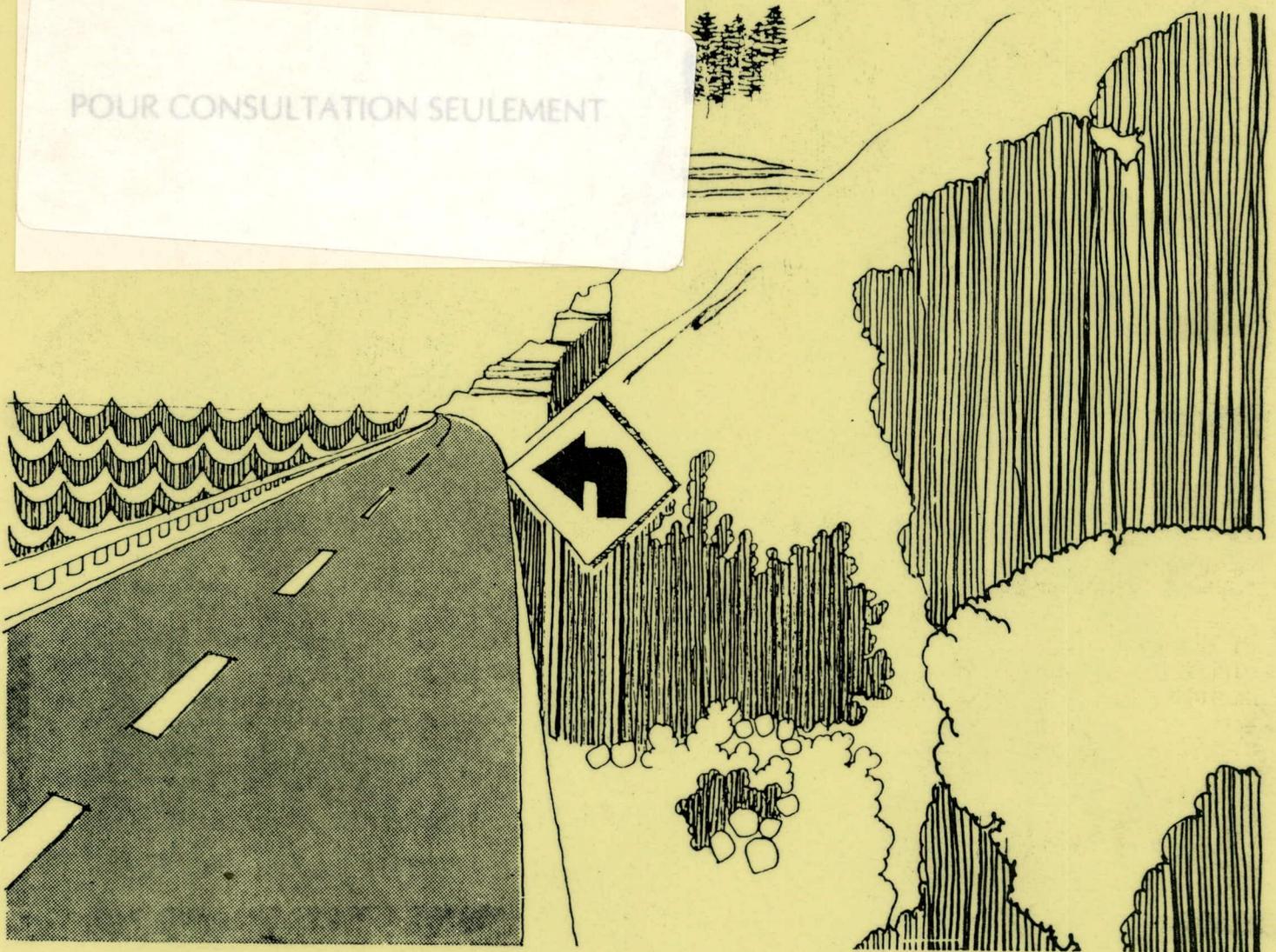




POUR CONSULTATION SEULEMENT



## Étude d'impact sur l'environnement Route 132:

Tronçon 16  
Petite Vallée, Pointe-à-la-Frégate  
Saint-Yvon/Saint-Hélier et Anse-à-Valleau

CANQ  
TR  
GE  
PR  
220

### Rapport final

554157



Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

**MINISTÈRE DES TRANSPORTS**  
DIRECTION DE L'OBSERVATOIRE EN TRANSPORT  
SERVICE DE L'INNOVATION ET DE LA DOCUMENTATION  
700, Boul. René-Lévesque Est, 21e étage  
Québec (Québec) G1R 5H1

## Étude d'impact sur l'environnement Route 132:

CAND  
TR  
GE  
PR  
220

Tronçon 16  
Petite Vallée, Pointe-à-la-Frégate  
Saint-Yvon/Saint-Hélier et Anse-à-Valleau

**ROCHE**

## EQUIPE DE TRAVAIL

### MINISTERE DES TRANSPORTS DU QUEBEC

- Service de l'environnement

·  
·  
·

Chargé de projet: Robert Patry, urbaniste

- Direction générale du génie

·  
·  
·

### GROUPE-CONSEIL ROCHE LTEE

- Monique Béland, biologiste
- Luce Chamard, biologiste
- Christiane Ciupka, océanographe
- Guy Desmarais, géomorphologue
- Diane Gagné, technicienne en cartographie
- Guy Germain, géographe et urbaniste
- Yves Gosselin, ingénieur hydraulicien
- Pierre Hébert, technicien en cartographie
- Cler Lachance, opératrice en traitement de texte
- Norbert Lafond, chef d'atelier
- Yves Noël, technicien en cartographie

Chargé de projet

Jacques Bérubé, biologiste

Cette étude a été menée sous la direction de monsieur Daniel Waltz, chef du Service de l'environnement.

## TABLE DES MATIERES

---

	PAGE
EQUIPE DE TRAVAIL.....	i
TABLE DES MATIERES.....	ii
LISTE DES TABLEAUX.....	vi
LISTE DES FIGURES.....	vii
INTRODUCTION.....	1
1.0 PROBLEMATIQUE.....	4
1.1 Justification du projet.....	4
1.1.1 Historique.....	4
1.1.2 Localisation du projet.....	5
1.1.3 Réseau routier.....	5
1.1.4 Caractéristiques de la route 132.....	5
1.1.4.1 Caractéristiques géométriques	5
1.1.4.2 Caractéristiques structurales	9
1.1.5 Caractéristiques de la circulation.....	9
1.1.5.1 Débits de circulation.....	9
1.1.5.2 Capacité de la route et niveau	
de service.....	13
1.1.5.3 Principaux échanges.....	14
1.1.6 Sécurité routière.....	16
1.2 Objectifs poursuivis.....	19
1.3 Recherche et analyse de solutions.....	20
1.4 Présentation des tracés de référence.....	20
1.4.1 Tronçon Petite-Vallée.....	20
1.4.2 Tronçon Pointe-à-la-Frégate.....	25
1.4.3 Tronçon Saint-Yvon/Saint-Héliier.....	25
1.4.4 Tronçon Anse-à-Valleau.....	26
2.0 CONNAISSANCE DU MILIEU.....	27
2.1 Identification et justification des zones d'é-	
tude.....	27
2.2 Milieu physique.....	32
2.2.1 Climatologie.....	32
2.2.2 Physiographie et topographie.....	33
2.2.3 Géologie.....	33
2.2.4 Géomorphologie.....	35

	PAGE
2.2.4.1	Pentes..... 35
2.2.4.2	Processus géomorphologiques... 35
2.2.5	Hydrologie..... 36
2.2.6	Hydrogéologie..... 37
2.3	Milieu biologique..... 37
2.3.1	Végétation..... 37
2.3.2	Faune terrestre..... 40
2.3.3	Faune ichthyenne..... 41
2.3.4	Faune avienne..... 41
2.3.5	Ressources intertidales..... 42
2.4	Milieu humain..... 43
2.4.1	Historique de l'occupation de la zone côtière..... 43
2.4.2	Contexte régional..... 44
2.4.3	Utilisation du sol..... 45
2.4.3.1	Domaine bâti..... 45
2.4.3.2	Domaine agricole..... 46
2.4.3.3	Exploitation forestière..... 47
2.4.3.4	Tourisme et récréation..... 51
2.4.4	Projets municipaux, gouvernementaux et privés..... 53
2.4.5	Aménagement du territoire..... 54
2.4.5.1	Orientations de développement 54
2.4.5.2	Grandes affectations du terri- toire..... 55
2.4.5.3	Plan et réglementation d'urba- nisme..... 56
2.4.6	Infrastructures de transport et de com- munication..... 56
2.4.7	Alimentation en eau potable..... 56
2.4.8	Ressources patrimoniales..... 57
2.4.8.1	Patrimoine bâti..... 57
2.4.8.2	Archéologie..... 57
2.4.9	Milieu visuel..... 59
2.4.9.1	Description de l'ensemble géo- graphique du paysage..... 59
2.4.9.2	Méthode d'analyse..... 60
2.4.9.3	Caractéristiques visuelles et paysage perçu à partir de la route 132..... 65
3.0	ETUDE DE TRACE..... 70
3.1	Méthode..... 70
3.2	Etude des tracés de référence..... 73

	PAGE
3.2.1 Tronçon Petite-Vallée.....	74
3.2.2 Tronçon Pointe-à-la-Frégate.....	74
3.2.2.1 Analyse du tracé de référence.....	74
3.2.2.2 Recherche d'une variante.....	75
3.2.3 Tronçon Saint-Yvon/Saint-Héliier.....	77
3.2.4 Tronçon Anse-à-Valleau.....	79
3.3 Sommaire.....	80
4.0 DESCRIPTION TECHNIQUE DES PROJETS RETENUS.....	81
4.1 Petite-Vallée.....	81
4.2 Pointe-à-la-Frégate.....	81
4.3 Saint-Yvon/Saint-Héliier.....	84
4.4 Anse-à-Valleau.....	85
5.0 ANALYSE DES IMPACTS.....	86
5.1 Méthode.....	86
5.1.1 Composantes des projets.....	86
5.1.1.1 Mise en place de la nouvelle infrastructure routière.....	86
5.1.1.2 Présence de la nouvelle infra- structure routière.....	87
5.1.1.3 Utilisation de la nouvelle in- frastructure routière.....	87
5.1.2 Eléments du milieu.....	87
5.1.3 Identification des impacts.....	87
5.1.4 Méthodologie d'évaluation des impacts..	89
5.1.5 Cas particulier des puits d'eau potable	92
5.1.6 Cartographie des impacts et des mesures de mitigation.....	93
5.2 Description des impacts, identification des mesures de mitigation et évaluation des réper- cussions résiduelles.....	94
5.2.1 Tronçon Petite-Vallée.....	95
5.2.1.1 Mise en place de la nouvelle infrastructure routière.....	95
5.2.1.2 Présence de la nouvelle infra- structure routière.....	96
5.2.1.3 Utilisation de la nouvelle in- frastructure routière.....	103
5.2.2 Tronçon Pointe-à-la-Frégate.....	104
5.2.2.1 Mise en place de la nouvelle infrastructure routière.....	104

	PAGE	
5.2.2.2	Présence de la nouvelle infrastructure routière.....	106
5.2.2.3	Utilisation de la nouvelle infrastructure routière.....	113
5.2.3	Tronçon Saint-Yvon/Saint-Hélier.....	114
5.2.3.1	Mise en place de la nouvelle infrastructure routière.....	114
5.2.3.2	Présence de la nouvelle infrastructure routière.....	116
5.2.3.3	Utilisation de la nouvelle infrastructure routière.....	122
5.2.4	Tronçon Anse-à-Valleau.....	123
5.2.4.1	Mise en place de la nouvelle infrastructure routière.....	123
5.2.4.2	Présence de la nouvelle infrastructure routière.....	124
5.2.4.3	Utilisation de la nouvelle infrastructure routière.....	128
5.3	Matrice des répercussions.....	129
5.4	Mesures de surveillance et de suivi.....	132
5.5	Calendrier des travaux.....	132
6.0	CONCLUSION.....	134
	LISTE DES PERSONNES CONTACTÉES.....	135
	REFERENCES.....	136
ANNEXE I	Avis de projet	
ANNEXE II	Directives environnementales émises par le ministre de l'Environnement du Québec	
ANNEXE III	Liste des impacts et des mesures de mitigation	
ANNEXE IV	Fiches d'inventaires des bâtiments à exproprier	
ANNEXE V	Cheminement d'un dossier d'expropriation au ministère des Transports du Québec	
ANNEXE VI	Règlement sur les conditions de disposition des immeubles excédentaires	
ANNEXE VII	Conduite et surveillance des travaux	
ANNEXE VIII	Photographies de la zone d'étude	

DOSSIER CARTOGRAPHIQUE

## LISTE DES TABLEAUX

	PAGE
I Inventaire structural — Route 132 — Sections présentant un état de détérioration avancée à excessive.....	10
II Evolution de la circulation sur la route 132 — Municipalité de Grosses-Roches — 1962-1987.....	11
III Evolution de la circulation sur la route 132 — Municipalité de Gaspé (Douglastown) — 1962-1987.....	12
IV Projection de la circulation sur la route 132 — Tronçon 16 — Grande-Vallée à l'Anse-à-Valleau.....	13
V Résultats d'une enquête origine-destination (1978) — Région 1 — Gaspésie.....	15
VI Compilation des accidents par municipalité (1984-1986 — Route 132 — Tronçon 16.....	17
VII Evaluation du taux d'accidents — Route 132 — Tronçon 16.....	18
VIII Identification des éléments sensibles susceptibles de générer une problématique environnementale.....	71
IX Grille de contrôle.....	88
X Evaluation de l'importance de l'impact.....	91
XI Tronçon Petite-Vallée: localisation et ampleur des remblais et déblais.....	97
XII Superficies des lots bordant le tronçon de route à réaménager à Petite-Vallée.....	99
XIII Tronçon Pointe-à-la-Frégate: localisation et ampleur des remblais et déblais.....	107
XIV Superficies des lots bordant le tronçon de route à réaménager à Pointe-à-la-Frégate.....	109

	PAGE
XV Tronçon Saint-Yvon/Saint-Héliier: localisation et ampleur des remblais et déblais.....	117
XVI Superficies des lots bordant le tronçon de route à réaménager à Saint-Yvon/Saint-Héliier.....	120
XVII Tronçon Anse-à-Valleau: localisation et ampleur des remblais et déblais.....	125
XVIII Superficies des lots bordant le tronçon de route à réaménager à l'Anse-à-Valleau.....	126

