



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

Étude d'impact sur l'environnement
**Élimination des passages à niveau sur
la route 132, entre la rivière Nouvelle et Oak Bay**
Tronçon Escuminac

CANQ
TR
GE
PR
156
Ré s.

RÉSUMÉ

469752



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l' Environnement

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



Étude d'impact sur l'environnement
**Élimination des passages à niveau sur
la route 132, entre la rivière Nouvelle et Oak Bay**
Tronçon Escuminac

Octobre 1987.

RÉSUMÉ

2535, boul. Laurier,
Sainte-Foy, Québec,
G1V 4M3 Canada
(418) 871 9600
Télex: QBC 051 31593

CANQ
TR
GE
PR
156
Résumé

ROCHE

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION.....	1
1.0 PROBLÉMATIQUE.....	2
1.1 Justification du projet.....	2
1.1.1 Caractéristiques de la route 132 ac- tuelle.....	2
1.1.2 Caractéristiques de la circulation...	2
1.1.3 Sécurité routière.....	4
1.1.4 Objectifs poursuivis.....	4
1.2 Recherche et choix d'une solution.....	5
1.3 Présentation du tracé de référence.....	5
2.0 CONNAISSANCE DU MILIEU.....	7
2.1 Milieu physique.....	7
2.2 Milieu biologique.....	7
2.3 Milieu humain.....	8
2.3.1 Utilisation du sol.....	8
2.3.2 Ressources patrimoniales.....	8
2.3.3 Milieu visuel.....	9
2.3.4 Climat sonore.....	9
3.0 ÉTUDE DE TRACÉ.....	10
4.0 DESCRIPTION TECHNIQUE DU PROJET RETENU.....	12
5.0 ANALYSE DES IMPACTS.....	15
5.1 Méthodologie.....	15
5.2 Description des impacts, identification des mesures de mitigation et évaluation des ré- percussions résiduelles.....	16
5.2.1 Mise en place de la nouvelle infra- structure routière.....	16
5.2.2 Présence de la nouvelle infrastructu- re routière.....	17

5.2.3 Utilisation de la nouvelle infrastructure routière.....	19
5.3 Mesures de surveillance et de suivi.....	20
5.4 Calendrier des travaux.....	20
6.0 CONCLUSION.....	21
ANNEXE I: Liste des impacts et des mesures de mitigation	

INTRODUCTION

L'étude d'impact sur l'environnement de l'élimination des passages à niveau à l'ouest d'Escuminac vise, d'une part, à évaluer les répercussions environnementales globales de ce projet et, d'autre part, à définir les mesures pouvant être prises pour atténuer l'ampleur et l'intensité des impacts attendus.

Pour atteindre les objectifs de l'étude, diverses activités ont été réalisées et sont résumées dans les sections qui suivent. Dans une première étape, la problématique du projet a été définie de manière à faire ressortir l'importance de l'intervention projetée; une recherche de solutions a été effectuée pour conduire à la présentation d'un tracé de référence.

La description du milieu récepteur fait l'objet de la deuxième section alors que la troisième section présente une analyse du tracé proposé en fonction des éléments sensibles du milieu récepteur. La section 4.0 fournit une description du trajet retenu et, à la section 5.0, les impacts de ce tracé sont évalués et des mesures de mitigation sont proposées pour réduire l'intensité des impacts négatifs ou bonifier les impacts positifs.

Il est important de noter que le présent document constitue un résumé de l'étude d'impact et que par conséquent il est destiné à en présenter les grandes lignes et les conclusions, d'une manière simple et directe, en négligeant délibérément plusieurs détails notamment en ce qui a trait aux méthodes utilisées et à la connaissance du milieu. Le lecteur désireux d'en connaître plus long sur ces points est invité à consulter le rapport final de l'étude d'impact.

1.0 PROBLEMATIQUE

1.1 JUSTIFICATION DU PROJET

Le projet de réaménagement de la route 132 entre Oak-Bay et la rivière Nouvelle s'inscrit dans un vaste plan d'ensemble visant l'amélioration générale de la route 132 autour de la péninsule gaspésienne. Dans un premier temps, le Ministère prévoit éliminer les sept traverses à niveau qui subsistent dans ce tronçon de route à cause de la géométrie déficiente qui se manifeste particulièrement à ces endroits et des restrictions budgétaires qui obligent le Ministère à procéder par étapes. La localisation de ces traverses est présentée à la figure 1.

Dans ce contexte, l'échéancier prévu par le ministère des Transports prévoit l'élimination des deux passages à niveau situés à l'ouest du village d'Escuminac (traverses 15 et 16) pour 1989-1990.

1.1.1 CARACTÉRISTIQUES DE LA ROUTE 132 ACTUELLE

Entre Oak-Bay et Nouvelle-Ouest, la route actuelle se compose de deux voies de roulement de 3,35 m de largeur et de deux accotements qui sont souvent plus étroits que 1,8 m. L'emprise est généralement de 20 m de largeur. Cette section type ne correspond pas aux normes généralement retenues pour une route principale à fort débit comme la route 132. De plus, aux passages à niveau d'Escuminac, la structure de la route 132 présente un état de détérioration avancée. Enfin, on retrouve deux courbes sous-standard à l'approche du passage à niveau le plus à l'ouest (traverse 15).

1.1.2 CARACTÉRISTIQUES DE LA CIRCULATION

En 1984, le débit de circulation enregistré entre Oak-Bay et Nouvelle-Ouest était d'environ 2 050 véhicules pour un jour moyen annuel (J.M.A.). Quant au débit pour un jour moyen

d'été (D.J.M.E.), il atteignait 2 700 véhicules et ce, principalement en raison de la vocation touristique de la route 132.

La circulation lourde tient une place importante sur la route 132, soit environ 20% de la circulation totale. La faible largeur de la surface pavée sur la route 132 entre Oak-Bay et Nouvelle-Ouest et les nombreuses sinuosités de la route entravent la fluidité de la circulation, en réduisant notamment la marge de manoeuvre des automobilistes et la vitesse et le confort de conduite, lors du croisement des véhicules lourds.

