



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-est

CANQ
TRQ
GE E
PR
1574
Rés.

RÉSUMÉ

469757



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

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

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION
MAR 2 1989
TRANSPORTS QUÉBEC

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

Octobre 1987

RÉSUMÉ

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

CAUQ
TR
GE
PR
157
Rés.

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.....	8
2.3.4 Climat sonore.....	9
3.0 ÉTUDE DE TRACÉ.....	10
4.0 DESCRIPTION TECHNIQUE DU PROJET RETENU.....	11
5.0 ANALYSE DES IMPACTS.....	13
5.1 Méthodologie.....	13
5.2 Description des impacts, identification des mesures de mitigation et évaluation des ré- percussions résiduelles.....	14
5.2.1 Mise en place de la nouvelle infra- structure routière.....	14
5.2.2 Présence de la nouvelle infrastructu- re routière.....	15

5.2.3 Utilisation de la nouvelle infrastructure routière.....	17
5.3 Mesures de surveillance et de suivi.....	17
5.4 Calendrier des travaux.....	17
6.0 CONCLUSION.....	19
ANNEXE I: Liste des impacts et des mesures de mitigation	



INTRODUCTION

L'étude d'impact sur l'environnement de l'élimination de deux passages à niveau à Escuminac-Est 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 tracé 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 de deux passages à niveau à Escuminac-Est (traverses 18 et 19) pour 1990-1991.

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-Est, la structure de la route 132 présente un état de détérioration moyenne à avancée et trois courbes sous-standard sont situées à proximité de chacun des deux passages à niveau.

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, prin-

cipalement 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-Est (18 et 19), respectivement 4 et 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.