## LISTE DES FIGURES

		PAGE
1	Réseau routier actuel.....	6
2	Tronçon 16: caractéristiques géométriques.....	7
3	Tracé de référence: tronçon Petite-Vallée.....	21
4	Tracé de référence: tronçon Pointe-à-la-Frégate..	22
5	Tracé de référence: tronçon Saint-Yvon/Saint-Hé- lier.....	23
6	Tracé de référence: tronçon Anse-à-Valleau.....	24
7	Zone d'étude: Petite-Vallée.....	28
8	Zone d'étude: Pointe-à-la-Frégate.....	29
9	Zone d'étude: Saint-Yvon/Saint-Héliier.....	30
10	Zone d'étude: Anse-à-Valleau.....	31
11	Potentiel agricole des sols: tronçon Pointe-à-la- Frégate.....	48
12	Potentiel agricole des sols: tronçon Saint-Yvon/ Saint-Héliier.....	49
13	Potentiel agricole des sols: tronçon Anse-à-Val- leau.....	50
14	Prise d'eau municipale et périmètre de protection	58
15	Milieu visuel: tronçon Petite-Vallée.....	61
16	Milieu visuel: tronçon Pointe-à-la-Frégate.....	62
17	Milieu visuel: tronçon Saint-Yvon/Saint-Héliier....	63
18	Milieu visuel: tronçon Anse-à-Valleau.....	64

	PAGE
19 Section type utilisée: section rurale.....	82
20 Section type utilisée: section urbaine.....	83
21 Matrice des impacts et des répercussions résiduelles.....	130
22 Connaissance du milieu biophysique: tronçon Petite Vallée	
23 Connaissance du milieu biophysique: tronçon Pointe-à-la-Frégate	
24 Connaissance du milieu biophysique: tronçon Saint-Yvon/Saint-Héliier	
25 Connaissance du milieu biophysique: tronçon Anse-à-Valleau	
26 Connaissance du milieu humain: tronçon Petite-Vallée	
27 Connaissance du milieu humain: tronçon Pointe-à-la-Frégate	
28 Connaissance du milieu humain: tronçon Saint-Yvon/Saint-Héliier	
29 Connaissance du milieu humain: tronçon Anse-à-Valleau	
30 Etude de tracé: tronçon Petite-Vallée	
31 Etude de tracé: tronçon Pointe-à-la-Frégate	
32 Etude de tracé: tronçon Saint-Yvon/Saint-Héliier	
33 Etude de tracé: tronçon Anse-à-Valleau	
34 Localisation des impacts et des mesures de mitigation: tronçon Petite-Vallée	
35 Localisation des impacts et des mesures de mitigation: tronçon Pointe-à-la-Frégate	

- 36 Localisation des impacts et des mesures de mitigation: tronçon Saint-Yvon/Saint-Hélier
- 37 Localisation des impacts et des mesures de mitigation: tronçon Anse-à-Valleau

---

N.B. Les figures nos. 22 à 37 inclusivement sont présentées au dossier cartographique, à la fin du rapport.

## INTRODUCTION

La Direction des expertises et normes du ministère des Transports du Québec confiait, en septembre 1979, un mandat à Roche Ltée, Groupe-conseil, pour la réalisation d'une étude d'impact concernant la réfection de la route 132, entre Saint-Joachim-de-Tourelle et l'Anse-à-Valleau. Cette étude visait d'une part à évaluer les répercussions environnementales globales de ce réaménagement et d'autre part, à définir les mesures pouvant être prises pour atténuer l'ampleur et l'intensité des impacts attendus dans le territoire.

Dès l'amorce de cette étude, un inventaire du milieu a été réalisé, couvrant les aspects physiques, biologiques, humains et visuels du corridor, d'une longueur de 145 km. Les résultats de cet inventaire ont fait l'objet d'un rapport intitulé "Inventaire et analyse du milieu" (1980), lequel était accompagné d'un "Dossier cartographique" illustrant les données recueillies à l'échelle du 1:20 000, sur une bande d'une largeur variant de 2,5 à 3,5 km à partir de la mer.

Par la suite, deux études d'impact furent réalisées et déposées au ministère de l'Environnement en 1983 et en 1984 respectivement (Roche Ltée 1983; 1984), concernant d'une part le tronçon de route entre Sainte-Marthe-de-Gaspé et Marsoui et d'autre part, une série de sept tronçons localisés entre Cap-au-Renard et Gros-Morne: Cap-au-Renard, Cap-au-Renard à Sainte-Marthe-de-Gaspé, Ruisseau-à-Rebours à Rivière-à-Claude, Rivière-à-Claude à Petit-Cap, Mont-Saint-Pierre à Mont-Louis, Mont-Louis à l'Anse-Pleureuse et Anse-Pleureuse à Gros-Morne. Les travaux sur l'ensemble de ces tronçons ont depuis été réalisés.

De nouveaux travaux sont maintenant envisagés dans le cadre de ce vaste projet et ils visent la réfection de huit nouveaux tronçons qui doivent être réaménagés prioritairement en raison des déficiences géométriques prononcées qui s'y retrouvent. Dans plusieurs cas, les tronçons à réaménager rejoignent de part et d'autre des portions de route déjà réaménagées. Afin de faciliter la présentation de l'étude d'impact, les huit tronçons ont été regroupés en deux séries faisant chacune l'objet d'un rapport distinct. Alors qu'un autre rapport concerne quatre tronçons situés dans la M.R.C. de

Denis Riverin (Sainte-Marthe-de-Gaspé, Mont-Louis, Anse-Pleureuse et Gros-Morne), le présent rapport concerne quatre tronçons localisés dans la M.R.C. de La Côte-de-Gaspé. Plus précisément, tel qu'indiqué dans l'avis de projet présenté à l'annexe I, cette étude couvre 11,90 km de route, répartis comme suit:

- 1° Petite-Vallée (2,00 km);
- 2° Pointe-à-la-Frégate (4,10 km);
- 3° Saint-Yvon (4,40 km);
- 4° Anse-à-Valleau (1,40 km).

Il faut toutefois souligner que les quatre interventions qui sont envisagées dans le cadre du présent mandat ne constituent pas des éléments interdépendants mais plutôt quatre activités n'interférant pas entre elles; les seuls points communs entre les tronçons étudiés sont d'une part la nature de l'objectif principal visé, soit l'amélioration générale de la sécurité des usagers de la route 132 et, d'autre part, la localisation géographique globale, soit l'unique artère principale de la Gaspésie.

Pour atteindre les objectifs de l'étude, diverses activités ont été réalisées et sont présentées dans les sections qui suivent. Dans une première étape, la problématique du projet est définie de manière à faire ressortir l'importance des interventions projetées. Cette justification conduit à la présentation d'un tracé de référence.

La description du milieu récepteur fait l'objet de la deuxième section. Les zones d'étude y sont justifiées en fonction des objectifs du projet et les éléments des milieux biophysique et humain y sont dépeints.

La troisième section présente une analyse des tracés proposés en fonction des résistances du milieu récepteur alors que la section 4.0 fournit une description des tracés retenus.

Enfin, à la section 5.0, les impacts des tracés retenus sont évalués en détails et des mesures de mitigation sont proposées pour réduire l'intensité des impacts négatifs ou bonifier les impacts positifs.

Un dossier cartographique au 1:5 000 a été préparé pour illustrer les principaux éléments d'inventaire ainsi que les impacts et mesures de mitigation ponctuels. Ce dossier est présenté à la fin du rapport.

Le présent rapport ainsi qu'un résumé vulgarisé de l'étude sont déposés pour l'obtention du certificat d'autorisation de réalisation conformément à la Loi sur la qualité de l'environnement et au règlement général relatif à l'évaluation et à l'examen des impacts sur l'environnement.



## 1.0 PROBLEMATIQUE

---

Ce chapitre présente les principaux éléments de la problématique permettant de justifier le projet de réfection de quatre segments du tronçon 16 de la route 132. La situation est d'abord campée par un bref rappel historique ainsi que par l'analyse de la structure fonctionnelle du réseau routier actuel et des caractéristiques géométriques de la route. L'étape subséquente consiste à analyser l'élément dynamique, c'est-à-dire les caractéristiques de la circulation de même que l'aspect important qu'est la sécurité routière. Finalement, les objectifs poursuivis sont mis en évidence et les tracés de référence retenus pour les quatre segments sont présentés.

### 1.1 JUSTIFICATION DU PROJET

---

#### 1.1.1 HISTORIQUE

Au début des années 1960, le ministère de la Voirie du Québec décidait de procéder à la réfection de l'ancienne route 6 en remplacement de la voie ferrée entre Matane et Sainte-Anne-des-Monts. Cela devait être l'amorce d'un réaménagement global de la route 132 ceinturant la Gaspésie. Ces améliorations étant nécessaires afin de permettre à la route 132 de répondre à ses principales vocations, qui sont le tourisme et les échanges interrégionaux dans la péninsule gaspésienne.

Le projet actuel consiste à reconstruire sur une distance totale de 11,9 km, quatre tronçons de la route 132 situés entre les villages de Petite-Vallée à l'ouest et Anse-à-Valleau à l'est. Ces améliorations sont essentielles afin de corriger des déficiences géométriques prononcées et ainsi parachever le projet de réaménagement régional de la route 132 entre les villages de St-Joachim-de-Tourelle et Anse-à-Valleau qui avait été amorcé dès 1973.

### 1.1.2 LOCALISATION DU PROJET

Le projet consiste à l'amélioration de quatre segments du tronçon 16, situés sur le versant nord de la péninsule gaspésienne. La figure 1 permet de localiser ce tronçon, qui est sous la responsabilité du district 2 et de la région 1.

### 1.1.3 RESEAU ROUTIER

La route 132 relie les pôles touristiques et les villes étapes sur le circuit touristique majeur que constitue "le tour de la Gaspésie". De ce fait, elle constitue un lien routier de classe nationale. Elle relie Gaspé, principale agglomération urbaine de la Gaspésie, à Rimouski, centre administratif majeur provincial. Trois routes se greffent à la route 132, soit les routes 197, 198 et 299 qui facilitent les échanges nord-sud intra-Gaspésie.

### 1.1.4 CARACTERISTIQUES DE LA ROUTE 132

#### 1.1.4.1 Caractéristiques géométriques

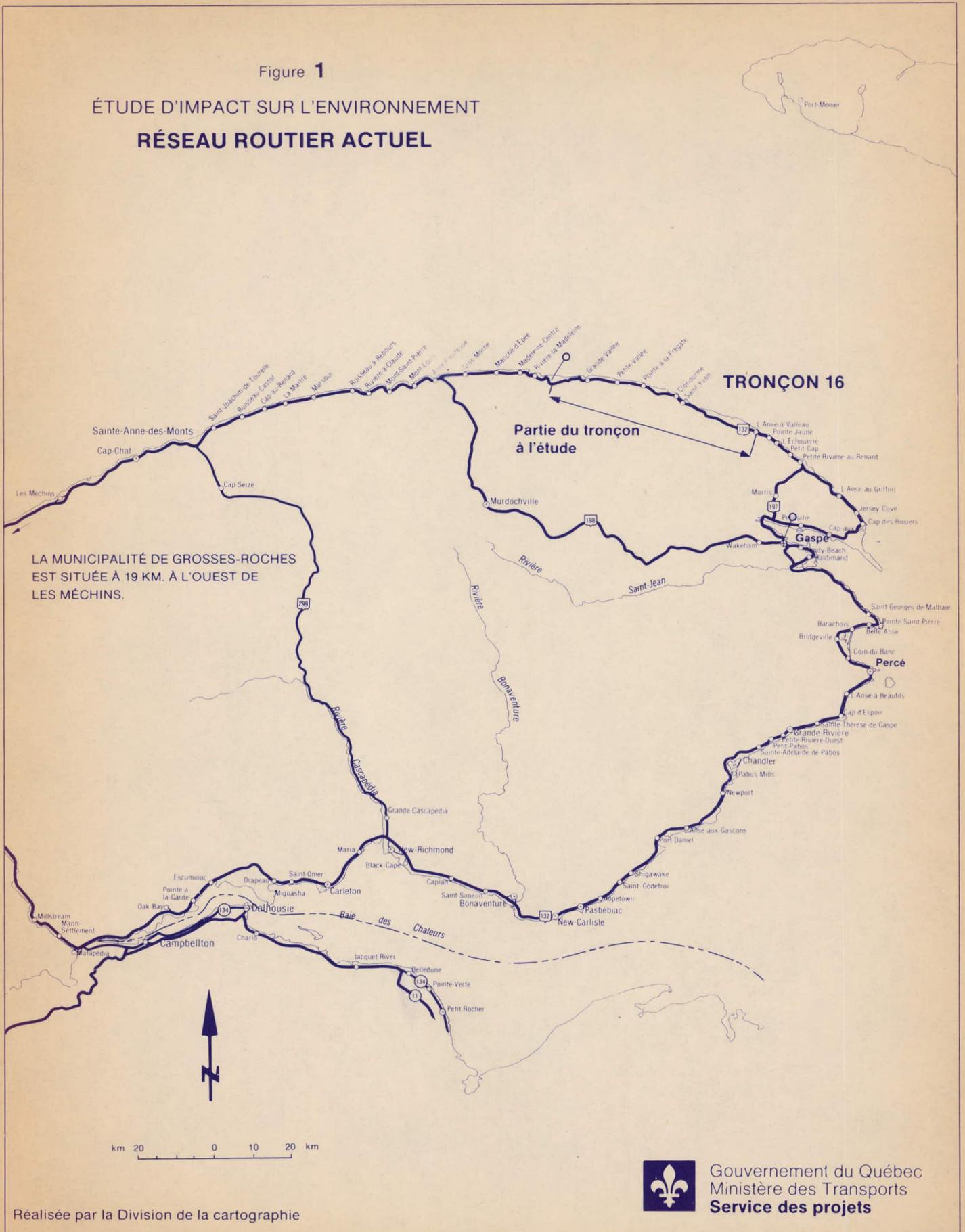
A l'intérieur des limites du tronçon 16, la route se situe principalement en milieu rural. La plate-forme de la route se compose généralement d'une surface pavée de 6,3 m avec des accotements de 1,2 m chacun. Ces dimensions sont légèrement inférieures aux normes actuelles pour ce type de route, qui prévoient une plate-forme composée d'une surface pavée de 7,0 m avec des accotements de 2,5 m chacun.