1.1.3 SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le présent projet vise principalement la correction de la géométrie de la route à l'endroit des traverses à niveau. Cette décision provient, en grande partie, du manque de sécurité constaté aux approches de ces traverses et également du principe de base, mis de l'avant par le Ministère depuis de nombreuses années, qui prévoit l'élimination générale des traverses à niveau en Gaspésie.

Aux passages à niveau d'Escuminac, 5 accidents sont survenus au cours des années 1980 à 1983. La plupart des accidents sont dus à des dérapages, perte de contrôle, etc., provenant de la mauvaise géométrie de la route aux croisements de cette dernière avec la voie ferrée ou simplement à la présence des rails sur lesquels les véhicules glissent ou sautent et sont déviés de leur trajectoire. Plusieurs de ces accidents se produisent au moment où la chaussée est glissante à la suite d'averses de pluie ou de neige.

1.1.4 OBJECTIFS POURSUIVIS

À la lumière des sections précédentes, il ressort que les principaux objectifs du projet sont:

- d'améliorer la sécurité et le confort des usagers de la route en éliminant les passages à niveau et en corrigeant la géométrie de la route aux approches de la traverse;
- de rendre la géométrie de la route conforme aux normes concernant les routes principales ayant un débit de circulation journalier moyen annuel (D.J.M.A.) supérieur à 2 000;

- d'améliorer ou de réparer la structure de la route;
- d'assurer une continuité de qualité de route avec les autres tronçons de la route 132;
- de continuer à desservir adéquatement la population locale établie en bordure de la route 132.

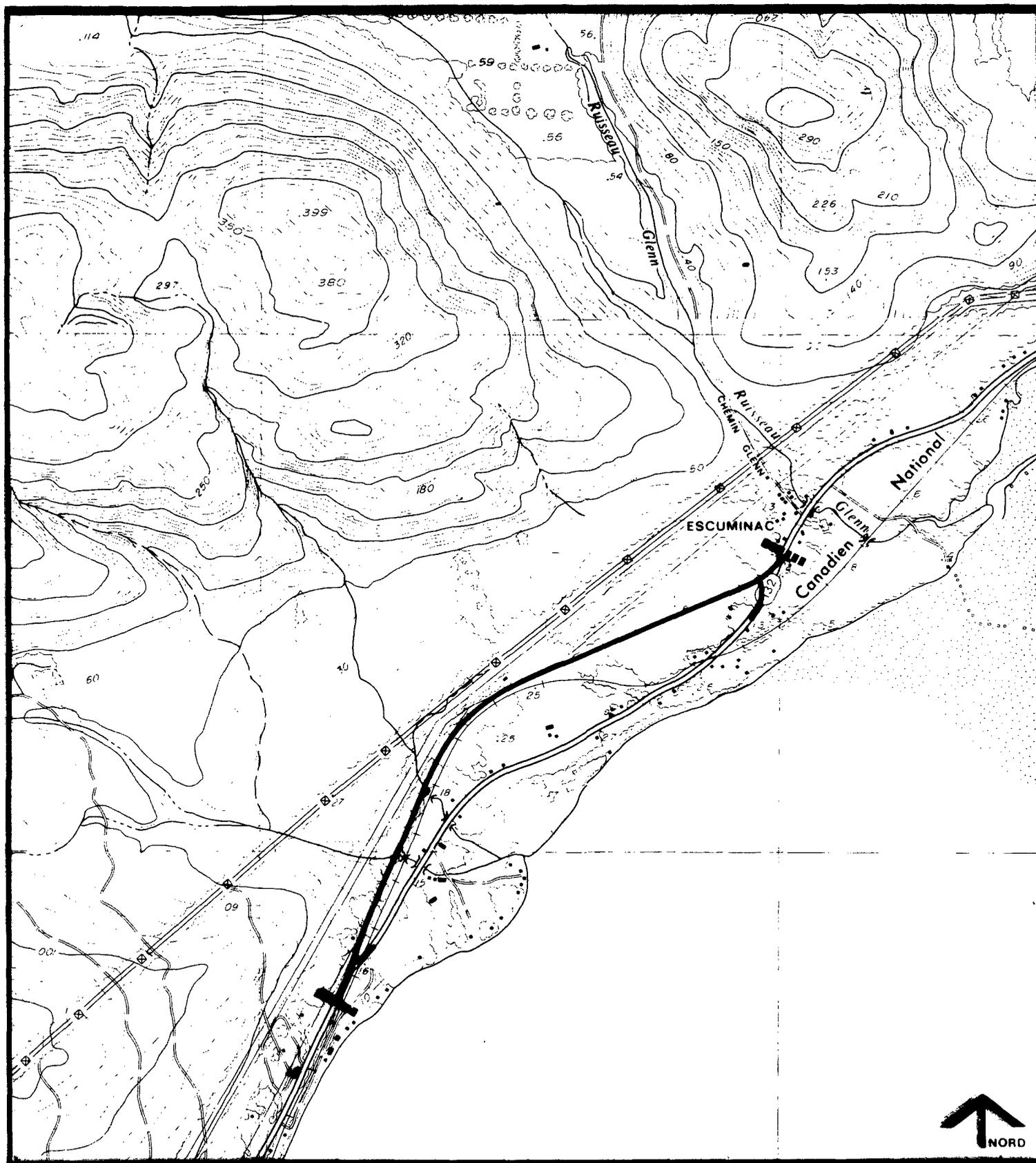
1.2 RECHERCHE ET CHOIX D'UNE SOLUTION

Le ministère des Transports envisage l'élimination des deux passages à niveau d'Escuminac en relocalisant la route 132 au nord de la voie ferrée, entre les deux traverses à niveau existantes. Cette solution permet de donner un alignement beaucoup plus régulier à la nouvelle route tout en minimisant les coûts de construction puisqu'il n'y aura pas de tunnel ni de viaduc à construire.

Cette solution rencontre les objectifs poursuivis et, aux points de vue de la qualité géométrique de la route, des coûts de réalisation et de la desserte des résidents, elle surclasse toute autre solution impliquant la construction de deux viaducs rapprochés.

1.3 PRÉSENTATION DU TRACÉ DE RÉFÉRENCE

Le tracé de référence du ministère des Transports est présenté à la figure 2. Tel que mentionné précédemment, il passe au nord de la voie ferrée sans la traverser, éliminant ainsi deux passages à niveau. La route actuelle sera conservée pour desservir les résidences qui la bordent.