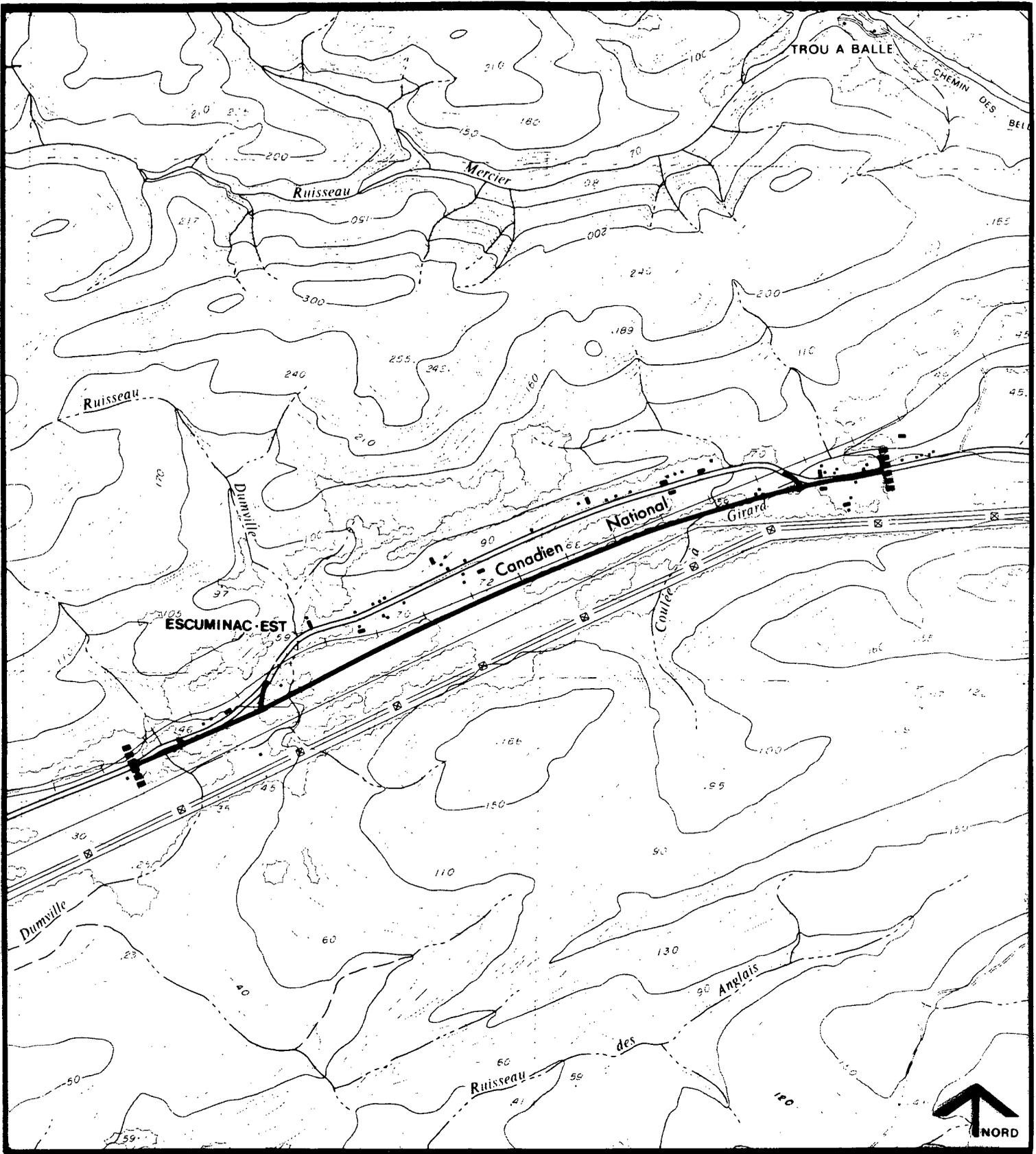
1.2 RECHERCHE ET CHOIX D'UNE SOLUTION

Le ministère des Transports envisage l'élimination des deux passages à niveau d'Escuminac-Est en relocalisant la route 132 au sud 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, étant donné qu'il n'y aura pas de structures telles viaduc ou tunnel à construire.

La construction d'un nouveau segment de route au sud de la voie ferrée rencontre les objectifs poursuivis et apparaît préférable, aux points de vue de la qualité géométrique de la route, des coûts de réalisation et de la desserte de la population riveraine, à toute solution impliquant la construction de deux viaducs rapprochés.

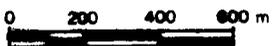
1.3 PRÉSENTATION DU TRACÉ DE RÉFÉRENCE

Le tracé de référence du ministère des Transports est présenté à la figure 2. Tel que mentionné précédemment, il passe au sud de la voie ferrée sans la traverser, éliminant ainsi deux passages à niveau. La route actuelle sera conservée pour desservir la population locale établie le long de cette route.



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

ROCHE

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

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-Est

Tracé de référence

figure
2

2.0 CONNAISSANCE DU MILIEU

2.1 MILIEU PHYSIQUE

La zone d'étude, d'une largeur de 1 km, s'étend sur une distance de 3,5 km comprenant les deux traverses à éliminer. Cette zone se situe dans la région physiographique nommée le plateau, où l'on retrouve une série de collines rocheuses entrecoupées par un système de fractures. Des pentes fortes sont associées aux versants de ces collines, qui s'étendent d'est en ouest de part et d'autre de la route actuelle.

Les sédiments meubles de la zone d'étude sont principalement des tills, dont l'épaisseur varie en fonction de leur position topographique par rapport aux versants des collines, l'épaisseur maximale se retrouvant dans les fonds plats au pied des versants. Par ailleurs, des graviers affleurent à l'extrémité est de la zone d'étude, correspondant à un rentrant de la vallée de la rivière Nouvelle.

Enfin, en ce qui concerne l'hydrologie, quatre petits ruisseaux intermittents, de faible importance, traversent la zone d'étude: deux embranchements du ruisseau Dumville, la coulée Girard et le ruisseau Saw Pit.

2.2 MILIEU BIOLOGIQUE

Dans l'ensemble, le couvert forestier de la zone d'étude a été grandement perturbé. D'une part, deux lignes de transport d'énergie, la voie ferrée du Canadien National et la route 132 découpent le territoire et d'autre part, une grande partie des terres a été cultivée puis abandonnée et est maintenant en friche ou en régénération. Finalement, des coupes forestières récentes ont décimé les boisés résiduels, de sorte que les peuplements sont en général âgés de moins de 40 ans. Ainsi, ces groupements végétaux ne constituent pas des

aires propices aux ravages des ongulés, qui sont de toute façon peu susceptibles de fréquenter la zone d'étude en raison des activités humaines qui s'y déroulent.

Les cours d'eau de la zone d'étude présentent des régimes intermittents et offrent donc un potentiel très limité pour la faune aquatique.

2.3 MILIEU HUMAIN

2.3.1 UTILISATION DU SOL

Le couvert forestier et les terres en friche constituent les éléments dominants de la zone d'étude, représentant ensemble plus de 89% de la superficie totale. Le domaine bâti, caractérisé par une fonction presque uniquement résidentielle, se répartit de façon régulière sur toute la longueur du tronçon étudié. Finalement, l'activité agricole dans la zone d'étude est relativement faible, avec seulement 1,7% de la superficie totale. Les terres exploitées se situent aux extrémités est et ouest de la zone d'étude. Seuls quelques lots situés au sud de la route 132, à l'extrémité est de la zone d'étude, sont inclus à la zone agricole.