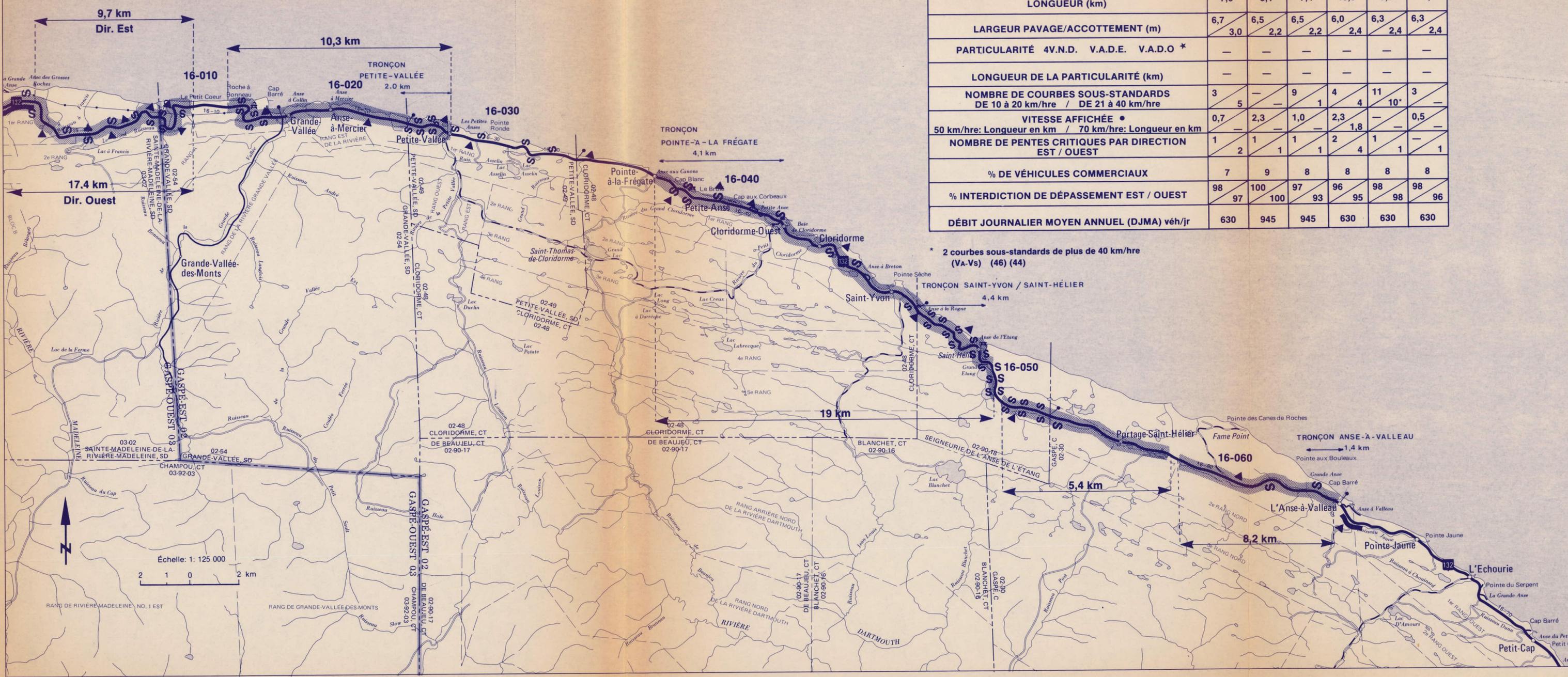
Les principales caractéristiques géométriques de la route sont illustrées à la figure 2. On y trouve également, pour chaque section de route, un tableau indiquant: la longueur de la section, la largeur du pavage et des deux accotements; la présence d'une particularité (s'il y a lieu) ainsi que sa longueur; le nombre de courbes sous-standard dans l'intervalle de 10 à 20 km/h et dans celui de 21 à 40 km/h; la vitesse affichée exprimée d'après la longueur des sections de 50 km/h et de 70 km/h; le nombre de pentes critiques dans chaque direction; le pourcentage de véhicules commerciaux, le pourcentage d'interdiction de dépassement pour chaque direction et le débit journalier moyen annuel.

Plusieurs éléments de déficience sont présents sur le tronçon de route à l'étude. Le tracé de la route est très sinueux, comprenant 50 courbes sous-standard, localisées à la figu-

Figure 1

# ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT RÉSEAU ROUTIER ACTUEL





TRONÇON-SECTION	16-010	16-020	16-030	16-040	16-050	16-060
LONGUEUR (km)	7,6	5,1	7,4	15,8	8,0	12,2
LARGEUR PAVAGE/ACCOTTEMENT (m)	6,7 / 3,0	6,5 / 2,2	6,5 / 2,2	6,0 / 2,4	6,3 / 2,4	6,3 / 2,4
PARTICULARITÉ 4V.N.D. V.A.D.E. V.A.D.O *	-	-	-	-	-	-
LONGUEUR DE LA PARTICULARITÉ (km)	-	-	-	-	-	-
NOMBRE DE COURBES SOUS-STANDARDS DE 10 à 20 km/hre / DE 21 à 40 km/hre	3 / 5	- / -	9 / 1	4 / 4	11 / 10*	3 / -
VITESSE AFFICHÉE • 50 km/hre: Longueur en km / 70 km/hre: Longueur en km	0,7 / -	2,3 / -	1,0 / -	2,3 / 1,8	- / -	0,5 / -
NOMBRE DE PENTES CRITIQUES PAR DIRECTION EST / OUEST	1 / 2	1 / 1	1 / 1	4 / 4	1 / 1	1 / 1
% DE VÉHICULES COMMERCIAUX	7	9	8	8	8	8
% INTERDICTION DE DÉPASSEMENT EST / OUEST	98 / 97	100 / 100	97 / 93	96 / 95	98 / 98	98 / 96
DÉBIT JOURNALIER MOYEN ANNUEL (DJMA) véh/jr	630	945	945	630	630	630

\* 2 courbes sous-standards de plus de 40 km/hre (VA-Vs) (46) (44)

Figure  
ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT  
RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 132  
TRONÇON 16  
CARACTÉRISTIQUES GÉOMÉTRIQUES

- LÉGENDE**
- VOIE AUXILIAIRE
  - PENTE CRITIQUE
  - COURBE SOUS-STANDARD
  - LIMITE DE SECTIONS D'INVENTAIRE
  - 16-040** TRONÇON 16, SECTION 040
  - ★ PARTICULARITÉ
    - 4V.D. 4 VOIES DIVISÉES
    - 4V.N.D. 4 VOIES NON DIVISÉES
    - V.A.D.E. VOIE AUXILIAIRE DIRECTION EST
    - V.A.D.O. VOIE AUXILIAIRE DIRECTION OUEST
  - VITESSE AFFICHÉE
    - LONGUEUR TOTALE DE LA SECTION MOINS [LONGUEUR (50 Km/Hre) + LONGUEUR (70 Km/Hre)]
    - CORRESPOND À LA VITESSE (90 Km/Hre)
  - ZONE DE NON DÉPASSEMENT

(DJMA) - 1986

Réalisée par la Division de la cartographie

re 2. Parmi ces courbes, 30 sont sous-standard de 10 à 20 km/h, 18 sont sous-standard de 21 à 40 km/h et 2 courbes sont sous-standard de respectivement 44 et 45 km/h. De plus, la présence de six pentes critiques en direction est et neuf en direction ouest constitue une déficience majeure qui se traduit par la formation de pelotons asservis par des véhicules commerciaux en tête, dont la vitesse diminue jusqu'à 15 km/h en certaines occasions. Cette caractéristique, conjuguée avec la présence de zones de longueur allant jusqu'à 19 kilomètres sans opportunité de dépassement, est une source importante de frustration pour le conducteur, susceptible d'occasionner un accident lors d'une tentative de dépassement dans une zone à visibilité restreinte.

Certaines sections du tronçon à l'étude comportent des concentrations importantes de déficiences géométriques. En particulier, les sections 16-10 à 16-30 renferment un intervalle de 10,3 km sans possibilité de dépassement. La section 16-10, entre les chaînages 0 et 2 100 m, présente trois courbes sous-standard de 32, 35 et 36 km/h, ainsi que cinq courbes sous-standard entre les chaînages 4 500 et 6 500 m dont deux de 32 et 35 km/h. La présence d'une pente critique en direction est ainsi qu'en direction ouest vient amplifier le phénomène de pelotons.

Une concentration importante de courbes sous-standard (6) sur la section 16-30 (chaînage 0 à 1 600 m), conjuguée avec la présence d'une pente critique en direction est de même qu'en direction ouest, est située à la limite d'une zone de 10,3 km sans possibilité de dépassement. Sur l'autre portion de la section 16-30, quatre courbes sous-standard sont répertoriées dont une de 33 km/h.

La section 16-40 comporte huit courbes sous-standard dont une de 32 et deux de 37 km/h, en plus de deux pentes critiques en direction est et quatre en direction ouest.

La section 16-50 comporte 21 courbes sous-standard dont les plus critiques sont de 32, 38, 39, 44 et 46 km/h. Ces déficiences conjuguées à la présence d'une pente critique en direction est de même qu'en direction ouest rendent ce tronçon particulièrement éprouvant pour les usagers, d'autant plus que celui-ci constitue la portion est d'un intervalle de 19 km sans possibilité de dépassement.

La section 16-60 comporte trois courbes sous-standard ainsi qu'une pente critique en direction ouest. Un intervalle de 5,4 km où le dépassement est interdit chevauche cette section

de même que la section 16-50. On retrouve sur la section 16-60 un second intervalle de 8,2 km où le dépassement n'est pas permis.

#### 1.1.4.2 Caractéristiques structurales

La construction de la route actuelle s'est réalisée en plusieurs étapes. Certaines sections ou segments de celles-ci furent reconstruites lors d'améliorations ponctuelles. L'inventaire structural permet d'évaluer le niveau de détérioration de la route et de mettre en évidence les sections de route ayant atteint une détérioration avancée ou excessive. Celles-ci sont décrites au tableau I; les remarques s'appliquant à la section 16-30, dont les relevés structuraux (1985) sont antérieurs à la réfection de la route en 1986, ont été utilisées pour actualiser l'état structural de la route sur les autres sections.

La problématique de l'état structural de la route se résume principalement à des segments, de 1,8 km de la section 16-40, de 2,5 km de la section 16-50, et 10,8 km de la section 16-60, dont la détérioration est avancée et même excessive pour certains segments.

#### 1.1.5 CARACTERISTIQUES DE LA CIRCULATION

##### 1.1.5.1 Débits de circulation

Une évaluation de la circulation sur le versant nord de la péninsule gaspésienne permet de constater une diminution graduelle du volume de circulation en allant vers l'est. En particulier à l'est de l'intersection de la route 299 et de Sainte-Anne-des-Monts, le débit journalier (DJMA 86) diminue à 1 200 véhicules avant d'augmenter à 1 420 véhicules à Marsoui et d'atteindre 1 260 véhicules à l'intersection de la route 198 et de l'Anse-Pleureuse. Plus à l'est, le débit journalier se maintient à 630 véhicules avec une pointe de 945 véhicules au niveau de Petite-Vallée. Le volume observé (DJMA) sur chaque section est présenté à la figure 2.

L'évolution antérieure de la circulation mesurée à Grosses-Roches, municipalité située à l'est de Matane, est présentée au tableau II, alors que l'évolution à Gaspé (Douglstown) est présentée au tableau III. Le débit journalier moyen annuel et estival y est compilé pour les 25 dernières années, soit la période 1962-1987. Une baisse importante a été observée au cours des années 1980-82, période de récession au

TABLEAU I

INVENTAIRE STRUCTURAL — ROUTE 132 — SECTIONS PRESENTANT UN NIVEAU DE DETERIORATION AVANCEE A EXCESSIVE (1)

MUNICIPALITES	SECTION	SOUS-SECTIONS		LONGUEUR	QUALITE (2)	FISSURATION COTE PONDEREE (3)	REMARQUE
		N°	CHAINAGE				
Petite-Vallée	16-30	02	1,708	1,509	E55	5	Couche d'usure avec couche de correction 1986
" "	"	03	3,217	2,003	E55	5	Couche d'usure avec couche de correction 1986
Cloridorme	16-40	05	8,617	1,815	E55	3	
Seigneurie de l'Anse de l'Etang	16-50	01	0,000	2,544	D53	7	
Gaspé	16-60	01	0,000	1,929	D53	5	
"	"	02	1,929	1,785	D53	5	
"	"	03	3,741	2,481	D54	5	
"	"	04	6,195	1,598	D53	5	
"	"	05	7,793	1,680	D53	5	
"	"	06	9,473	1,447	E55	5	

SOURCE: Service des relevés techniques, ministère des Transports, janvier 1988.

(1) Les relevés de profilométrie et de déflexion datent de septembre 1985.

(2) La qualité exprime la détérioration de la chaussée.

A minime

B légère

C moyenne

D avancée

E excessive

(3) La fissuration s'évalue par une cote pondérée (1 à 9) qui tient compte des fissures transversales, longitudinales et irrégulières. La cote 1 indique une absence de fissuration, alors que la cote la plus élevée, 9, indique une fissuration excessive.

TABLEAU II

EVOLUTION DE LA CIRCULATION SUR LA ROUTE 132 — MUNI-  
CIPALITE DE GROSSES-ROCHES — 1962-1987

ANNEE	DJMA	DJME	% AUGMENTATION (1)
1962	909	1 353	-
1963	866	1 236	- 4,7
1964	820	1 211	- 5,3
1965	838	1 246	2,2
1970	1 227	1 791	-
1971	1 348	1 960	9,9
1973	1 601	2 425	18,8
1974	1 682	2 616	5,1
1975	1 746	2 581	3,8
1976	1 665	2 508	- 4,6
1977	1 760	2 593	5,7
1978	1 845	2 688	4,8
1979	1 879	2 726	1,8
1980	1 778	2 522	- 5,4
1981	1 741	2 466	- 2,1
1982	1 554	2 206	-10,7
1983	1 567	2 261	0,8
1984	1 699	2 398	8,4
1985	1 739	2 388	2,4
1986	1 827	2 572	5,1
1987	2 005	2 790	9,7

SOURCE: Service des relevés techniques, ministère des  
Transports.

(1) % d'augmentation du DJMA de l'année par  
rapport à l'année précédente.

TABLEAU III

EVOLUTION DE LA CIRCULATION SUR LA ROUTE 132 — MUNI-  
CIPALITE DE GASPE (DOUGLASTOWN) — 1962-1987

ANNEE	DJMA	DJME	% AUGMENTATION (1)
1962	689	1 055	-
1963	664	1 087	- 3,6
1964	695	1 174	4,6
1965	758	1 194	9,1
1966	820	1 274	8,2
1967	852	1 348	3,9
1968	947	1 541	11,2
1972	808	1 194	-
1973	909	1 368	12,5
1974	1 206	-	32,7
1975	1 348	2 035	11,8
1976	1 307	1 993	- 3,0
1977	1 400	2 073	7,1
1978	1 432	2 139	2,3
1979	1 565	2 196	9,3
1980	1 447	2 028	- 7,5
1981	1 444	2 064	- 0,2
1982	1 311	1 868	- 9,2
1983	1 357	1 928	3,5
1984	1 480	2 171	9,1
1985	1 486	2 083	0,4
1986	1 486	2 055	0,0
1987	1 595	2 265	7,3

SOURCE: Service des relevés techniques, ministère des  
Transports.