Source du fond de plan: M.E.R. 1979

ECHELLE 1 20 000



N° de projet 4313 0000

Equidistance des courbes de niveau 10 metres

-  Limite du projet
-  Tracé de référence
-  Route 132 actuelle

Gouvernement du Québec
Ministère de Transports
Service de l'environnement

Etude d'impact
Élimination des passages à niveau sur la route 132, entre la rivière Nouvelle et Oak-Bay
Tronçon Escuminac



Tracé de référence

figure
2

2.0 CONNAISSANCE DU MILIEU

2.1 MILIEU PHYSIQUE

La zone d'étude, qui englobe les deux passages à niveau à éliminer et le hameau d'Escuminac, s'adosse aux contreforts montagneux au nord alors que la présence de la mer constitue sa limite sud. La plaine côtière est relativement plane alors qu'à son contact, le plateau se compose d'une série de collines rocheuses fortement disséquées. On retrouve donc dans la zone d'étude de nombreux secteurs à fortes pentes, associées notamment aux collines situées à ses extrémités est et ouest ainsi qu'à la falaise longeant partiellement la baie des Chaleurs.

Les silts argileux couvrent la majeure partie de la zone d'étude et sont généralement recouverts de sédiments granulaires (sable et gravier) lesquels atteignent dans la plaine des épaisseurs parfois considérables.

Enfin, en ce qui concerne l'hydrologie, deux cours d'eau principaux se retrouvent dans la zone d'étude, soit les ruisseaux Mongo et Glenn, qui prennent leur source dans les contreforts des monts Notre-Dame et s'écoulent directement dans l'estuaire de la rivière Ristigouche.

2.2 MILIEU BIOLOGIQUE

Dans l'ensemble, le couvert forestier qui occupe une large portion de la zone d'étude est grandement perturbé par la présence des lignes de transport d'énergie, de la route 132 et de la voie ferrée du Canadien National ainsi que par les surfaces occupées par les terres agricoles et les zones habitées. Les groupements forestiers résiduels ne constituent pas un habitat d'intérêt pour le gros gibier. Par ailleurs,

en ce qui concerne la faune aquatique, les ruisseaux de la zone d'étude abritent sans doute des populations de truites mouchetées en raison des conditions offertes par le milieu.

2.3 MILIEU HUMAIN

2.3.1 UTILISATION DU SOL

L'utilisation du sol est dominée par l'élément forestier, qui couvre plus de 55% des 312 ha de la zone d'étude. Les terres en friche viennent au second rang, avec près de 34% de cette superficie, alors que l'agriculture et le domaine bâti n'en représentent respectivement que 6% et 3%.

Le domaine bâti, relativement restreint, se répartit de façon régulière en bordure de la route 132, avec une légère concentration à l'est autour du bureau de poste et de l'école, ce qui constitue le hameau d'Escuminac. L'une des caractéristiques de la zone d'étude est l'importance de la villégiature, qui compte un nombre de bâtiments (29) presque aussi élevé que les habitations permanentes (34).

La zone d'étude ne compte qu'une seule exploitation agricole dont la superficie de 14 ha, située sur les lots 247 et 248 de la Seigneurie de Shoolbred, est partagée également entre la production de fourrage et le pâturage des moutons. La voie ferrée du Canadien National isole actuellement 60% de cette superficie du côté nord. Ainsi, en raison de la pression de prédation sur les ovins dans la région qui oblige le producteur à engranger le troupeau tous les soirs, l'utilisation des pâturages au nord implique la traversée biquotidienne de la voie ferrée.

Enfin, il convient de souligner qu'en ce qui concerne l'utilisation du sol aucun projet d'envergure n'est prévu à court et à moyen termes dans la zone étudiée.

2.3.2 RESSOURCES PATRIMONIALES

La zone d'étude ne recèle aucun monument ou site historique classé ou reconnu. Ce territoire correspond en outre à une aire de faible potentiel archéologique et une inspection visuelle systématique le long du tracé retenu n'a permis la découverte d'aucun indice ou vestige archéologique.

2.3.3 MILIEU VISUEL

Dans l'ensemble, la zone d'étude est caractérisée par un paysage côtier dont les points d'intérêt dominants sont la baie Gascon et la formation montagneuse, alors que les deux lignes de transport d'énergie, quoique peu visibles, sont les principaux éléments de dégradation du paysage. La composition générale de la zone permet de situer l'intérêt visuel principal dans la portion sud de la route, aux endroits où il est possible de découvrir un panorama en direction de la baie d'Escuminac.

2.3.4 CLIMAT SONORE

La route 132 étant le principal axe de circulation dans ce secteur, elle constitue donc la principale source linéaire de bruit dans la zone d'étude. En ce sens, une approche théorique indique que dans le tronçon situé entre les deux passages à niveau, une résidence se localise dans une zone fortement perturbée, 8 résidences sont dans une zone moyennement perturbée, 9 résidences sont dans une zone faiblement perturbée et, enfin, 4 résidences sont localisées dans une zone acceptable.

3.0 ETUDE DE TRACE

L'étude de tracé constitue une phase importante de l'étude d'impact puisqu'elle a pour objectifs, d'une part, l'élaboration de variantes de tracé dans les cas où le tracé de référence soulève une problématique environnementale importante et, d'autre part, l'identification du tracé optimal sur la base de l'analyse des principaux impacts sur l'environnement.

À la lumière de la connaissance du milieu, l'examen du tracé de référence (figure 2) indique que celui-ci soulève plusieurs problématiques environnementales, dont l'expropriation d'un chalet et le rapprochement de deux résidences. Le principal problème de ce tracé est cependant le sectionnement d'une terre agricole cultivée. Le propriétaire est un producteur ovin (150 têtes) qui, tel que mentionné précédemment, utilise l'ensemble de ses terres à des fins de pâturage et de production de fourrage, en alternance.

L'importance de cette problématique, liée à l'empiétement et au sectionnement de la terre par la route, justifie la recherche d'une variante au tracé de référence. Toute variante élaborée devrait cependant apporter une solution significative à ce problème, tout en respectant les objectifs poursuivis dans le cadre du projet.