Selon les renseignements disponibles, aucun projet d'envergure n'est prévu à court terme dans la zone d'étude.

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 se caractérise par un paysage de vallée, les champs visuels étant limités de part et d'autre de la route par des montagnes aux pentes relativement fortes. Les lignes de transport de l'énergie constituent le

principal élément de dégradation et, longeant la route et la voie ferrée, sont très perceptibles dans le paysage de la vallée.

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. Selon une analyse théorique du tronçon situé entre les deux traverses à niveau, 3 résidences sont localisées dans une zone fortement perturbée, 12 résidences sont dans une zone moyennement perturbée, 13 résidences sont dans une zone faiblement perturbée et, enfin, deux 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'analyse du tracé de référence indique que celui-ci soulève une problématique environnementale en entraînant l'expropriation de deux résidences situées l'une à l'ouest et l'autre à l'est de la zone d'étude. L'importance de cette problématique est cependant bien relative si on considère que la résidence située à l'ouest pourrait être relocalisée sur le même lot et que celle située à l'est pourrait aussi être relocalisée, sur un lot voisin.

L'examen de variantes de tracé suivant de près l'axe actuel et impliquant la construction de structures (viaducs ou tunnels) aux sites des traverses reconferme la supériorité du tracé de référence. En effet, ces variantes impliqueraient des remblais ou des déblais importants à l'approche des structures, importuneraient les résidents d'une dizaine de résidences par expropriation, par rapprochement ou par difficulté d'accès, le tout à un coût supérieur à 3 millions \$. Par comparaison, rappelons que le tracé de référence coûte 1,35 million \$ et qu'il implique l'expropriation de deux résidences et le rapprochement d'une troisième.

Par ailleurs, aucune autre variante ne permet de localiser le tracé au sud de la voie ferrée tout en évitant ces expropriations. Ainsi, comme aucune variante n'apparaît meilleure sur les plans environnemental et technico-économique, le tracé de référence est retenu et l'analyse détaillée des impacts porte sur celui-ci.

4.0 DESCRIPTION TECHNIQUE DU PROJET RETENU

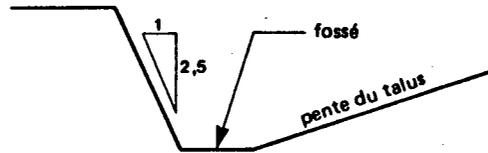
La figure 4, présentée au dossier cartographique, fournit la localisation du tracé retenu. D'une longueur de 3,23 km, le tracé emprunte un nouveau corridor au nord de la voie ferrée éliminant ainsi les deux passages à niveau actuels, qui resteront cependant ouverts pour les besoins de la circulation locale. Deux ponceaux seront installés à la hauteur des deux embranchements du ruisseau Dumville et de la coulée à Girard et le ruisseau Saw Pit sera canalisé le long de la route à partir de sa confluence avec la coulée à Girard sur environ 150 m.

La route est généralement construite sur des remblais variant entre 0,5 m et 2 m de hauteur. Les plus importants sont localisés à l'est du tracé, entre les chaînages 11+700 et 12+000 où ils atteignent 3 m. Par ailleurs, le tracé épouse celui du chemin de fer sur plus de un kilomètre, soit du chaînage 10+250 au chaînage 11+300.