(1) % d'augmentation du DJMA de l'année par  
rapport à l'année précédente.

niveau international. Par la suite une croissance soutenue a été observée durant les quatre dernières années principalement au niveau de Grosses-Roches.

Ce sont les compteurs permanents du Ministère les plus près du tronçon à l'étude. Il est intéressant de constater qu'ils ont sensiblement le même taux moyen de croissance annuel. Etant situés de part et d'autre du tronçon 16, on peut présumer que la croissance de la circulation a été similaire sur ce tronçon, soit un taux de 3,25% par année.

Une projection linéaire de la circulation est présentée au tableau IV pour les vingt prochaines années. Le taux de croissance annuel projeté est de 2% pour la période 1988-1993, 1,8% pour la période de 1993-1998, 1,7% pour la période de 1998-2003 et 1,6% pour la période 2003-08. Cette projection est conditionnelle à un contexte économique favorable à la croissance.

TABLEAU IV

PROJECTION DE LA CIRCULATION SUR LA ROUTE 132  
TRONCON 16 — GRANDE-VALLEE A L'ANSE-A-VALLEAU

ANNEE	SECTIONS	SECTIONS
	16-10, 16-40, 16-50, 16-60 (DJMA)	16-20, 16-30 (DJMA)
1987	630	945
1992	695	1 045
1997	760	1 145
2002	825	1 245
2007	895	1 355

#### 1.1.5.2 Capacité de la route et niveau de service

L'évaluation du débit de service permet de définir le niveau de service actuel et prévisible selon les projections de circulation. Cette évaluation est basée sur la méthode de calcul présentée dans le volume "Highway Capacity Manual". Plus spécifiquement elle tient compte de la largeur des voies de circulation, de l'accotement, de la distribution directionnelle du trafic, de l'inclinaison longitudinale de la route,

de la composition du trafic (% de véhicules commerciaux) du niveau de service désiré. Le niveau de service actuel est bon (B) sur le tronçon à l'étude. Le niveau de service (C), soit l'équivalent de 1 330 véhicules par jour, ne serait pas atteint avant vingt ans. Au niveau de service (D), cette route peut supporter jusqu'à 4 400 véhicules par jour. En définitive, la capacité de la route actuelle est suffisante, la problématique se situant principalement au niveau de sa géométrie qui est largement déficiente.

#### 1.1.5.3 Principaux échanges

La route 132 permet les échanges entre les municipalités localisées en bordure du fleuve. De plus, les mouvements associés au tourisme sont très importants. Les résultats d'une enquête origine-destination réalisée en Gaspésie durant l'été 1978, comprenant en particulier six postes d'enquête de part et d'autre du tronçon à l'étude, sont présentés au tableau V.

L'analyse de ces résultats démontre que les motifs de déplacements varient selon les sites. Ainsi, le loisir y constitue le principal motif de déplacement (61 à 69%). Par contre, au poste situé au nord de Gaspé (132-16-160) le loisir (47,4%) et le travail (46,4%) constituent des motifs de déplacement équivalents, alors que les résultats enregistrés au poste situé à l'ouest de Gaspé (198-02-70), révèlent que les usagers circulent sur la route 198 majoritairement pour le travail (55%), ce qui est corroboré par le pourcentage élevé de camions (17,4%).

En ce qui concerne l'origine des usagers, les résultats indiquent que sur la route 198 les usagers proviennent principalement de Murdochville (57,6%) et se dirigent surtout vers Gaspé. Cette route dessert donc principalement les mouvements régionaux. Le tronçon 16 de la route 132 dessert pour sa part les localités situées en bordure du Saint-Laurent, de Grande-Vallée jusqu'à Gaspé. Ce tronçon fait partie de l'itinéraire touristique principal du tour de la Gaspésie, le trafic interrégional de transit pouvant y représenter jusqu'à 30% du volume de circulation.

Le poste d'enquête (132-15-50) situé près de Sainte-Anne-des-Monts a permis de caractériser les mouvements en direction ouest. Les principales origines sont Marsoui — La Martre (26,9%), Gaspé (24,7%), Mont-Saint-Pierre, Rivière-à-Claude (17,2%), Saint-Maxime-du-Mont-Louis — Sainte-Madeleine-de-la-Rivière-Madeleine (9,1%), Percé (8,1%), Murdochville (7,7%), Grande-Vallée — Cloridorme — Petite-Vallée (4,3%).

TABLEAU V

RESULTATS D'UNE ENQUETE ORIGINE-DESTINATION (1978) — REGION 1 — GASPESIE

LOCALISATION DU POSTE ORIGINE-DESTINATION	ROUTE, TRONCON SECTION	ANNEE (1)	DJME (2)	PERSONNES (3)	CAMIONS (%)	% DES VEHICULES PAR BUT DE VOYAGE			
						TRAVAIL	MAGASIN	PLAISIR	AUTRES
Ste-Anne-des-Monts (à l'ouest)	132-15-30	1978	3 926	2,4	5,9	27,4	3,8	67,8	1,0
Ste-Anne-des-Monts (au sud)	299-02-100	1978	1 096	2,4	7,6	29,6	1,2	69,0	0,2
St-Joachim-de-Tourelle (à l'est)	132-15-50	1978	1 800	2,5	14,3	34,4	3,9	61,0	0,7
Gaspé (Baie-de-Gaspé-Sud) (au nord)	132-16-160	1978	4 582	2,3	4,0	46,4	4,6	47,4	1,6
Gaspé (Wakeham) (à l'ouest)	198-02-70	1978	642	2,2	17,4	55,3	0,6	40,7	3,4
Gaspé (Douglas Ouest) (au sud)	132-17-40	1978	2 122	2,2	5,9	54,0	2,6	39,2	4,2

SOURCE: Service des relevés techniques, ministère des Transports.

(1) Année de l'enquête origine-destination.

(2) Volume total des deux directions pour le jour moyen des mois d'été de 1978.

(3) Nombre moyen de personnes par véhicule.

Les principales destinations sont Sainte-Anne-des-Monts (31,2%), Matane (13,1%), Québec (9,5%), Cap-Chat (9,2%), Montréal (9,0%), Rimouski (8,9%).

Rappelons que, tel que présenté à la figure 2 pour chaque section de route, le pourcentage de véhicules commerciaux est généralement de 9%. Cette caractéristique prend une importance particulière dans les pentes critiques où la vitesse des véhicules commerciaux diminue jusqu'à 15 km/h à certaines occasions.

#### 1.1.6 SECURITE ROUTIERE

Les accidents déclarés sont compilés par municipalité au tableau VI. Une synthèse des taux d'accidents et des taux critiques est présentée au tableau VII. Le taux d'accidents tient compte du nombre d'accidents, du débit journalier moyen annuel, de la longueur inventoriée et de la période d'étude. Le taux critique, en plus des paramètres énumérés précédemment, introduit l'aspect statistique, c'est-à-dire qu'il détermine le seuil en deçà duquel le nombre d'accidents n'est pas significatif et a une valeur aléatoire.

Les taux d'accidents calculés pour Grande-Vallée et Cloridorme (respectivement de 12,7 et 15,8) excèdent de beaucoup le taux critique. Une comparaison avec le taux d'accidents moyen pour cette catégorie de route provinciale, qui est de 2,58, est symptomatique d'une fréquence plus élevée d'accidents sur ces tronçons. Cette situation peut être imputée en partie à la géométrie déficiente de ces sections. Cependant, cette corrélation n'est pas implicite; ainsi, la section localisée dans la Seigneurie de l'Anse de l'Etang a un taux d'accidents inférieur au taux critique, en dépit d'une géométrie très déficiente. Cette situation origine possiblement du comportement du conducteur qui, confronté à des conditions de circulation difficiles, conduit sur la défensive. Lorsqu'il retrouve une géométrie plus favorable, elle devient l'exutoire de l'impatience accumulée, malgré le fait que les conditions de dépassement ne soient pas nécessairement adéquates en terme de visibilité. Ce qui peut occasionner, sur une section donnée, un nombre d'accidents supérieur à celui enregistré sur une section voisine qui comporte pourtant plus de déficiences géométriques.

L'évaluation du taux d'accidents pour les municipalités localisées sur le tronçon 16 permet d'identifier une fréquence anormale d'accidents. Il importe donc de corriger ce problè-

TABLEAU VI

COMPILATION DES ACCIDENTS PAR MUNICIPALITE — 1984-1986 — ROUTE 132 — TRONCON 16

GRANDE-VALLEE									
ACCIDENTS						VICTIMES			
ANNEE	MORTELS	BL. GRAVES	BL. MINEURS	D.M.S	TOTAL	MORTES	BL. GRAVES	BL. MINEURS	TOTAL
1986	0	1	4	13	18	0	1	8	9
1985	0	0	3	13	16	0	0	3	3
1984	0	2	9	15	26	0	2	16	18

PETITE-VALLEE									
ACCIDENTS						VICTIMES			
ANNEE	MORTELS	BL. GRAVES	BL. MINEURS	D.M.S	TOTAL	MORTES	BL. GRAVES	BL. MINEURS	TOTAL
1986	0	0	3	5	8	0	0	8	8
1985	0	0	1	5	6	0	0	1	1
1984	0	1	1	0	2	0	1	1	2

CLORIDORME									
ACCIDENTS						VICTIMES			
ANNEE	MORTELS	BL. GRAVES	BL. MINEURS	D.M.S	TOTAL	MORTES	BL. GRAVES	BL. MINEURS	TOTAL
1986	0	2	7	5	14	0	3	8	11
1985	0	0	4	15	19	0	0	4	4
1984	0	2	6	21	29	0	1	8	9

SEIGNEURIE DE L'ANSE DE L'ETANG									
ACCIDENTS						VICTIMES			
ANNEE	MORTELS	BL. GRAVES	BL. MINEURS	D.M.S	TOTAL	MORTES	BL. GRAVES	BL. MINEURS	TOTAL
1986	0	0	0	3	3	0	0	0	0
1985	0	1	1	1	3	0	1	1	2
1984	0	1	1	4	6	0	1	3	4

GASPE									
ACCIDENTS						VICTIMES			
ANNEE	MORTELS	BL. GRAVES	BL. MINEURS	D.M.S	TOTAL	MORTES	BL. GRAVES	BL. MINEURS	TOTAL
1986	0	6	37	96	139	0	6	54	60
1985	4	17	37	163	221	4	25	54	83
1984	2	13	47	142	204	2	18	65	85

SOURCE: Service des relevés techniques. Section sécurité des infrastructures.

TABLEAU VII

## EVALUATION DU TAUX D'ACCIDENTS — ROUTE 132 — TRONCON 16

MUNICIPALITE	SECTION	LONGUEUR (km)	ACCIDENTS	T.A.	T.C.
Grande-Vallée	16-10	7,6	60	5,5	2,3
	16-20	5,1			
	Global	12,7			
Petite-Vallée	16-30	7,4	16	2,1	2,4
Cloridorme	16-40	15,8	62	5,7	2,3
Seigneurie de l'Anse de l'Etang	16-50	8,0	12	2,2	2,6

SOURCE : Service des relevés techniques. Section sécurité des infrastructures.

PERIODE: Trois années: 1984, 1985 et 1986.

N.B. : L'évaluation du taux d'accidents pour la municipalité de Gaspé n'est pas présentée, car l'étendue de celle-ci, combinée avec des variations ponctuelles importantes du débit rend le taux non représentatif.

me à sa source, par un réaménagement des sections à géométrie déficiente.

---

## 1.2 OBJECTIFS POURSUIVIS

---

Les constatations précédentes, concernant d'une part les caractéristiques géométriques et structurales de la route 132, et d'autre part la sécurité routière sur celle-ci, semblent justifier une intervention du Ministère. Dans ce contexte, l'objectif premier du Ministère vise l'amélioration de la géométrie de la route pour assurer une plus grande sécurité aux usagers.

L'objectif second de l'intervention concerne l'aspect qualité structurale de la route, c'est-à-dire que le Ministère se doit de préserver et de redonner, lorsque requis, une chaussée de qualité qui réponde aux attentes des usagers.

Plus spécifiquement, les objectifs de réaménagement pour chacune des quatre sections sont:

1. Tronçon Petite-Vallée  
Ce tronçon est enclavé dans un intervalle de 10,3 km sans possibilité de dépassement. Le réaménagement devra donc apporter une amélioration à la visibilité et offrir ainsi des possibilités de dépassement à l'extérieur du village.
2. Tronçon Pointe-à-la-Frégate à la Petite-Anse  
Ce tronçon, situé dans un terrain très vallonné, comporte des pentes critiques dans les deux directions ainsi que plusieurs courbes sous-standard. De plus, il est enclavé dans un intervalle de 19 km sans possibilité de dépassement. Le réaménagement visera donc à atténuer les pentes critiques et à corriger les courbes sous-standard de façon à offrir des opportunités de dépassement sécuritaire. De plus, les objectifs de réaménagement visent le réaligement des intersections avec les routes secondaires, afin d'améliorer par là encore la sécurité des usagers.
3. Tronçon Saint-Yvon/Saint-Hélier  
Ce tronçon est, comme celui de Pointe-à-la-Frégate, enclavé dans une zone de 19 km sans possibilité de

dépassement. Les objectifs de réaménagement visent principalement à corriger cette lacune. L'état de détérioration avancée de la chaussée constitue également un impératif à la reconstruction de ce tronçon.

4. Tronçon Anse-à-Valleau

Ici encore, il s'agira de corriger les courbes sous-standard afin de fournir des opportunités de dépassement dans un intervalle de 8,2 km où celles-ci sont actuellement inexistantes. Le réaménagement comporte également un objectif d'uniformisation de la section urbaine du village.

---

1.3 RECHERCHE ET ANALYSE DE SOLUTIONS

---

La recherche de solutions pour le réaménagement des quatre sections du tronçon 16 est passée par l'analyse de trois hypothèses conceptuelles soit: le réaménagement majeur de la route dans son tracé actuel, l'aménagement dans un nouveau tracé ou une combinaison des deux.

