projet (évaluateur agréé) procédera à l'analyse des cas d'acquisition de terrain et d'expropriation de bâtiment. Il évaluera les dossiers au cas par cas et contactera individuellement chacun des propriétaires concernés et ceux-ci seront rencontrés lors des négociations dans le cadre du processus d'acquisition.

L'acquisition peut se faire de gré à gré (entente entre le propriétaire et le représentant du Ministère) ou par procédure d'expropriation (pour plus de détails, voir l'annexe 5 de l'étude d'impact).

- e) Cette question réfère aussi à la section 6,3,1 sur la perte de vue pour les résidents affectés.

Pour ce qui est des bâtiments concernés dans la portion ouest du projet (ch. 0+900 à 1+300), seules les résidences H-4 et H-7 devront, de toute évidence, être déplacés sur d'autres terrains. La résidence H-7 est dans une situation

problématique. Elle est localisée à la limite de l'emprise actuelle et construite sur un étroit terrain, remblayé à même la falaise à l'aide d'un mur de soutènement.

Dans les cas de H-4 et H-8 (chalet), ces bâtiments pourraient être reculés sur leur lot, selon le désir des propriétaires concernés. Le restaurant-hotel Bellevue (H-16) ne pourra pas retrouver un site comparable dans le secteur du projet. C'est le bâtiment qui est le plus affecté en terme de perte de vue à cause des caractéristiques du site qu'il occupe.

Il y a des emplacements disponibles dans le village, au sommet du promontoire entre les ch. 1+300 à 1+600 (accessible à partir des chemins aux ch. 1+420d et 2+120d) et dans le secteur de la rue Dufresne, qui deviendra un chemin de desserte plus sécuritaire et plus intéressant, à flanc de coteau, le long duquel il y a des terrains bénéficiant d'une vue sur la mer.

QUESTION 9 Section 6,3,1 : Perte de vue attrayante vers le paysage côtier pour les résidents et les usagers, pages 82

On note que l'abaissement du profil du nouveau tracé à la hauteur de l'ancien belvédère routier et de l'ancien motel (chaînages 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 actuel de la route. Selon le promoteur, aucune mesure d'atténuation ne serait possible. Il y a donc perte de la qualité visuelle sur le paysage maritime. Aucune mesure de compensation n'est proposée.

A-t-on vérifié la possibilité d'aménager une halte routière, ou autre aménagement équivalent, sur le nouveau tracé afin de redonner un accès visuel vers le paysage maritime aux usagers de la route ?

À partir de la route 132 en se dirigeant vers l'est, dans le secteur de l'ancien motel, la vue vers le paysage côtier est de courte durée et est latérale au trajet du conducteur. Cette vue n'est pas exceptionnelle.

Par contre, en circulant vers Rimouski, à l'ouest du motel, la présence d'une pente favorise une excellente perception du paysage côtier du fleuve. Cette vue est un attrait visuel de très grand intérêt et elle sera maintenue après la réalisation du projet. Par rapport à l'ancienne côte, la vue sera de beaucoup supérieure en direction ouest, car l'alignement est rectiligne et face à la mer alors que le tracé actuel courbe au sud pour longer la falaise (voir photo en page couverture).

Les deux haltes routières existantes (voir question 3) sont distancées de 31 km, ce qui est conforme aux normes du Ministère.

Dans ce secteur, il serait toujours possible d'aménager un belvédère entre l'ancien et le nouveau corridor routier. Toutefois, la réalisation de cet aménagement nécessite un partenariat avec la municipalité. Présentement, la municipalité ne désire pas s'impliquer dans cet aménagement touristique et en assumer ultérieurement la gestion et l'entretien.

QUESTION 10 Calendrier des travaux

Pouvez-vous fournir un calendrier des travaux (même préliminaire) ?

Pouvez-vous éviter la période touristique de plus forte intensité, soit du 15 juillet au 10 août, pour l'exécution des travaux de construction de la route ?

Nous ne pouvons pas donner un calendrier des travaux, même préliminaire, car nous ne sommes pas à l'étape de préparation des plans et devis et encore moins à l'étape de l'appel d'offres, où une fois l'entrepreneur connu, celui-ci précise la planification de son chantier et le calendrier de ses activités. Le MTQ ne peut donc pas s'engager en ce sens à l'étape de l'étude d'impact où trop de variables techniques ne sont pas encore précisées.

Cependant, nous sommes en mesure de confirmer que la durée des travaux sera d'environ 5 mois. Ils devraient débuter en mai et se terminer en septembre ou en octobre de la même année. Il faut préciser que les aménagements paysagers (plantation et ensemencement) peuvent être complétés au printemps suivant les travaux dépendant de la date de la fin des terrassements.

L'été est la saison intensive pour la réalisation des travaux routier. Il est à toute fin pratique impossible d'éviter la période de haute saison touristique pour la réalisation des travaux.

Une solution possible serait répartir l'exécution des travaux sur deux années consécutives, soit, de la mi-août d'une année à la mi-juillet de l'année suivante. Les travaux seraient plus long et plus coûteux. Une telle décision entraînerait le dérangement de la circulation (usagers de la route) et des résidants pendant une période beaucoup plus longue, soit un an au lieu de quelques mois consécutifs.

Il est cependant possible d'exécuter les travaux dans le cadre de ce projet de façon à en limiter les inconvénients sur la circulation touristique.

Ainsi, il est prévisible que la majeure partie des travaux de déblai et de coupe de roc s'effectueront en premier, de façon à détourner le plus rapidement possible la circulation sur le nouveau tronçon de route entre les ch 1+300 à 1+800. La circulation sera maintenue en tout temps. Si nécessaire, la circulation pourra être détournée sur le terrain du motel Bellevue et sur une partie du nouveau tracé afin de compléter les travaux de déblai dans le haut de la côte du Belvédère.