Tel que mentionné précédemment, toute solution impliquant la construction de viaducs ou de tunnels apparaît beaucoup moins avantageuse sur le plan des coûts par rapport à la variante de référence. À la traverse ouest (n° 15), une variante a été analysée; elle comporte un viaduc au-dessus de la voie ferrée et représente un coût minimum de 1 400 000 \$. Il n'est pas possible à cet endroit de passer sous la voie ferrée.

À la traverse est (n° 16), deux possibilités ont été examinées: l'une consiste à passer au-dessus de la voie ferrée à environ 350 m à l'ouest de la traverse actuelle alors que l'autre suit le tracé de la route actuelle mais passe sous la voie ferrée. Au chapitre des coûts ces deux variantes représentent respectivement 1 200 000 \$ et 1 250 000 \$.

Dans l'ensemble, en plus d'impliquer la construction de deux structures au-dessus ou sous la voie ferrée, les variantes qui consisteraient à suivre davantage le corridor de la route actuelle entraîneraient des travaux de remblais ou de déblais importants aux approches des structures et l'abandon ou le dédoublement de la route actuelle sur près d'un kilomètre à chacune des deux traverses afin d'obtenir un angle assez ouvert pour franchir la voie ferrée. De plus, ces nouvelles approches occasionneraient l'expropriation ou le rapprochement de plusieurs propriétés particulièrement celles situées près du passage à niveau est.

Ainsi, l'ensemble de ces inconvénients, et en particulier le coût d'un tel projet comportant deux structures, semble être hors de proportion avec les désavantages du tracé de référence, soit l'entretien d'une deuxième route sur 2,2 km, le sectionnement de l'exploitation agricole, qui peut sans doute être mitigé à meilleur prix, l'expropriation d'un chalet et le rapprochement de deux résidences.

D'autre part, aucune alternative qui atténuerait sensiblement les problématiques soulevées par le tracé de référence n'apparaît réalisable, au nord de la voie ferrée, dans le contexte de contournement des passages à niveau actuels. En effet, quel que soit le tracé envisagé, l'expropriation de la résidence secondaire est inévitable de même que l'empiètement dans la terre agricole cultivée.

En conclusion, comme aucune alternative n'apparaît meilleure sur les plans environnemental et technico-économique, le tracé de référence est retenu et l'analyse détaillée des impacts sera réalisée sur ce tracé.

4.0 DESCRIPTION TECHNIQUE DU PROJET RETENU

La figure 4, à la fin du présent résumé, fournit la localisation du tracé retenu. D'une longueur de 2,8 km (1+300 à 4+100), le tracé emprunte un nouveau corridor au nord de la voie ferrée éliminant ainsi les deux passages à niveau actuels, qui resteront cependant ouverts pour les besoins de la circulation locale.

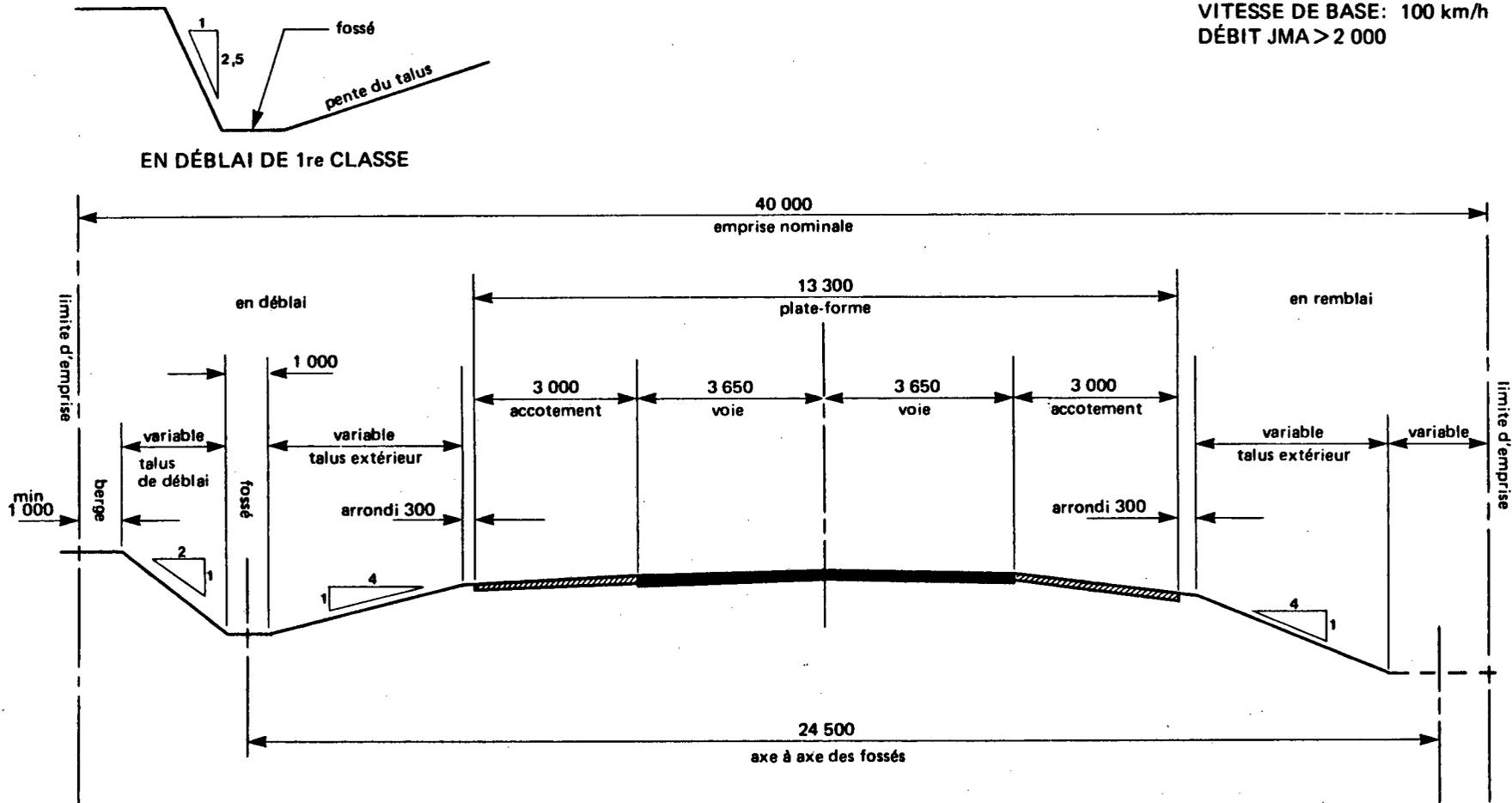
La géométrie prévue comporte un profil en travers de type B (2 voies de 3,65 m et deux accotements de 3,0 m dans une emprise de 40 m). La figure 3 fournit une représentation schématique de la section type qui sera utilisée.