Dans les quatre cas, les solutions retenues appartiennent à la troisième hypothèse, puisqu'elles impliquent le réaménagement à même le tracé actuel lorsque possible et l'emprunt de nouveaux tracés lorsque le tracé existant comporte des limitations importantes au niveau géométrique (courbes sous-standard, pentes critiques, visibilité restreinte).

---

1.4 PRESENTATION DES TRACES DE REFERENCE

---

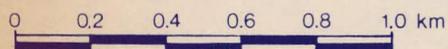
Les figures 3 à 6 inclusivement présentent les tracés de référence proposés par le Ministère pour chacun des tronçons à l'étude.

1.4.1 TRONCON PETITE-VALLEE

Le réaménagement proposé à Petite-Vallée (figure 3) prévoit le redressement de six courbes sous-standard et des modifications au profil vertical. Le redressement de ces courbes



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



1:20000

N° de projet: 6276

Equidistance des courbes: 10 mètres

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



Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports  
Service de l'environnement

Étude d'impact sur l'environnement

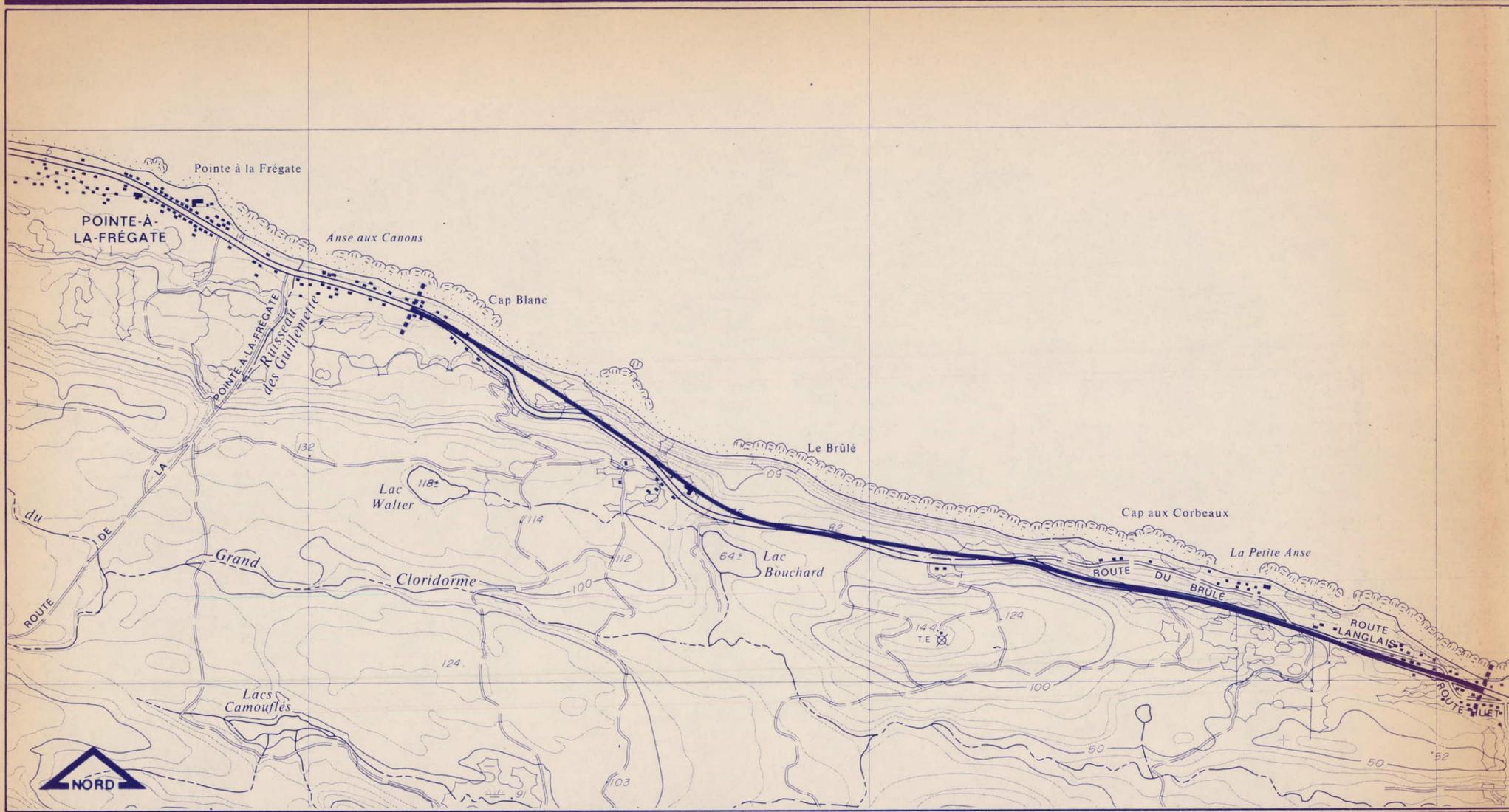
## Réaménagement de la route 132

Tronçon Petite-Vallée

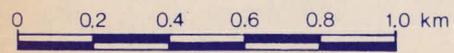
TRACÉ DE RÉFÉRENCE

**ROCHE**

Figure 3



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



1:20000

N° de projet: 6276

Equidistance des courbes: 10 mètres

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



Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports  
Service de l'environnement

Étude d'impact sur l'environnement

## Réaménagement de la route 132

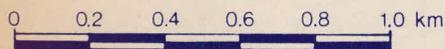
Tronçon Pointe-à-la-Frégate

TRACÉ DE RÉFÉRENCE

**ROCHE**



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



1:20000

N° de projet : 6276

Equidistance des courbes : 10 mètres

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



Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports  
**Service de l'environnement**

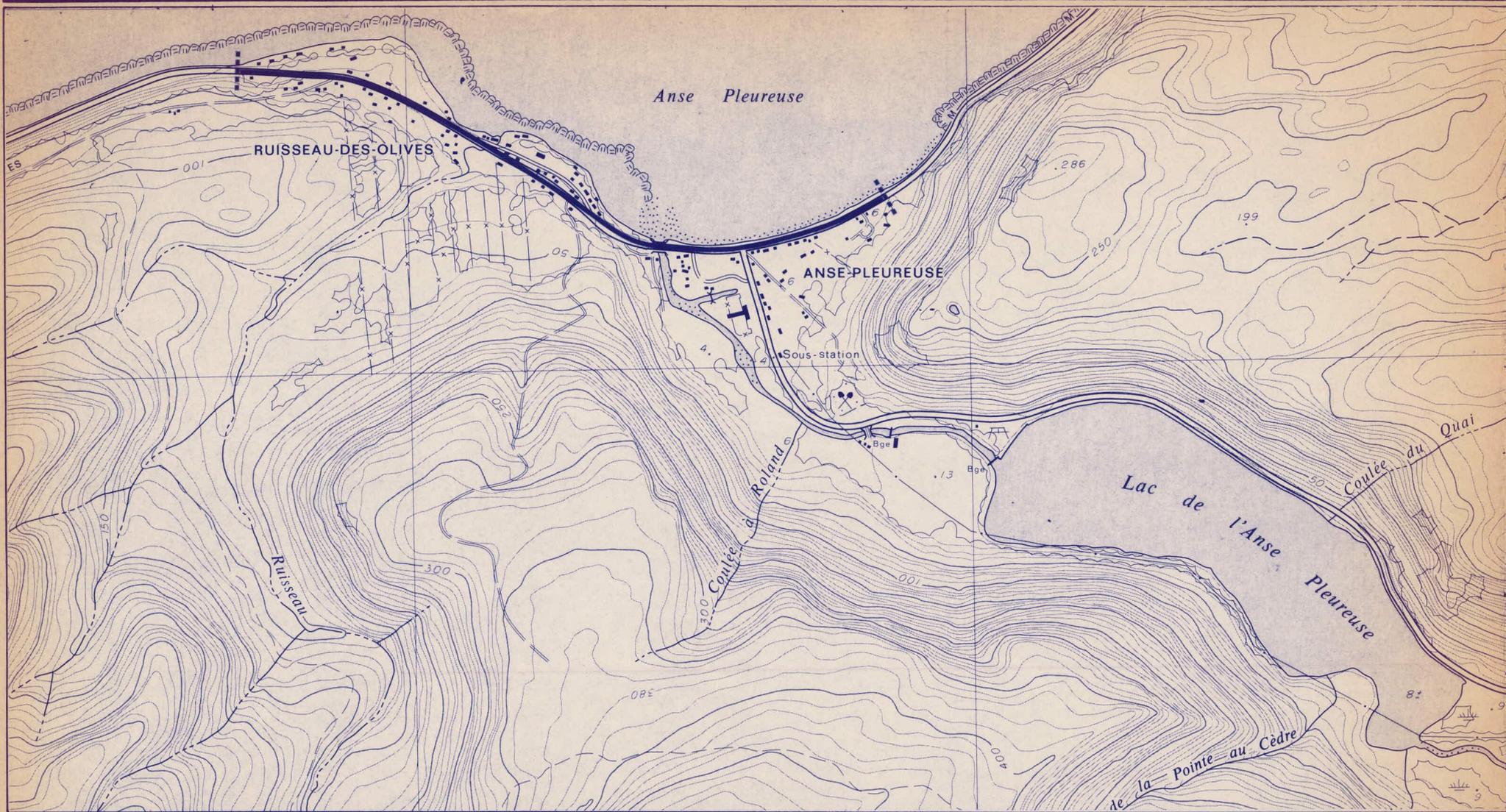
Étude d'impact sur l'environnement  
**Réaménagement  
de la route 132**

Tronçon Saint-Yvon / Saint-Hélier

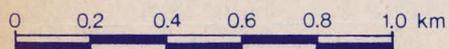
**TRACÉ DE RÉFÉRENCE**

Figure  
**5**

**ROCHE**



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



1:20000

N° de projet: 6276

Équidistance des courbes: 10 mètres

**ROCHE**

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



Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports  
Service de l'environnement

Étude d'impact sur l'environnement

## Réaménagement de la route 132

Tronçon Anse Pleureuse

TRACÉ DE RÉFÉRENCE

Figure  
6

n'étant pas possible en demeurant dans l'axe actuel, le projet prévoit un réalignement majeur entre les chaînages 0+200 et 1+300. Ces modifications apporteront une amélioration sensible de la visibilité, ce qui donnera des possibilités de dépassement et atténuera par le fait même le phénomène de pelotons. Cette amélioration de la visibilité aura sans aucun doute une incidence positive sur les risques d'accidents.

Le tracé actuel pourra cependant être conservé dans le milieu urbain de Petite-Vallée, soit entre les chaînages 1+300 et 1+968. La vitesse affichée y sera de 50 km/h, ce qui permettra au trafic local de s'harmoniser avec le trafic de transit.

#### 1.4.2 TRONCON POINTE-A-LA-FREGATE

L'amélioration du tronçon Pointe-à-la-Frégate doit être envisagée, en partie du moins, hors du tracé actuel. Un terrain très vallonné ainsi que la présence de cinq courbes sous-standard, dont deux de forte amplitude, ne se prêtent pas à des corrections géométriques majeures. L'élimination de ces cinq courbes par l'adoption d'un nouveau tracé (figure 4) améliorera la visibilité et permettra par conséquent d'offrir des opportunités de dépassement sécuritaire.

Par ailleurs, le réalignement des intersections avec les routes secondaires permettra aux usagers d'intégrer la route 132 en disposant d'une meilleure visibilité, qui leur permettra de choisir leur créneau en toute sécurité.

Une diminution de la fréquence d'accidents est susceptible d'être observée suite à la réalisation de ces travaux.

#### 1.4.3 TRONCON SAINT-YVON/SAINT-HELIER

Ici encore, l'amélioration du tronçon ne peut être réalisée complètement dans l'axe actuel de la route. Le nombre élevé de courbes sous-standard nécessite des redressements majeurs de la route, de sorte que celle-ci sera reconstruite, pour une partie, dans un nouveau corridor d'une longueur de 1,5 km (voir figure 5). L'axe actuel sera cependant conservé sur une longueur de 2,9 km, et réaménagé dans une emprise élargie à 35 m.

Ces travaux permettront de redresser 13 courbes sous-standard dont six sont supérieures à 30 km/h, ce qui améliorera la

visibilité et fournira des possibilités de dépassement, améliorant du coup la sécurité des usagers et atténuant grandement les problèmes de pelotons.

#### 1.4.4 TRONCON ANSE-A-VALLEAU

Le tronçon de l'Anse-à-Valleau sera réaménagé principalement dans l'axe actuel, à l'exception d'une partie à l'ouest de la municipalité (voir figure 6) où un réalignement est proposé sur une longueur approximative de 400 m.

Les travaux vont permettre d'améliorer une longueur totale de 1,4 km de route, dont 800 m en section type rurale à l'ouest et 600 m en section type urbaine, qui se prolonge jusqu'au tronçon de route qui vient d'être réaménagé à l'intérieur du village. Une uniformité de la section urbaine dans l'Anse-à-Valleau sera un avantage en terme de continuité, de la qualité et du standard de route offert aux usagers.



## 2.0 CONNAISSANCE DU MILIEU

Le présent chapitre fournit la justification des zones d'étude ainsi qu'une description des éléments des milieux biophysique et humain. Les descriptions sont généralement présentées par élément du milieu, pour l'ensemble des tronçons; lorsque nécessaire, des textes spécifiques portent sur chaque tronçon. Les cartes de connaissance des milieux biophysique et humain sont présentées à la fin du rapport, dans le dossier cartographique.