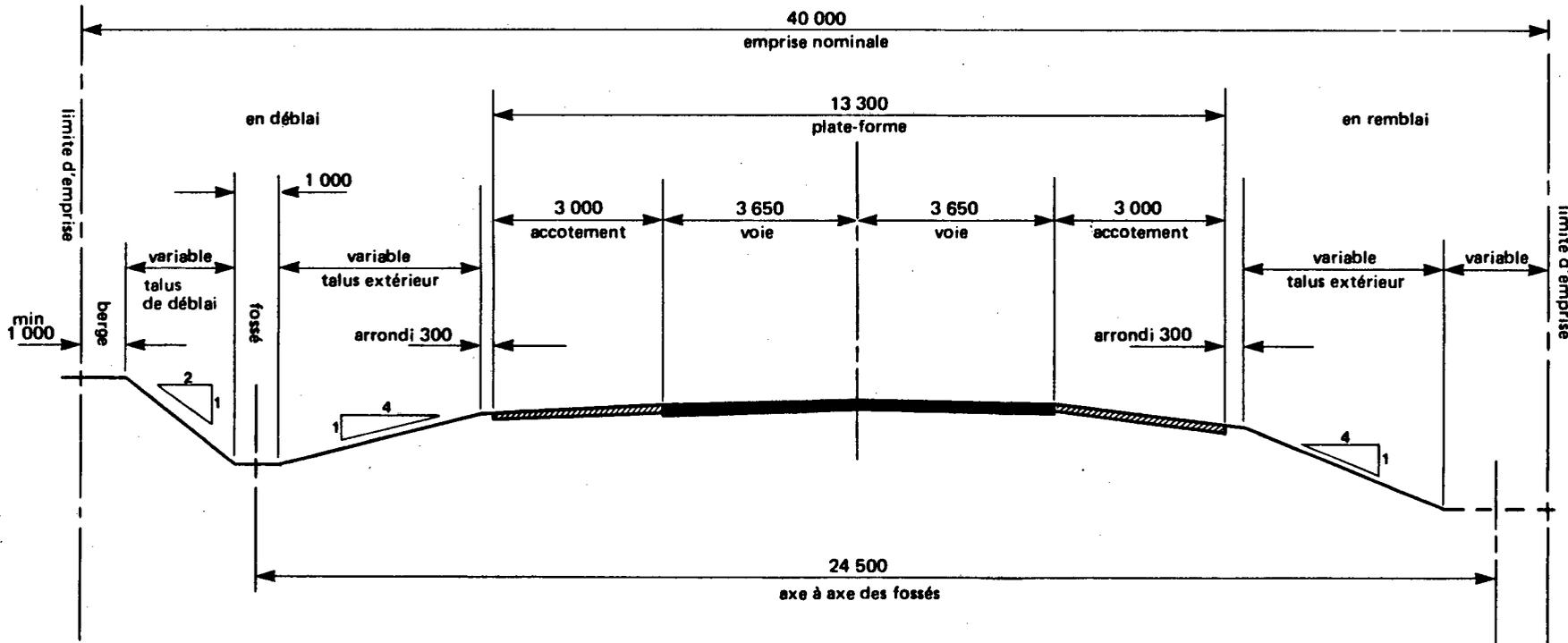
La géométrie prévue comporte un profil en travers de type B (2 voies de 3,65 m et deux accotements de 3,0 m dans une emprise variant entre 40 et 48 m). La figure 3 fournit une représentation schématique de la section type qui sera utilisée.

Les coûts de construction sont évalués à 1 325 000 \$.

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



EN DÉBLAI DE 1re CLASSE



TYPE B- ROUTE PRINCIPALE

NOTES: -Lorsqu'on prévoit une glissière de sécurité, une berme 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.

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-Est 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, ces ruisseaux étant peu importants et de surcroît intermittents, l'impact est considéré mineur, d'autant plus qu'il sera temporaire. 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 particules dans l'eau et à limiter l'érosion des berges. De plus, les berges affectées devront être végétalisées. Finalement, la canalisation du ruisseau Saw Pit sera effectuée de manière à limiter l'érosion, même lors des crues printanières.

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 sen-

tir notamment lors des détournements temporaires et les conflits d'utilisation seront accentués durant la période touristique. 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, dont la valeur floristique et comme habitat faunique est somme toute faible. L'impact est donc jugé mineur et aucune mesure de mitigation ne peut atténuer cette perte.

Toutefois, 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'essou-

chage au haut des talus et sur la bande latérale (berge extérieure du fossé et limite de l'emprise).

En ce qui concerne l'utilisation du sol, le tracé retenu implique l'expropriation de deux résidences permanentes, l'une à l'extrémité ouest du nouveau tronçon et l'autre à son extrémité est. L'emprise se rapproche par ailleurs d'une troisième résidence, causant de plus l'enclavement de cette propriété entre la route actuelle, qui sera maintenue, et la nouvelle route. De plus, la route limitera, pour quelques propriétaires, l'accès à la partie sud de leur lot actuellement garanti par une série de petits passages à niveau. Enfin, le passage de la route obligera l'expropriation d'un petit lot vacant.

Dans l'ensemble, l'impact de la présence de la nouvelle route sur l'utilisation du sol est considéré moyen, considérant que les résidences expropriées peuvent être relocalisées sur leur propre lot ou sur un lot voisin.