À l'extrémité ouest (1+400 à 1+620) la mise en place de la route implique une coupe de roc dont la hauteur variera entre 6 m et 8 m (suivant une pente de 5V:2H). Cette coupe sera surmontée d'un déblai (suivant une pente de 1V:2H) portant largeur de la demi-emprise à 45 m. D'une manière générale ces déblais seront réutilisables pour la construction de la route de façon à équilibrer les remblais et les déblais. Entre les chaînages 2+500 et 3+060, une ligne de transport d'énergie devra être déplacée.

Deux ponceaux seront installés à la hauteur du ruisseau Mongo et de son embranchement est. À l'ouest (chaînage 1+964), un ponceau de type arche métallique sur bases de béton (avec murs de béton) d'une largeur de 3,6 m et d'une trentaine de mètres de long sera installé alors qu'à l'est (2+251) il s'agira d'un tuyau rond en acier soudé d'un diamètre de 1,6 m.

Le tracé traverse deux zones de dépôts tourbeux. La première, à la tête du ruisseau Mongo-Est (chaînage 2+300 à 2+400) sera très peu affectée, les effets de la modification du chaînage ne pouvant déborder l'emprise. Entre les chaînages 3+100 et 3+650, le ruisseau qui draine cette zone tourbeuse sera canalisé à 6 m du remblai de la route et deux ponceaux seront installés aux chaînages 3+346 et 3+748 (tuyaux ronds en acier soudés de 1,0 m et de 0,8 m de diamètre). L'assèchement de la zone humide ne se fera sentir que sur une

VITESSE DE BASE: 100 km/h
 DÉBIT JMA > 2 000



TYPE B- ROUTE PRINCIPALE

NOTES: -Lorsqu'on prévoit une glissière de sécurité, une berge de 1 m est requise en sur largeur à l'accotement.

-Pour des remblais jusqu'à 2 m de hauteur, on conserve la même emprise et la même distance des fossés en faisant varier la pente du talus extérieur; pour des hauteurs supérieures à 2 m, la distance des fossés varie de manière que la pente du talus extérieur n'excède pas 1V:2H et l'emprise est élargie au besoin.

distance de quelques mètres à partir de la canalisation. Dans ces zones, la construction s'effectue par surcharge jusqu'à ce que le profil atteigne 1,2 m au-dessus du sol.

À l'extrémité est du tracé, à partir du chaînage 3+890 l'emprise du côté nord décroît graduellement jusqu'à ce qu'elle se fonde dans l'emprise actuelle au chaînage 3+990. Par la suite, l'emprise actuelle de 20 m est maintenue jusqu'au chaînage 4+100. Le drainage qui sera mis en place dans cette section sera de type urbain.

Les coûts de construction sont évalués à 1 400 000 \$.

5.0 ANALYSE DES IMPACTS

5.1 MÉTHODE

L'analyse des répercussions reliées à la construction, à la présence et à l'utilisation de la nouvelle infrastructure routière à Escuminac a pour but d'identifier, de décrire et d'évaluer les interrelations qui existent entre le projet et le milieu récepteur.

Dans un premier temps, le projet est morcelé en composantes principales et celles-ci sont confrontées aux différents éléments du milieu récepteur afin d'identifier toutes les répercussions prévisibles du projet. Les composantes du projet sont les suivantes:

- mise en place de la nouvelle infrastructure routière;
- présence de la nouvelle infrastructure routière;
- utilisation de la nouvelle infrastructure routière.

Les éléments du milieu sont les suivants:

- milieu physique;
- milieu biologique terrestre;
- milieu biologique aquatique;
- utilisation du sol;
- circulation routière et ferroviaire;
- ressources patrimoniales;
- milieu visuel;
- climat sonore.

Les impacts potentiels identifiés sont d'abord décrits et évalués un à un au moyen de critères qualitatifs permettant de mettre en évidence leur importance relative. Ces critères font référence au type (négatif, positif ou interaction), à l'importance (mineure, moyenne ou majeure) et à la corrigibilité des impacts. La méthode d'évaluation détaillée est fournie dans l'étude d'impact et n'est pas reprise dans le cadre du présent résumé.

Par la suite, des mesures permettant de minimiser les impacts négatifs sont présentées. L'évaluation globale du projet est finalement effectuée sur la base des impacts résiduels, c'est-à-dire ceux qui persistent après l'application des mesures de mitigation. Pour faciliter leur identification, les mesures de mitigation ont été placées en encart, au centre des pages.

La figure 4, à la fin du présent document, fournit la localisation détaillée des impacts et des mesures de mitigation. Cette figure est complétée par la liste des impacts et des mesures de mitigation fournie à l'annexe I.

5.2 DESCRIPTION DES IMPACTS, IDENTIFICATION DES MESURES DE MITIGATION ET EVALUATION DES REPERCUSSIONS RESIDUELLES

5.2.1 MISE EN PLACE DE LA NOUVELLE INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE

En période de construction de la route, les activités de chantier auront des répercussions sur le milieu à plusieurs égards.

Tout d'abord, en ce qui concerne le milieu aquatique, les travaux sont susceptibles d'entraîner des modifications de la qualité de l'eau des ruisseaux, et d'affecter leurs berges lors de la construction des ponceaux. Toutefois, compte tenu du caractère temporaire de ces interventions, l'impact est considéré mineur. L'application de mesures générales peut contribuer à limiter dans le temps ces effets négatifs mais sans les mitiger complètement.

Les travaux aux abords des cours d'eau devront être effectués de manière à minimiser la mise en suspension de solides dans l'eau et à limiter l'érosion des berges. De plus, les berges affectées devront être végétalisées. Enfin, une attention particulière devra être portée au ruisseau qui sera redressé.