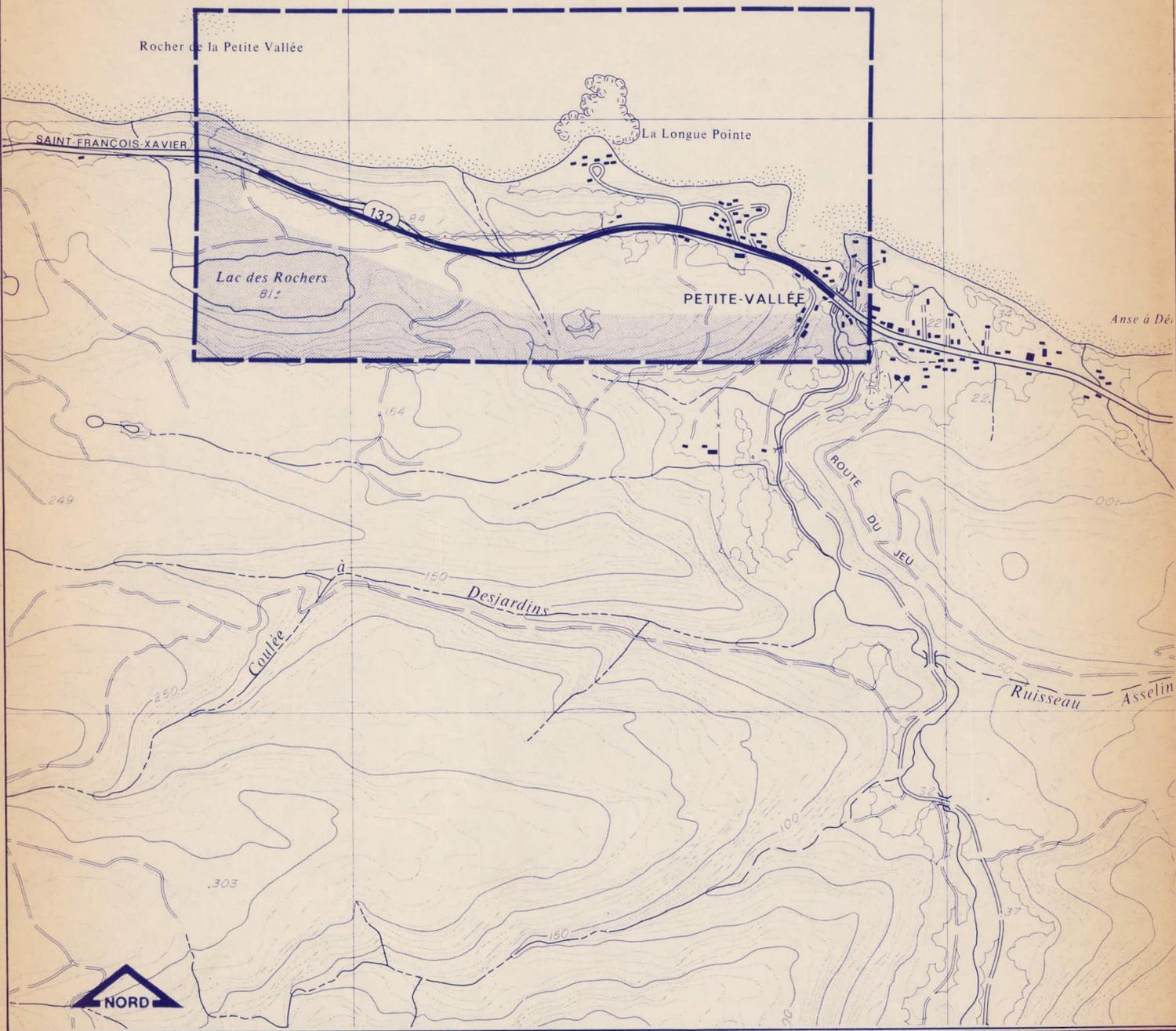
Il est à noter que la majeure partie des informations qui ont servi à la description du milieu proviennent du rapport d'"Inventaire et analyse du milieu" (1980), présenté en introduction. Lorsque possible, ces données ont été actualisées.

### 2.1 IDENTIFICATION ET JUSTIFICATION DES ZONES D'ETUDE

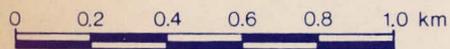
L'objectif du projet à l'étude consiste essentiellement à réaménager quatre tronçons de la route 132 qui présentent des déficiences géométriques importantes. Dans tous les cas, la solution retenue consiste à réutiliser l'emprise actuelle dans toute la mesure du possible.

Compte tenu de cet objectif, les différentes zones d'étude ont été délimitées de façon à encadrer étroitement les tronçons à réaménager (figures 7 à 10). Vu sous un autre angle, ces zones représentent la résultante de l'exclusion de larges portions de territoire, écartées en raison de contraintes évidentes telles la présence du milieu marin, les points de raccordement avec les tronçons adjacents, la présence de pentes fortes, etc. Tout en minimisant les inventaires, les limites adoptées laissent place à l'élaboration d'éventuelles variantes aux tracés de référence.

L'échelle utilisée pour représenter les informations relatives aux différentes zones d'étude est celle du 1:5 000 et les



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



1:20000

N° de projet: 6276

Equidistance des courbes: 10 mètres

— Tracé de référence

▨ Aire exclue de la zone d'étude



Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports  
Service de l'environnement

Étude d'impact sur l'environnement

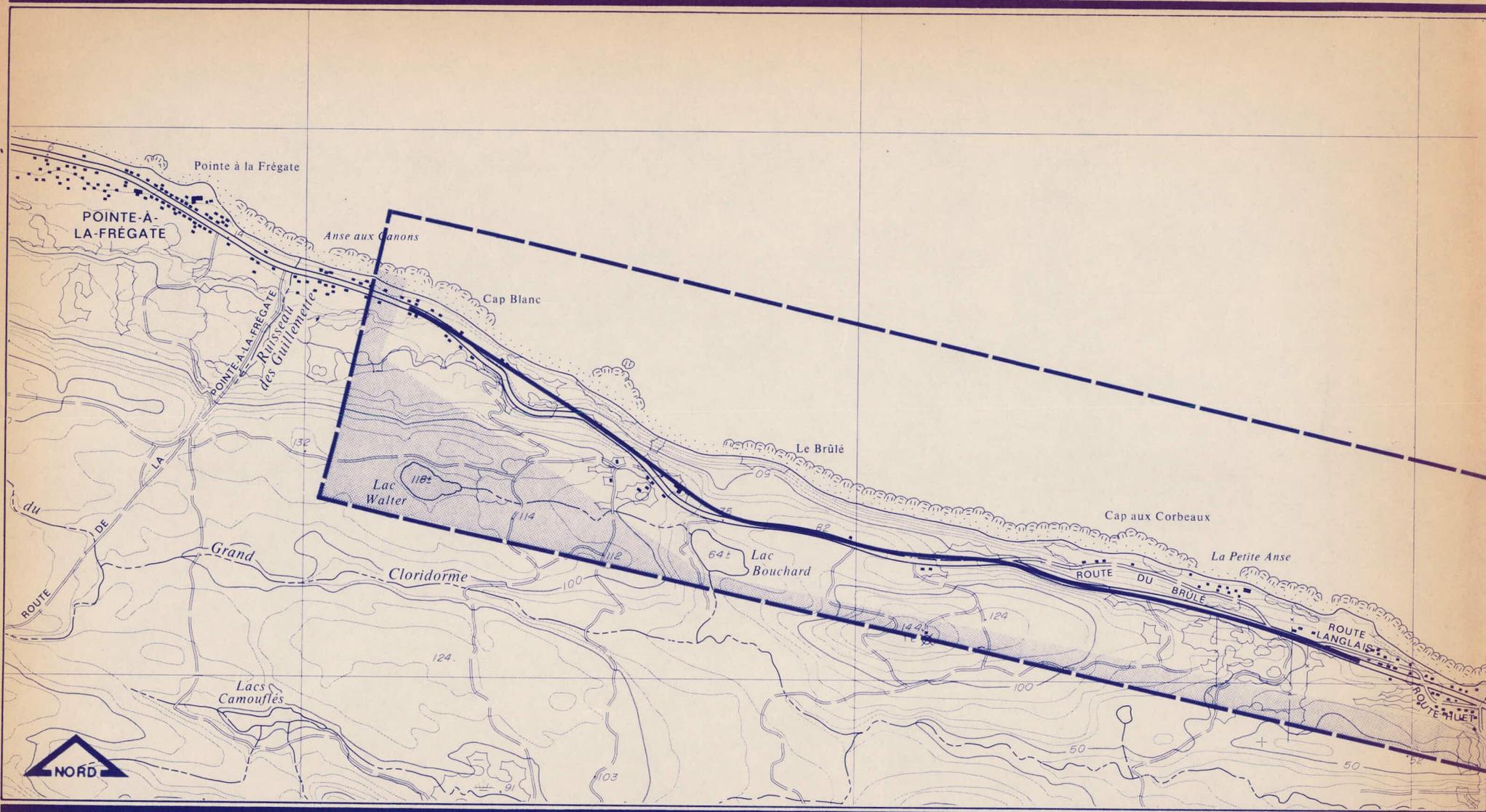
# Réaménagement de la route 132

Tronçon Petite-Vallée

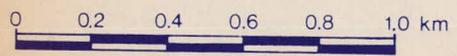
**ZONE D'ÉTUDE**

**ROCHE**

Figure 7



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



1:20000

N° de projet: 6276

Equidistance des courbes: 10 mètres

**ROCHE**

— Tracé de référence

■ Aire exclue de la zone d'étude

 Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports  
**Service de l'environnement**

Étude d'impact sur l'environnement

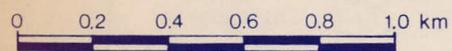
# Réaménagement de la route 132

Tronçon Pointe-à-la-Frégate

**ZONE D'ÉTUDE**



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



1:20000

N° de projet: 6276

Equidistance des courbes: 10 mètres

**ROCHE**

— Tracé de référence

▨ Aire exclue de la zone d'étude



Gouvernement du Québec

Ministère des Transports

Service de l'environnement

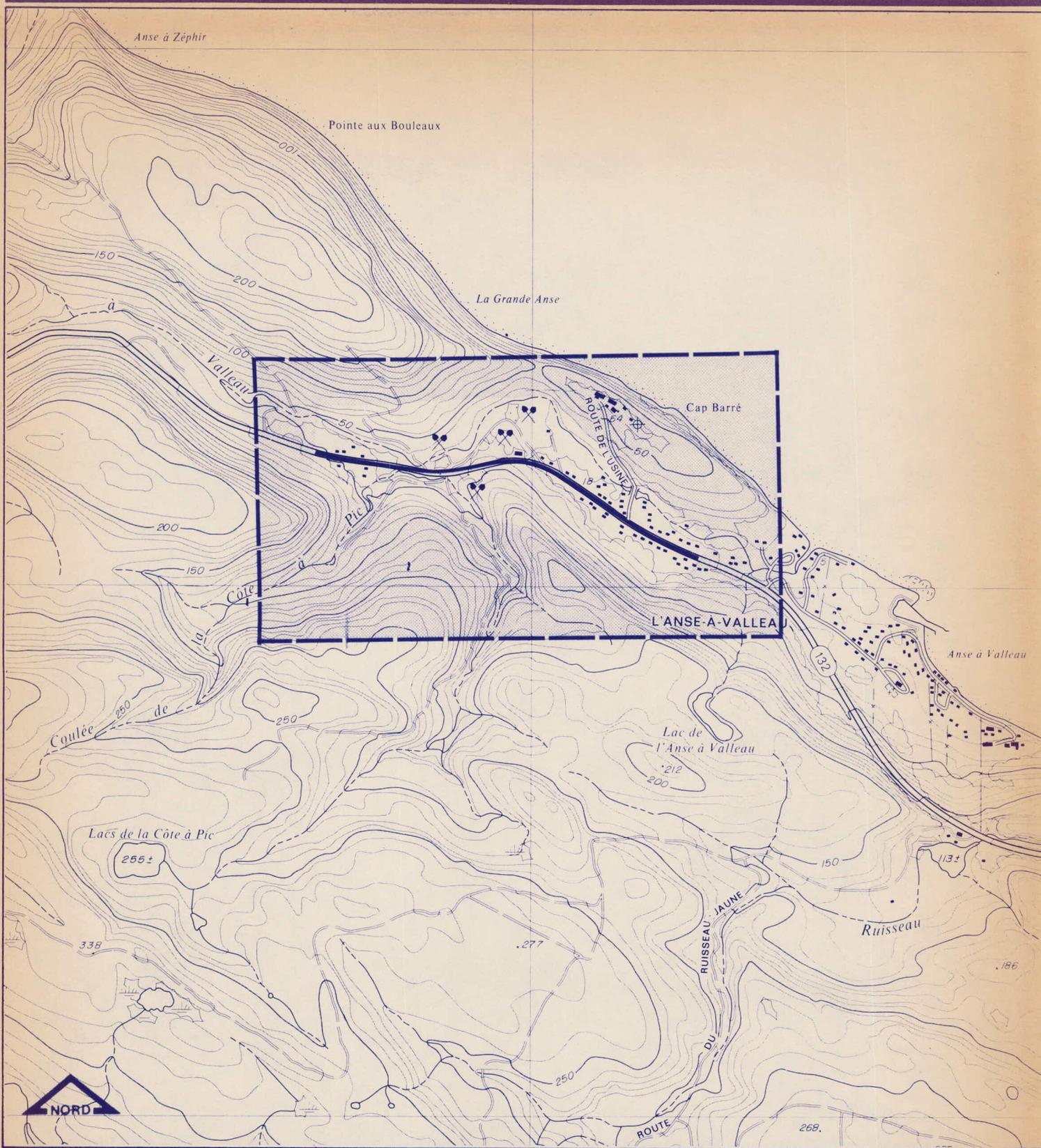
Étude d'impact sur l'environnement

# Réaménagement de la route 132

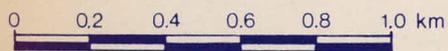
Tronçon Saint-Yvon / Saint-Hélier

**ZONE D'ÉTUDE**

Figure 9



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



1:20000

N° de projet: 6276

Équidistance des courbes: 10 mètres

— Tracé de référence

▨ Aire exclue de la zone d'étude



Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports  
Service de l'environnement

Étude d'impact sur l'environnement

## Réaménagement de la route 132

Tronçon l'Anse-à-Valleau

**ZONE D'ÉTUDE**

**ROCHE**

fonds de carte proviennent d'un agrandissement de la carte topographique au 1:20 000. Il faut noter que pour permettre le traitement adéquat de certains aspects, notamment le milieu visuel, la couverture cartographique déborde le cadre fixé pour la zone d'étude. Des cartes à l'échelle du 1:20 000 sont alors utilisées.

## 2.2 MILIEU PHYSIQUE

---

La présente section fournit une description des principales caractéristiques du milieu physique. Les cartes de connaissance du milieu biophysique sont présentées au dossier cartographique, à la fin du rapport (figures 22 à 25).

### 2.2.1 CLIMATOLOGIE

Dans cette région côtière de la Gaspésie, les précipitations annuelles exprimées en eau s'établissent à 925 mm, comparativement à 1000 mm (approximativement) pour l'ensemble du Québec. La moyenne mensuelle est de 76 mm et l'écart entre les extrêmes est de 37 mm, soit 54 mm en avril et 91 mm en décembre.

La neige tombe d'octobre à mai, mais de façon beaucoup plus considérable de décembre à mars; la moyenne pour ces quatre mois est d'environ 70 cm.

Les données anémométriques recueillies à la station météorologique de Mont-Joli indiquent que les vents dominants sont du sud-ouest (SW) et de l'ouest (W) et que les vitesses moyennes les plus élevées sont associées à ces vents dominants (de 20 à 26 km/h). Les vents du nord-est (NE), qui ont une fréquence annuelle de 6%, sont également puissants (21 km/h en moyenne).