Ces répercussions peuvent être atténuées par l'application de mesures de mitigation. Ces mesures comprennent les ententes entre les propriétaires et le ministère des Transports concernant les expropriations, les réductions des marges de recul et les inconvénients d'accès à des lots ou des parties de lot. Ces indemnités concernent également les propriétaires dont l'alimentation en eau potable ou les installations septiques seront affectées.

Ainsi, dans la mesure où les propriétaires seront accommodés par leur indemnité, leur relocalisation ou leur expropriation, la répercussion de la présence de la nouvelle route sur l'utilisation du sol sera mineure.

En ce qui concerne le milieu visuel, l'impact de la nouvelle route sur le champ visuel des observateurs sera amoindri du fait de la présence actuelle du chemin de fer et des lignes de transport d'énergie. Compte tenu de l'intensité de l'intervention et de sa permanence, l'impact est jugé moyen.

Cet impact est cependant partiellement corrigible, en épargnant le plus possible la végétation existante et en végétalisant les déblais et remblais pour faciliter leur intégration au milieu visuel, notamment du côté nord de la route, per-

ceptible par tous les observateurs fixes, ainsi qu'à l'extrémité est du tronçon où le milieu bâti est relativement dense.

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

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, 2 résidences connaîtront une augmentation du niveau sonore en raison du rapprochement de la route, augmentation moyenne dans un cas et faible dans l'autre.

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, les travaux relatifs à ce réaménagement routier se réaliseront pendant l'année budgétaire 1990-1991.

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 aux expropriations et aux rapprochements de certaines résidences. 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-Est 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. 9+100 à 9+700	Milieu visuel	. Un segment de route est abandonné entre la voie de raccordement et la future route.	. On devra réaménager ce segment en scarifiant la chaussée et en renaturalisant les surfaces altérées (nivellement des fossés et végétalisation de l'emprise).
2. 9+270S	Utilisation du sol	. Une résidence (lot 18P) est incluse dans l'emprise de la route (voir fiche 1 à l'annexe IV).	. La maison pourrait être relocalisée sur le même lot, dont la superficie résiduelle sera supérieure à 2 787 m ² .
3. 9+550	Utilisation du sol	. Un lot vacant (lot 17P) d'une superficie de 7 664 m ² est sensiblement touché par le passage de la route. La superficie résiduelle sera supérieure à 2 787 m ² .	. Aucune mesure n'est proposée.
4. 9+570	Utilisation du sol	. Un lot vacant (lot 17P) d'une superficie de 697 m ² est largement empiété par le passage de la route.	. Le lot devra être exproprié.
5. 9+620 à 12+000	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

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION (SUITE)

LOCALISATION	ELEMENT DU MILIEU IMPLIQUE	NATURE DE L'IMPACT	MESURE DE MITIGATION
6. 9+750	Utilisation du sol	<ul style="list-style-type: none"> Une propriété (lot 17P) est touchée par le passage de la route. Des bâtiments abandonnés sont présents sur ce lot de 24 hectares. 	<p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> Aucune mesure n'est proposée.
7. 9+780	Milieu biologique aquatique	<ul style="list-style-type: none"> Le ruisseau Dumville est affecté par le passage de la route. 	<ul style="list-style-type: none"> On devra redonner aux berges du ruisseau affecté 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. Les travaux devront être effectués de façon à minimiser la mise en suspension de solides dans le ruisseau.
8. 11+500	Milieu biologique aquatique	<ul style="list-style-type: none"> Les ruisseaux Saw Pit et Coulée à Girard sont affectés par le passage de la route. 	<ul style="list-style-type: none"> 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