Par ailleurs, l'augmentation de la circulation lourde lors de la construction perturbera temporairement la circulation routière sur la route 132. Les inconvénients se feront sentir notamment lors des détournements temporaires et les conflits d'utilisation seront accentués durant la période tou-

ristique. Notons cependant que les dérangements seront relativement peu importants puisque la majeure partie du projet se réalisera dans un nouvel axe.

L'utilisation et la circulation de la machinerie lourde augmenteront en outre le niveau de bruit ambiant. Notons cependant que l'horaire de travail exclut toute activité durant la nuit et que la localisation du tracé dans un nouvel axe éloigné du domaine bâti minimisera les inconvénients pour la majeure partie de la zone d'étude. En ce sens, c'est le secteur de l'extrémité est du tronçon réaménagé qui sera particulièrement touché en raison de la proximité des résidences.

Dans l'ensemble, l'impact de la mise en place de la nouvelle infrastructure routière sur la circulation routière, piétonnière et ferroviaire, ainsi que sur le climat sonore, est jugé mineur en raison de sa nature temporaire et locale. Mentionnons de plus que ces répercussions seront atténuées autant que possible par l'application obligatoire par les entrepreneurs des mesures prescrites par le ministère des Transports en matière de sécurité et de circulation.

5.2.2 PRÉSENCE DE LA NOUVELLE INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE

La présence de l'infrastructure routière aura peu d'impact sur le milieu physique, puisqu'aucune zone instable ou de pente critique ne sera traversée. En ce qui concerne le milieu biologique, l'implantation de l'infrastructure routière nécessitera le déboisement de l'emprise et il en résultera une perte permanente de boisés et d'habitats fauniques potentiels. Cette intervention bien que forte et permanente sera cependant ponctuelle et n'affectera que de petites superficies, de sorte que l'impact est jugé mineur.

Quoiqu'aucune mesure de mitigation ne permette d'atténuer cet impact, une attention particulière devra être maintenue pendant les travaux de construction pour ne pas affecter la végétation à l'extérieur de l'emprise, pour favoriser la récupération du bois, pour éliminer les débris combustibles d'une façon sécuritaire et enfin, pour éviter l'essouchage au haut des talus et sur la bande latérale (berge extérieure du fossé et limite de l'emprise).

En ce qui a trait à l'utilisation du sol, le projet implique l'expropriation d'une résidence secondaire au raccordement ouest ainsi que le rapprochement de deux résidences au raccordement est.

Le tracé retenu affecte également une exploitation agricole ovine de plusieurs façons. Tout d'abord, l'implantation de la route entraîne l'immobilisation de 11% des terres cultivées, perte significative pour l'exploitation. De plus, l'emplacement retenu implique l'enclavement d'une petite superficie de terres entre la route et la voie ferrée, créant une parcelle dont l'utilisation sera affectée. Finalement, la route sectionnera les terres, isolant près de la moitié de la ferme et obligeant le propriétaire à traverser la route deux fois par jour avec le troupeau. L'ensemble de ces impacts compromet donc l'intégrité de la ferme.

Ainsi dans l'ensemble, la présence de la nouvelle infrastructure routière aura un impact moyen sur l'utilisation du sol en raison de l'intensité forte et de l'étendue ponctuelle de la répercussion, de son caractère permanent et de la grande valeur de la ressource touchée.

Ces répercussions sont cependant partiellement corrigibles par l'application de mesures de mitigation appropriées. En ce qui concerne la résidence secondaire expropriée, celle-ci pourra être relocalisée sur le même lot, à condition que l'accès soit possible. Quant aux maisons rapprochées par l'emprise, le règlement entre le ministère des Transports et les propriétaires concernés inclura, s'il y a lieu, des dédommagements pour perte de végétation ornementale et/ou rapprochement; cette dernière indemnité sera calculée en fonction des effets de la diminution de la marge de recul, de la valeur marchande de la propriété et des règlements municipaux au sujet de la marge de recul.

En ce qui concerne l'exploitation agricole affectée, les mesures générales d'indemnisation seront élaborées lors du processus d'expropriation. Au stade actuel, une analyse de diverses mesures de mitigation possibles concernant l'impact lié à la traverse des animaux, lequel semble être le plus déterminant, conduit à la recommandation suivante: des terres devront être achetées au sud de la voie ferrée afin de combler les besoins en

pâturage et les terres situées au nord de la route devront être réaménagées pour la production fourragère. Il faudra également prévoir un accès aux deux parties de l'exploitation à partir de la nouvelle route.

Enfin, les propriétaires dont l'alimentation en eau potable ou les installations septiques seront affectées, devront recevoir une indemnité leur permettant de se redonner des services équivalents à ceux qu'ils avaient auparavant.

Ainsi, dans la mesure où les propriétaires affectés seront accommodés par les mesures proposées, la répercussion de la présence de la nouvelle infrastructure routière sur l'utilisation du sol sera mineure.

Finalement, l'intérêt visuel de la zone d'étude se situant au sud de la route actuelle, la présence de la nouvelle route aura peu d'impact sur le milieu visuel des résidents. Seuls les observateurs localisés à l'extrémité est du tronçon verront apparaître une nouvelle route dans leur champ d'observation. Par ailleurs, le nouveau tracé entraînera les automobilistes vers un champ visuel plus fermé (boisé) et leur donnera un accès visuel plus direct vers les lignes de transport d'énergie alors que l'accès visuel vers la baie d'Escuminac sera éliminé. L'importance de l'impact sur l'ensemble du milieu visuel est jugée moyenne.

Cet impact est cependant partiellement corrigible, en épargnant le plus possible la végétation existante et en veillant à végétaliser les remblais et déblais afin d'assurer leur intégration au milieu visuel, notamment dans la portion est du tronçon.

Ces mesures auront pour effet de réduire l'intensité de l'impact sur le milieu visuel de moyenne à mineure.

5.2.3 UTILISATION DE LA NOUVELLE INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE

Dans l'ensemble, l'impact de l'élimination de deux passages à niveau et du réaménagement d'une portion de la route 132 est positif en ce qui concerne la circulation routière et piétonnière. On notera également un effet positif sur le climat sonore des résidents, puisque de manière générale, la route

s'éloignera du milieu bâti. Toutefois, un bâtiment connaîtra une augmentation non négligeable du niveau sonore, en raison du rapprochement de la route (chaînage 3+700S).