Le brouillard, l'enneigement et les embruns sont les principales contraintes climatiques qui affectent directement la sécurité des usagers. On retrouve plusieurs zones de brouillard récurrent dans les secteurs à l'étude, notamment à l'est de Petite-Anse, dans la baie Saint-Yvon et dans le secteur de l'Anse-à-Valleau, où le brouillard est souvent très intense. Par ailleurs, à l'est de Pointe-à-la-Frégate, de nombreuses zones d'enneigement couvrent une bonne partie des terres jusqu'à l'Anse-à-Valleau.

### 2.2.2 PHYSIOGRAPHIE ET TOPOGRAPHIE

La côte gaspésienne à l'est de Grande-Vallée comprend deux unités physiographiques: la zone côtière et le plateau. La zone côtière est dominée par un escarpement irrégulier, dont la limite supérieure correspond à celle du plateau. L'activité littorale a modifié la base de ce versant en construisant une plate-forme d'abrasion et, quelques fois, une falaise. Cet escarpement présente plusieurs rentrants appelés anses ou baies et localisés à l'embouchure des rivières qui occupent des vallées profondes; les versants élevés de ces vallées avancent dans la mer pour former les caps.

Le plateau est le principal élément physiographique de la péninsule gaspésienne. A l'est de Rivière-la-Madeleine, l'altitude du plateau est inférieure à 500 mètres. De Rivière-la-Madeleine à Saint-Hélier, les cuestas sont disloquées et peu élevées. Par contre, à l'est de Saint-Hélier, elles sont alignées parallèlement au rivage et le versant abrupt s'élève à plus de 200 mètres.

En ce qui concerne les pentes, la côte entre Petite-Vallée et l'Anse-à-Valleau est généralement caractérisée par des falaises aux pentes abruptes. Dans le secteur de Petite-Vallée, ainsi qu'entre Saint-Hélier et l'Anse-à-Valleau, la pente est généralement supérieure à 50%. Néanmoins, dans ce dernier secteur le tracé actuel de la route 132 s'éloigne de la côte et traverse un relief moins abrupt dont la pente, bien que variable, ne dépasse que rarement 50%. Il faut noter que des pentes égales ou supérieures à 50% sont à la limite de l'angle de repos naturel dans les dépôts meubles.

### 2.2.3 GEOLOGIE

L'étude de la stratigraphie régionale révèle que quoique nombreux, les lithofaciès se ramènent tous à une série détritique, c'est-à-dire qu'il s'agit de roches provenant de la destruction du relief. Ce relief est le géanticlinal appalachien qui s'est soulevé, il y a plus de 350 M.A. et dont les soubresauts ont perturbé la sédimentation sur les fonds marins adjacents. Les sédiments fraîchement déposés se sont affaissés de nouveau et ont grossi les courants de densité se déversant vers les fonds océaniques. Ce n'est que beaucoup plus tardivement que ces roches des profondeurs (géosynclinal et mio-géosynclinal) auraient fait surface à la position qu'elles occupent aujourd'hui.

Ces roches sédimentaires sont des turbidites avec une teneur en argile variable, laquelle influence leur résistance (dureté et friabilité). Près de la côte, le grès et un type de calcisiltite pauvre en argile peuvent former des bancs épais, résistant convenablement à l'érosion. Ces roches dures se retrouvent en alternance avec des roches argileuses, appelées argilites, qui constituent des roches plus tendres. Selon les proportions de roches dures et de roches tendres qu'elles comprennent, les formations rocheuses sont considérées comme compétentes (plus de 50% de roches dures), de compétence intermédiaire (entre 35 et 50% de roches dures) ou non compétentes (moins de 35% de roches dures).

Tout le long de la côte, à l'est de Marsoui et ce jusqu'à Petit-Cap, on retrouve des formations de grès, qui sont de plus en plus vieilles en se déplaçant vers l'Anse-à-Valleau. Les caractéristiques des formations rocheuses dominantes dans chacun des quatre secteurs à l'étude sont les suivantes:

SECTEUR	FORMATIONS GEOLOGIQUES		
	Type de roche	Age	Compétence
Petite-Vallée	Argilites gréseuses ou calcareuses	Ordovicien moyen	Intermédiaire
Pointe-à-la-Frégate	Argilites	Ordovicien moyen	Faible
St-Yvon/St-Héliier	Argilites	Ordovicien moyen	Faible
Anse-à-Valleau	(Faille de chevauchement)		
· Côté nord de la route	Argilites	Ordovicien moyen	Faible
· Côté sud de la route	Argilites gréseuses ou calcareuses	Ordovicien moyen	Intermédiaire

Il faut noter que les affleurements rocheux sont peu visibles de la route dans les quatre secteurs à l'étude puisque les tronçons à réaménager se situent plutôt à l'intérieur des

terres, contrairement aux tronçons des secteurs de quais plus en amont où la route 132 passe en contrebas des falaises côtières.

Quant aux formations meubles, elles ne sont relativement considérables (plus de 10 m) que dans les vallées fluviales et leur embouchure. Leur mise en place s'est faite successivement en milieu glaciaire (till, sable et gravier), en milieu marin (argile) et, plus récemment, en milieu deltaïque (matériaux granulaires divers) ou littoral (sable). Seules les formations argileuses présentent des contraintes au passage de la route et on n'en retrouve aucune dans les zones à l'étude.

#### 2.2.4 GEOMORPHOLOGIE

##### 2.2.4.1 Pentés

Le relief de la côte gaspésienne est parmi les plus accidentés du Québec; la dénivellation entre le lit d'une rivière et son interfluve dépasse fréquemment 500 mètres. Il n'est donc pas rare de retrouver des zones de pentés fortes (50% et plus), qui caractérisent les bordures des falaises côtières ainsi que les versants de la majorité des vallées au profil en "V". Les zones de pentés fortes représentent des contraintes importantes au passage des routes, constituant parfois même des obstacles insurmontables. Dans les territoires couverts par la présente étude, les zones de pentés fortes longent presque toute la côte dans les tronçons Petite-Vallée, Pointe-à-la-Frégate et St-Yvon/St-Hélíer et bordent certaines sections de route dans les tronçons Pointe-à-la-Frégate et St-Yvon/St-Hélíer. A l'Anse-à-Valleau, ces zones sont très localisées et se situent dans la partie sud du territoire. Les zones à fortes pentés sont localisées sur les cartes de la connaissance du milieu biophysique pour chacun des tronçons.

La majorité de la superficie comprise dans la zone d'étude présente des pentés moyennes (entre 10 et 50%) avec quelques zones de pentés faibles (inférieures à 10%) notamment à l'ouest de Petite-Vallée, dans la partie sud du tronçon de Pointe-à-la-Frégate et dans le secteur de l'Étang (tronçon St-Yvon/St-Hélíer).

##### 2.2.4.2 Processus géomorphologiques

Trois processus géomorphologiques façonnent encore le paysage gaspésien: les processus gravitaires, fluviatiles et litto-

raux. Les processus gravitaires interviennent dans tous les processus d'évolution des reliefs mais dominant de façon plus évidente lorsqu'il y a des mouvements brusques comme des éboulis, qui sont abondants le long de la côte gaspésienne en raison de la présence de nombreuses falaises abruptes et de la rigueur du climat. Les autres processus gravitaires présents sont les glissements de terrain, plutôt rares, ainsi que tous les autres phénomènes associés aux rebords de terrasses (solifluction, reptation, creeping). Dans les zones à l'étude, on retrouve quelques zones d'éboulis en bordure de la côte à Petite-Vallée et sur presque toute la longueur de la côte dans le tronçon St-Yvon/St-Héliar.

Les processus fluviatiles font quant à eux référence à l'érosion du lit et des berges des cours d'eau par l'eau et la glace. Dans les secteurs étudiés, les processus fluviatiles sont peu actifs en raison de la petitesse des cours d'eau.

Finalement, les processus littoraux, relativement importants, dépendent de la houle et des vagues, ainsi que de la marée. De façon générale, le bas de l'estran subit une érosion intense alors que le haut de plage n'est délavé que lors des grands vents et des grandes marées. Le plus souvent, le haut de plage est constitué de gravier et de sable et l'estran rocheux, lorsque présent, est dégarni. Il faut noter que les anses et les baies peuvent constituer des zones moins sollicitées par les courants de dérive littorale, pouvant même piéger des sédiments.

Dans les zones à l'étude, la côte est dominée par les estrans rocheux, les secteurs avec plage granulaire étant plus rares et peu étendus. La principale zone d'accumulation littorale se situe à l'Anse de l'Etang, où les courants littoraux ont façonné une flèche de matériel granulaire derrière laquelle on retrouve un étang peu profond d'eau saumâtre.

#### 2.2.5 HYDROLOGIE

Un grand nombre de cours d'eau caractérisés par des bassins versants relativement réduits drainent le plateau à cuestas longeant la côte à l'est de Grande-Vallée. Le tronc principal de ces cours d'eau est court et brisé par de nombreuses chutes tandis que les branches orientées en direction est-ouest sont longues et accentuées. Les embranchements drainent les dépressions entre les cuestas. Le bassin de drainage le plus important de ce groupe de cours d'eau est celui de la rivière de la Petite Vallée dont la superficie est de 35,7 km<sup>2</sup>. Cet-

te rivière est située à l'extrémité est du tronçon de Petite-Vallée et est ainsi incluse dans la zone d'étude. De plus, la zone d'étude du tronçon St-Yvon/St-Héliier comprend le ruisseau de décharge du lac Grand-Etang. Le seul autre cours d'eau verbalisé inclus dans les zones à l'étude est le ruisseau de l'Anse-à-Valleau, dans le tronçon du même nom. Ce cours d'eau est de peu d'importance en terme de dimension autant qu'en terme de débit.

#### 2.2.6 HYDROGEOLOGIE

La principale formation géologique qui garantit un approvisionnement en eau de qualité et en quantité suffisante est d'origine fluvio-glaciaire. Il s'agit de sables et de graviers formant des terrasses accrochées aux versants des vallées; la base de ces terrasses offre des conditions d'approvisionnement favorables.

---

### 2.3 MILIEU BIOLOGIQUE

---

Cette section décrit les principales caractéristiques du milieu biologique et celles-ci sont cartographiées aux figures 22 à 25 intitulées "Connaissance du milieu biophysique" (à la fin du rapport).

#### 2.3.1 VEGETATION

Cette partie de la Gaspésie s'inscrit dans le domaine climatique de la sapinière à bouleau jaune, plus particulièrement la région écologique<sup>(1)</sup> du lac Matapédia et Gaspésie.

Le couvert forestier se caractérise par une forêt mixte dont la strate arborée se compose du sapin baumier, de l'épinette noire et de l'épinette blanche, voisinant avec le bouleau à papier et le peuplier faux-tremble. A l'intérieur des terres, sur les bas versants, on retrouve également des essences telles le pin blanc, l'érable à sucre et le bouleau jaune.

---

(1) Région écologique: "Portion du territoire caractérisée par un climat régional distinctif tel qu'exprimé par la végétation". Voir Thibault, M. et D. Hotte, 1985. Les régions écologiques du Québec méridional - Deuxième approximation. Carte au 1:250 000.

Cependant, la forêt gaspésienne a été fortement perturbée par de nombreuses coupes totales, sélectives ou partielles qui expliquent le taux assez élevé de peuplements en régénération, comme on peut le constater sur les cartes de la connaissance du milieu biophysique. De plus, les parties exposées des falaises sont souvent dénudées et, lorsque présents, les sapins et les épinettes sont affectés par le vent et accusent une forme en krummholz.

Les données de végétation présentées ici proviennent des cartes forestières fournies par le ministère de l'Energie et des Ressources (1987) et réalisées à partir de la couverture de photos aériennes de 1986. Les peuplements présents dans chaque secteur d'étude ont été reportés sur les cartes de la connaissance du milieu biophysique où ils sont identifiés selon le type de couvert (résineux, mélangés, feuillus) et d'après la ou les essences dominantes. De plus, chaque peuplement est classé en fonction de sa "valeur de conservation", laquelle est déterminée selon des critères relevant de l'intérêt écologique de chacun: diversité et intérêt floristique en général (valeur intrinsèque), abondance relative (rareté) et potentiel d'habitat pour la faune. La "valeur de conservation", qui peut être faible, moyenne ou élevée, fait ainsi référence à la valeur des peuplements sur les plans floristique et écologique et ce, dans le contexte de cette partie de la Gaspésie.

Les érablières et les bétulaies sont considérées comme ayant une valeur de conservation élevée. Les érablières sont considérées comme telles parce qu'elles atteignent dans la zone d'étude la limite nord de leur aire d'extension (rareté relative) et qu'elles forment une association climacique présentant le maximum de diversité, de stabilité et d'homogénéité floristique (valeur intrinsèque). Quant aux bétulaies pures, cette valeur de conservation élevée leur est attribuée en raison de leur intérêt comme peuplement et de leur rareté relative dans cette région.

Les autres peuplements à dominance de feuillus de même que tous les peuplements mélangés, bien que n'ayant pas une grande valeur intrinsèque, sont considérés comme ayant une valeur de conservation moyenne en raison de leur excellent potentiel d'habitat pour la faune.

Finalement, les sapinières reçoivent la plus faible valeur de conservation, en raison de leur faible diversité floristique et de leur abondance dans cette région de la Gaspésie. Les peuplements en régénération suite à des coupes ou à des feux

sont également considérés comme ayant une faible valeur de conservation, principalement en raison de leur caractère transitoire. Dans les quatre tronçons à l'étude, on retrouve les peuplements forestiers suivants, dont les valeurs de conservation sont:

PEUPLEMENT (ABREVIATION CARTOGRAPHIQUE)	VALEUR DE CONSERVATION
Feuillus - Bétulaie à bouleaux blancs (FBb)	Elevée
Feuillus - Peupleraie (FPe)	
Feuillus - Feuillus intolérants (FFi)	
Mélangé - Bétulaie à bouleaux blancs avec sapin (MBb)	Moyenne
Mélangé - Peupleraie avec sapin (MPe)	
Mélangé - Feuillus intolérants avec sapin (MFi)	
Résineux - Sapinière (Rs)	Faible
Peuplement en régénération (G)	

Ces peuplements sont localisés pour chaque tronçon sur les cartes respectives de la connaissance du milieu biophysique (figures 22 à 25).