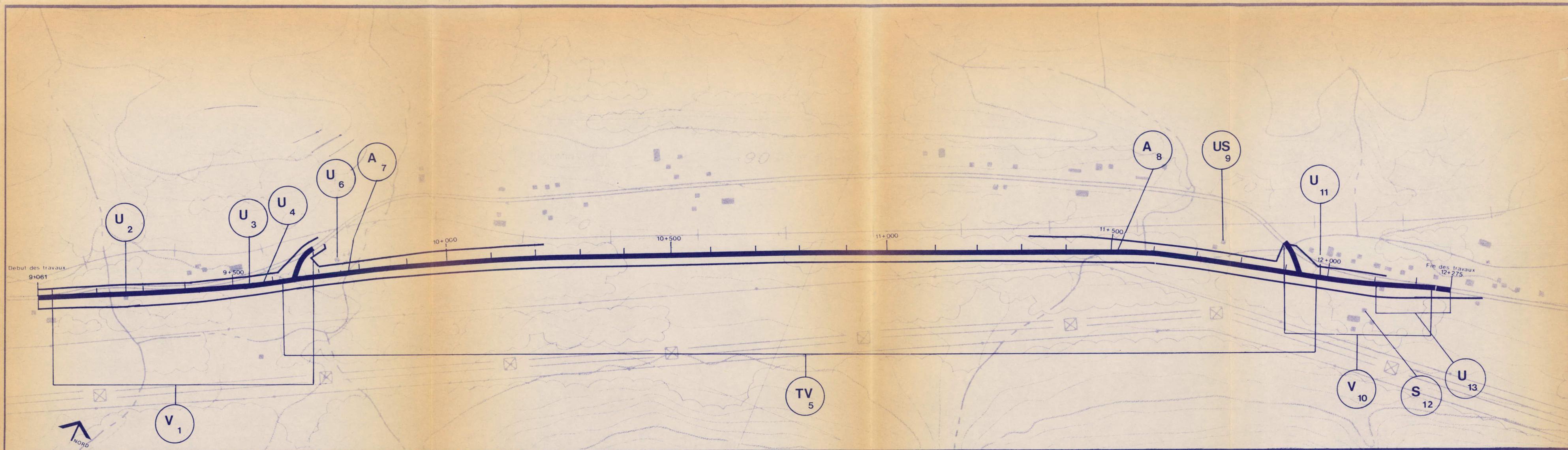
IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION (SUITE)

LOCALISATION	ELEMENT DU MILIEU IMPLIQUE	NATURE DE L'IMPACT	MESURE DE MITIGATION
9. 11+750	Utilisation du sol Climat sonore	<ul style="list-style-type: none"> Une propriété résidentielle (lots 9A-1 et 9BP) est touchée par le passage de la route. A la marge de recul par rapport à la route 132 actuelle (+ 110 m) s'ajoute un rapprochement latéral à + 25 m de la nouvelle emprise. L'augmentation anticipée du niveau sonore est moyenne (de 53 dB(A) à 58 dB(A)). 	<p>lit des cours d'eau à l'extérieur des limites d'emprise. La canalisation du ruisseau Saw Pit devra être effectuée de manière à ce que les nouvelles berges et le lit du cours d'eau ne soient pas sensibles à l'érosion, même lors des crues printanières. Enfin, les travaux aux abords du cours d'eau devront être effectués de manière à minimiser la mise en suspension de solides dans le ruisseau.</p>
10. 11+900 à 12+230	Milieu visuel	<ul style="list-style-type: none"> Un segment de route est abandonné entre la voie de raccordement et la future route. De plus, la nouvelle route s'insère dans un milieu bâti relativement dense. 	<ul style="list-style-type: none"> 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

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION (SUITE)

LOCALISATION	ELEMENT DU MILIEU IMPLIQUE	NATURE DE L'IMPACT	MESURE DE MITIGATION
			route à proximité du milieu bâti (nivellements pour harmoniser les modifications du milieu avec la topographie existante, végétalisation des remblais ou déblais).
11. 11+990S	Utilisation du sol	. Une résidence est incluse dans l'emprise de la route (lot 7P) (voir fiche 2 à l'annexe IV). La superficie résiduelle du lot sera de + 950 m ² .	. La maison pourrait être relocalisée sur un lot voisin si tel est le voeu du propriétaire.
12. 12+090S	Climat sonore	. Une propriété résidentielle (lot 7P) est touchée par une faible augmentation du niveau sonore (54 dB(A) à 57 dB(A)).	. Aucune mesure n'est proposée.
13. 12+100 à 12+275	Utilisation du sol	. L'emprise affecte légèrement la zone agricole. La superficie empiétée est d'environ 2 300 m ² (lot 6P).	. Dans la mesure du possible, on devra se limiter à la mise en place d'une emprise nominale dans ce secteur.

DOSSIER CARTOGRAPHIQUE



Source du fond de plan: M.R. 1979
 ÉCHELLE: 1:5000
 0 50 100 150 200 m
 N° de projet: 4313-0000
 Équidistance des courbes de niveau: 10 mètres

Tracé retenu
 Emprise
 9+500 Chainage (en mètres)

ÉLÉMENTS DU MILIEU IMPLIQUÉS

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

ÉLÉMENTS DU MILIEU IMPLIQUÉS
 NUMÉRO DE LA MESURE DE MITIGATION

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-est

Localisation des impacts et des mesures mitigation

figure 4

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 104 357