5.3 MESURES DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI

L'application de mesures environnementales contenues dans cette étude est assurée grâce à leur intégration dans les devis et plans de construction du projet. 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 garantit aussi le maintien d'une bonne qualité d'exécution. Pendant la phase de construction de la route, c'est l'ingénieur résident de la région qui voit à ce que les plans et devis soient fidèlement suivis. Dans les cas où un problème environnemental particulier surviendrait, le bureau régional du ministère des Transports se référerait alors à l'expertise du Service de l'environnement du ministère des Transports.

5.4 CALENDRIER DES TRAVAUX

Selon la programmation quinquennale du ministère des Transports du Québec, l'ensemble de ce projet de réaménagement routier devrait se réaliser pendant l'année budgétaire 1989-1990.

Ainsi, une fois le certificat d'autorisation de réalisation obtenu, le ministère des Transports du Québec finalisera les plans de construction du projet routier. Puis, les procédures d'expropriation seront entreprises et les plans et devis seront soumis au ministère de l'Environnement pour obtention du certificat d'autorisation de construction. Après ces étapes, le Ministère procédera aux appels d'offres et la construction proprement dite débutera.

6.0 CONCLUSION

L'examen du tracé de référence et la recherche de variantes susceptibles de solutionner les principaux problèmes environnementaux soulevés par celui-ci ont conduit à l'adoption du tracé proposé par le ministère des Transports pour des raisons autant économiques qu'environnementales.

La mise en place, la présence et l'utilisation de la nouvelle infrastructure routière n'auront pas de répercussion négative majeure sur l'environnement, compte tenu du fait que toutes les mesures de mitigation appropriées seront appliquées.

Les principaux impacts négatifs sont dus à la présence de la route et ils sont reliés à l'expropriation et aux rapprochements de certaines résidences ainsi qu'au sectionnement d'une exploitation agricole. En contrepartie, l'utilisation de la nouvelle infrastructure routière aura des répercussions positives en favorisant un écoulement de la circulation plus efficace et plus sécuritaire et en contribuant à réduire significativement le niveau de bruit perçu à la hauteur d'une douzaine de résidences.

Dans l'ensemble, le projet d'élimination des passages à niveau à Escuminac ne soulève donc pas d'impact négatif majeur tout en générant des impacts positifs intéressants. Pour ces raisons et considérant qu'il sera réalisé avec l'accord de la population, dans le respect des lois et règlements existants, le projet analysé par la présente étude d'impact apparaît acceptable sur le plan environnemental.

ANNEXE I

LISTE DES IMPACTS
ET DES MESURES DE MITIGATION

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION

LOCALISATION	ELEMENT DU MILIEU IMPLIQUE	NATURE DE L'IMPACT	MESURE DE MITIGATION
1. 1+400 à 1+620	Milieu physique	. Des problèmes de ravinement et d'érosion sont susceptibles de survenir en raison de la forte pente.	. La végétalisation des pentes et, si nécessaire, l'emploi de techniques mécaniques seront mises de l'avant pour assurer leur stabilisation permanente.
2. 1+500 à 1+580	Milieu visuel	. Un segment de route est abandonné entre la voie de raccordement et la future route. Il présente, entre autres, un risque de confusion visuelle pour les automobilistes.	. On devra réaménager ce segment en scarifiant la chaussée et en renaturalisant les surfaces altérées.
3. 1+500 à 2+500	Milieu biologique terrestre Milieu visuel	. La route traverse des superficies boisées.	. Une attention particulière devra être maintenue pour ne pas affecter la végétation à l'extérieur de l'emprise, pour favoriser la récupération du bois et pour éviter l'essouchage en haut des talus et sur la bande latérale. . On devra mettre en place un seul fossé entre la route et la voie ferrée, là où les corridors sont adjacents. On devra végétaliser les remblais pour assurer leur intégration au milieu visuel, notamment du côté nord.
4. 1+600	Utilisation du sol	. Une résidence secondaire (lot 253P) est incluse dans l'emprise de la voie de contournement (annexe IV, fiche 1).	. Le bâtiment pourrait éventuellement être relocalisé sur le même lot à condition que l'accès soit possible.

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION (SUITE)

LOCALISATION	ELEMENT DU MILIEU IMPLIQUE	NATURE DE L'IMPACT	MESURE DE MITIGATION
5. 2+000 et 2+290	Milieu biologique aquatique	. Le passage de la route affecte les embranchements est et ouest du ruisseau Mongo.	. On devra redonner aux berges des ruisseaux affectés leur aspect naturel en ensemençant ou en plantant des arbustes. De plus, on devra veiller à ne pas affecter les berges et le lit des cours d'eau à l'extérieur des limites d'emprise. Enfin, on devra s'assurer que les nouveaux ponceaux soient adéquatement enfouis pour permettre la libre circulation des poissons.
6. 2+880 à 3+080	Utilisation du sol	. Le passage de la route entraîne le sectionnement d'une terre agricole (lots 247 et 248).	. On pourra acheter des terres au sud de la voie ferrée pour combler les besoins en pâturage et réaménager les terres au nord de la route pour les convertir à la production fourragère. Toutefois, il faut noter que le règlement final concernant cette exploitation sera déterminé dans le cadre du processus d'expropriation. A cette étape, d'autres solutions pourront être envisagées. . Si le producteur continue d'exploiter ses terres, on devra prévoir un accès aux deux parties de l'exploitation à partir de la nouvelle route.

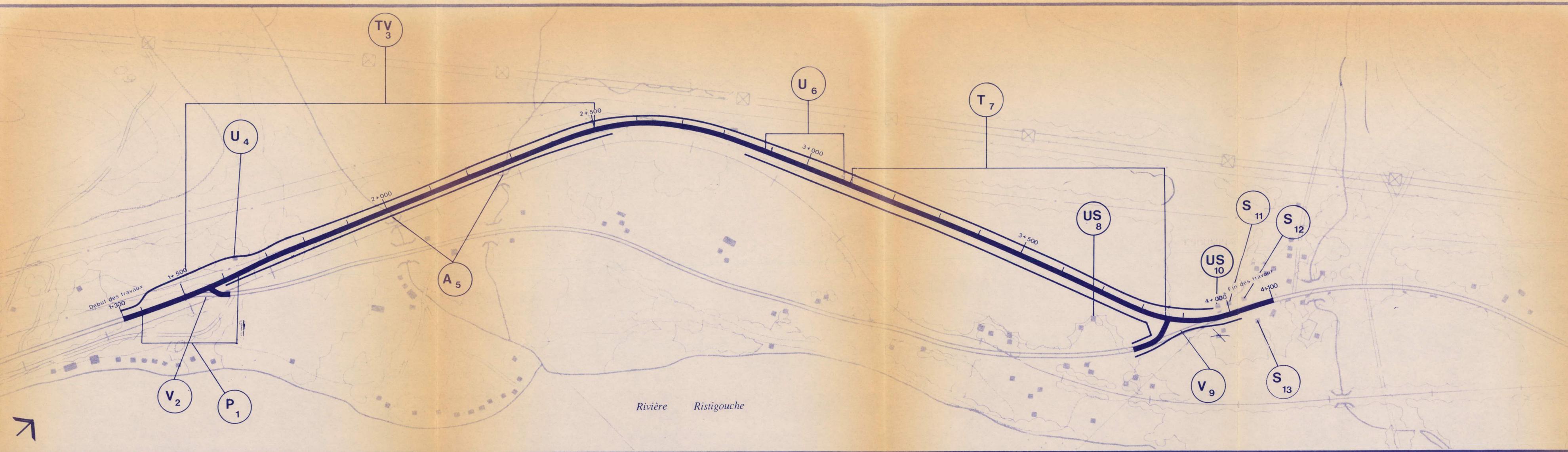
IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION (SUITE)

LOCALISATION	ELEMENT DU MILIEU IMPLIQUE	NATURE DE L'IMPACT	MESURE DE MITIGATION
7. 3+100 à 3+850	Milieu biologique terrestre	. La route traverse des superficies boisées.	. Une attention particulière devra être maintenue pour ne pas affecter la végétation à l'extérieur de l'emprise, pour favoriser la récupération du bois et pour éviter l'essouchage en haut des talus et sur la bande latérale.
8. 3+700S	Utilisation du sol Climat sonore	. Une propriété résidentielle (lots 242P et 244P) est sensiblement touchée par un rapprochement de l'emprise. La marge de recul avant, qui était de 70 m est reportée à l'arrière et est réduite à 16 m. L'augmentation anticipée du niveau sonore est moyenne passant de 53 dB(A) à 59 dB(A).	. Une indemnité de rapprochement sera versée au propriétaire. L'écran végétal existant derrière cette résidence sera augmenté par des plantations à l'intérieur de l'emprise, de façon à atténuer les effets du rapprochement.
9. 3+850 à 3+970	Milieu visuel	. Un segment de route est abandonné entre la voie de raccordement et la future route. Il présente un risque de confusion visuelle pour l'automobiliste et une discordance dans le champ visuel des résidents en bordure. De plus, la nouvelle route s'insère dans un milieu bâti relativement dense.	. On devra réaménager le segment de route qui sera abandonné (scarification et végétalisation des surfaces altérées). Par ailleurs, on devra porter une attention particulière à l'intégration de la nouvelle route à proximité du milieu bâti (nivellements pour harmoniser les modifications du milieu avec la topographie existante, végétalisation des remblais ou déblais).

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION (SUITE)

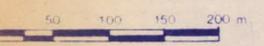
LOCALISATION	ELEMENT DU MILIEU IMPLIQUE	NATURE DE L'IMPACT	MESURE DE MITIGATION
10. 3+980N	Utilisation du sol Climat sonore	<ul style="list-style-type: none"> Une propriété résidentielle (lot 241P) est légèrement touchée par un rapprochement de la route. La marge de recul est réduite d'environ deux mètres et la portion résiduelle est de plus de 10 m. L'augmentation anticipée du niveau sonore est faible (61 dB(A) à 63 dB(A)). 	<ul style="list-style-type: none"> Le propriétaire sera dédommagé pour la perte d'arbres ornementaux et, s'il y a lieu, pour le rapprochement.
11. 4+000N	Climat sonore	<ul style="list-style-type: none"> Une propriété résidentielle (lot 241P) est touchée par une faible augmentation du niveau sonore (65 dB(A) à 66 dB(A)). 	<ul style="list-style-type: none"> Aucune mesure n'est proposée.
12. 4+030N	Climat sonore	<ul style="list-style-type: none"> Une propriété résidentielle (lot 241P) est touchée par une faible augmentation du niveau sonore (62 dB(A) à 64 dB(A)). 	<ul style="list-style-type: none"> Aucune mesure n'est proposée.
13. 4+040S	Climat sonore	<ul style="list-style-type: none"> Une propriété résidentielle (lot 240P) est touchée par une faible augmentation du niveau sonore (59 dB(A) à 61 dB(A)). 	<ul style="list-style-type: none"> Aucune mesure n'est proposée.

DOSSIER CARTOGRAPHIQUE



Source du fond de plan: M.E.R. 1979

ÉCHELLE: 1:5000



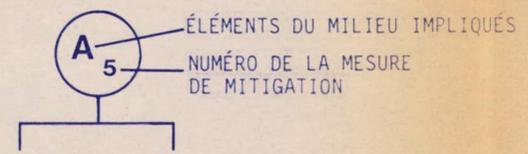
N° de projet: 4313-0000

Equidistance des courbes de niveau: 10 mètres

- Tracé retenu
- Emprise
- 1+500 Chainage (en mètres)

ÉLÉMENTS DU MILIEU IMPLIQUÉS

- P Milieu physique
- T Milieu biologique terrestre
- A Milieu biologique aquatique
- V Milieu visuel
- U Utilisation du sol
- S Climat sonore



Gouvernement du Québec
Ministère de Transports
Service de l'environnement

Étude d'impact
Élimination des passages à niveau sur la route 132, entre la rivière Nouvelle et Oak-Bay
Tronçon Escuminac

Localisation des impacts et des mesures de mitigation

figure 4

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 104 362