Dans l'ensemble, le corridor de la route 132 à Petite-Vallée est caractérisé par des peuplements mélangés, soit des bétulaies à bouleaux blancs avec sapins et par de vastes zones de régénération attribuables à des coupes totales. On retrouve également, dans la zone d'étude, des sapinières ainsi que, dans la partie centrale du tronçon, au sud, une petite aire de peuplement feuillu, soit une bétulaie à bouleaux blancs, considérée comme ayant une valeur de conservation élevée.

Le tronçon à réaménager à Pointe-à-la-Frégate traverse pour sa part plusieurs zones agricoles ainsi qu'une vaste zone de régénération issue d'une friche. Les boisés inclus dans la zone d'étude sont des peuplements mélangés, soit des bétulaies à bouleaux blancs ou des peupleraies, accompagnées de sapin.

La zone d'étude du tronçon St-Yvon/St-Héliier est également dominée par les peuplements mélangés, principalement des

bétulaies à bouleaux blancs avec sapins, ainsi que quelques zones de peupleraies avec sapins et de forêt mélangée avec feuillus intolérants. Ici encore, la route traverse de vastes zones de régénération, notamment dans la partie est du tronçon. Il importe par ailleurs de mentionner que dans son schéma d'aménagement, la M.R.C. de La Côte-de-Gaspé indique que la Seigneurie de l'Anse de l'Etang, où se trouve ce tronçon, présente une diversité floristique rare dans le territoire de la M.R.C.: "des pins blancs séculaires côtoient des cèdres de dimension aussi impressionnante, en plus des autres essences résineuses que l'on retrouve habituellement sur le territoire. Egalement, la présence d'érables à sucre loin de leur aire naturelle pose beaucoup d'interrogations". L'une des raisons de ces particularités serait le fait que ce domaine a été épargné des coupes forestières totales en raison de son statut de propriété privée.

Finalement, le secteur de l'Anse-à-Valleau diffère des autres puisqu'on y retrouve principalement des forêts de feuillus. Remarquons notamment une zone de bétulaie à bouleaux blancs, à valeur de conservation élevée, dans la partie sud. Les autres peuplements de feuillus sont des peupleraies ou des groupements à feuillus intolérants. Il faut noter cependant que le corridor de la route se situe entièrement en zone de friche dans sa partie ouest et en zone urbaine dans sa partie est.

Ainsi, dans l'ensemble, les peuplements forestiers des zones d'étude présentent une valeur de conservation moyenne, sauf pour deux petites zones de bétulaies à bouleaux blancs dans les secteurs de Petite-Vallée et de l'Anse-à-Valleau. La forêt de cette région se caractérise également par des grandes zones de régénération qui font suite à des coupes totales ou qui se développent à partir de terres agricoles abandonnées (friches).

### 2.3.2 FAUNE TERRESTRE

Les principaux mammifères terrestres susceptibles de fréquenter le secteur à l'étude sont le cerf de Virginie, l'orignal et le castor. Cependant, selon le MLCP<sup>(1)</sup> on ne retrouve aucun habitat faunique essentiel dans les zones à l'étude pour les quatre tronçons à réaménager. L'ensemble des acti-

---

(1) Communication personnelle avec monsieur Michel Legault, MLCP, Gaspé, décembre 1987.

vités humaines, notamment la circulation routière, contribuent à rendre ces secteurs peu intéressants pour les ongulés par rapport à l'arrière-pays. Quant au castor, on note que dans cette partie de la Gaspésie, le gradient des cours d'eau ainsi que la nature et la forme du matériel géologique de surface ne rencontrent pas ses exigences d'habitat.

### 2.3.3 FAUNE ICHTYENNE

Les cours d'eau compris dans les zones d'étude sont généralement de petite taille et peu susceptibles d'abriter d'importantes populations de poissons. De plus, des pentes raides ou cascades à proximité de leur embouchure empêchent la remontée d'espèces migratrices. Deux cours d'eau font cependant exception, soit la rivière de la Petite Vallée, à Petite-Vallée, et le ruisseau de décharge du lac Grand Etang à l'extrémité est du tronçon St-Yvon/St-Hélier.

La rivière de la Petite Vallée est en effet fréquentée au printemps par les truites de mer, tandis que le ruisseau du Grand Etang, en plus de permettre le passage de truites de mer vers le lac Grand Etang, constitue probablement aussi une voie de migration pour l'anguille<sup>(1)</sup>. Il est à noter que le lac Grand Etang, dont la profondeur maximale est d'au moins 30 m<sup>(1)</sup>, accueille des populations importantes d'ombles de fontaine, dont une partie serait anadrome. Quant à l'étang qui sépare le lac de la mer, sa faible profondeur et ses eaux saumâtres influencées par la marée ne permettent vraisemblablement pas l'installation d'une population de salmonidés. Ce plan d'eau ne servirait que de voie de migration, notamment le chenal à sa partie est. Seuls des poissons affectionnant ou tolérant les eaux saumâtres, comme le fondule barré et l'épinoche, sont susceptibles d'y constituer des populations permanentes<sup>(1)</sup>.

Signalons par ailleurs que selon Parent et Brunel (1976), aucun des secteurs littoraux inclus dans les zones d'étude ne sont utilisés par le capelan comme aire de fraie.

### 2.3.4 FAUNE AVIENNE

Les inventaires aériens effectués par le Service canadien de la Faune au printemps et à l'automne 1977 (Lehoux et al..,

---

(1) Communication personnelle avec monsieur Michel Legault, MLCP, décembre 1987.

1985) ainsi que la campagne de terrain réalisée par Roche Ltée à l'automne 1979 ont révélé que les oiseaux marins et les canards utilisent très peu la zone littorale comprise entre Petite-Vallée et l'Anse-à-Valleau. L'absence d'îles rocheuses et de récifs, d'une part, et le type de falaise peu propice à la nidification d'autre part, sont responsables de ces faibles taux de fréquentation.

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

### 2.3.5 RESSOURCES INTERTIDALES

Pour trois des quatre tronçons à réaménager, la zone d'étude comprend le milieu marin intertidal. Les cartes de la connaissance du milieu biophysique présentent, pour chaque secteur échantillonné en 1979 (Roche, 1980), les cotes d'abondance relative qui avaient alors été déterminées. Pour les secteurs non couverts lors de ces inventaires, une cote d'abondance "présumée" a été attribuée sur la base de la similitude des habitats avec les secteurs inventoriés d'après les observations visuelles effectuées en 1986 et 1987.

Dans l'ensemble, les littoraux inclus dans les zones d'étude de Petite-Vallée, Pointe-à-la-Frégate et Saint-Yvon/Saint-Héliier sont dominés par un substrat rocheux, relativement propice au développement des communautés intertidales. Mesurée en 1979 dans les secteurs de Pointe-à-la-Frégate et Saint-Yvon/Saint-Héliier, l'abondance des communautés intertidales y est forte. A Petite-Vallée, l'abondance est présumée forte également en raison de la similitude des substrats avec les zones d'abondance forte.

Le secteur de l'Anse de l'Etang fait cependant exception puisque, le substrat granulaire qu'on trouve du côté de la mer et qui est sans cesse remanié par la houle et les vagues, est sans doute peu propice aux communautés intertidales. Par ailleurs, en ce qui concerne l'étang saumâtre situé de l'autre côté de la flèche littorale, aucun inventaire des communautés intertidales n'y a encore été réalisé. Cependant, considérant que le substrat y est principalement constitué de

cailloux et de blocs, et compte tenu de l'absence de végétation émergente, il est probable que les communautés benthiques y soient relativement peu abondantes.

## 2.4 MILIEU HUMAIN

---

La présente section de l'étude aborde les différents éléments du milieu humain qui caractérisent les tronçons de route analysés et dégage également les orientations générales d'aménagement qui prévalent sur ce territoire. Des éléments, tels le domaine bâti, les orientations de développement et autres, seront discutés plus particulièrement dans les sections qui suivent. Ces éléments sont représentés sur les cartes de connaissance du milieu humain, fournies au dossier cartographique, à la fin du rapport (figures 26 à 29).

### 2.4.1 HISTORIQUE DE L'OCCUPATION DE LA ZONE COTIERE

Bien avant l'établissement de ses premiers résidents, la côte gaspésienne était fréquentée par des pêcheurs saisonniers venus principalement de la Côte du sud (Montmagny, Cap-Saint-Ignace, etc...). Au cours de la seconde moitié du 19<sup>e</sup> siècle, plusieurs de ces pêcheurs sont venus s'établir définitivement sur la côte. Cette colonisation s'est d'ailleurs surtout articulée autour de pôles de développement anciens et nouveaux, tels Sainte-Anne-des-Monts, Mont-Louis et Grande-Vallée. Ce dernier secteur est colonisé à partir d'un point central, le village de Cloridorme, où l'on note une concentration d'habitations permanentes vers 1838.

Avant cette époque, la région était déserte, sauf en période estivale où les pêcheurs venaient étendre leurs filets. Il y eut bien deux tentatives de développement au cours du 18<sup>e</sup> siècle, mais elles se sont avérées infructueuses. Une de celle-ci se déroula vers 1728, lorsque des gens vinrent exploiter les carrières d'ardoise à Grand-Etang. L'expérience fut de courte durée et la population quitta la région à la fin des opérations en 1733.

Le développement de cette région s'organisa autour des activités primaires de la pêche et de l'exploitation forestière, auxquelles s'ajouta plus récemment l'exploitation minière.

## 2.4.2 CONTEXTE REGIONAL

La route 132, qui ceinture toute la péninsule gaspésienne, constitue le principal axe routier de ce territoire et occupe, de ce fait, une place importante au plan touristique. La côte nord de la péninsule s'étend de Grosses-Roches à Gaspé et se caractérise par un peuplement dispersé, formé d'une suite de petites localités, concentrées en bordure de la route 132.

La configuration géographique de la péninsule et les différents types de mise en valeur ont contribué à ce mode de développement. Par ailleurs, la proximité d'une vaste étendue d'eau riche en ressources halieutiques, les forêts denses et la nature des sols, ont permis le développement d'activités traditionnelles (pêche, exploitation forestière et agriculture) qui ont assuré la survie de la population.

Les tronçons de la route 132 qui font l'objet de la présente étude se situent à l'intérieur des limites de la municipalité régionale de comté de La Côte-de-Gaspé, qui regroupe cinq municipalités. Petite-Vallée constitue une municipalité (sans désignation), les localités de Pointe-à-la-Frégate et Saint-Yvon sont comprises dans la municipalité de Cloridorme (canton), et celle de l'Anse-à-Valleau est incluse dans la ville de Gaspé. Quant au secteur de Saint-Hélier, il fait partie du territoire non organisé de Rivière-Saint-Jean.

Sur le plan démographique, le regroupement de localités en une municipalité voile le portrait démographique que l'on aurait pu brosser concernant chacune des différentes localités de la zone d'étude. Ainsi, la municipalité de Cloridorme a connu entre 1976 et 1981 une très légère augmentation de sa population (1,39%) puis une perte de 5,1% entre 1981 et 1986. La ville de Gaspé enregistrait quant à elle une hausse constante mais relativement faible de sa population, passant de 2,49% entre 1976 et 1981 à 0,5% entre 1981 et 1986. Enfin, la municipalité de Petite-Vallée enregistrait pour ces mêmes périodes des pertes de ses effectifs de l'ordre de 6% et 10,8% respectivement<sup>(1)</sup>.

Cette situation est caractéristique des régions éloignées, où la faible évolution des populations dans les petites localités est le résultat d'un mouvement alternatif entre les localités plutôt que de véritables gains ou pertes d'effectifs.

---

(1) Statistique Canada, recensements 1976, 1981 et 1986.

### 2.4.3 UTILISATION DU SOL

L'utilisation du sol a été inventoriée à partir de la couverture photographique aérienne de 1981, à l'échelle du 1:15 000 et des relevés sur le terrain. La connaissance de l'organisation spatiale de la zone d'étude a permis de définir les grandes utilisations du sol. Celles-ci seront présentées de façon globale pour l'ensemble de la zone d'étude.

#### 2.4.3.1 Domaine bâti

L'inventaire du domaine bâti a été réalisé lors d'un relevé sur le terrain effectué au mois de novembre 1987. Ce relevé a permis de faire la mise à jour des bâtiments et d'identifier les affectations de ceux-ci.

De façon générale, la route 132 se caractérise par la présence d'un milieu bâti linéaire, épars, formé de petites concentrations de population, qui sont étroitement liées aux activités traditionnelles soit de pêche, soit d'exploitation forestière.

Le territoire à l'étude inclut les localités de Petite-Vallée, Pointe-à-la-Frégate, Saint-Yvon et l'Anse-à-Valleau. Dans cette partie de la côte, le paysage change de visage. Les villages sont moins concentrés et adoptent une forme allongée.

#### Petite-Vallée

Petite-Vallée est un village linéaire établi devant une anse minuscule. Les habitations s'étendent du côté est de la petite anse et comme pour l'ensemble des autres localités, la fonction résidentielle est dominante dans l'espace. Très peu de bâtiments bordent la route dans le tronçon analysé. On dénombre quelques résidences, dont une maison mobile, quatre établissements commerciaux, soit une boulangerie-pâtisserie, un comptoir de fruits et légumes, une auberge (Gîte du Passant) et un café, ainsi qu'un camping (camping Longue Pointe).

#### Pointe-à-la-Frégate

Pointe-à-la-Frégate est aussi un petit village linéaire; il est mal abrité et battu par tous les vents. Les habitations s'étirent d'ouest en est, en épousant le profil de la côte. Derrière le village, domine la forêt. Peu importante dans la zone d'étude, l'activité commerciale regroupe un hôtel/motel

de 12 unités (Bellevue), une station-service, un casse-croûte et une épicerie. Aucune activité industrielle n'a lieu dans cette localité.

### Saint-Yvon

La localité de Saint-Yvon est presque entièrement à l'extérieur de la zone d'étude. Le domaine bâti est par conséquent très peu important dans la zone étudiée et se résume à quelques résidences (3), un hôtel/motel (La Sapinière) et une halte routière localisée à l'Anse de l'Etang.

Le tronçon Saint-Yvon/Saint-Hélier se distingue par son caractère essentiellement forestier. Mentionnons que ce tronçon est situé dans les limites de la seigneurie de l'Anse de l'Etang qui correspond à un des territoires non organisés de la M.R.C. de La Côte-de-Gaspé (T.N.O. Rivière-Saint-Jean). Cette grande propriété privée suscite beaucoup d'intérêt, en raison surtout des richesses qu'elle renferme. Le lac du Grand Etang, très prisé par les amateurs de pêche, constitue un des principaux points d'attrait de ce territoire. Vers 1950, on y retrouvait d'ailleurs un établissement réputé pour sa bonne table et son bon gîte; aujourd'hui, ces installations n'existent plus.

### Anse-à-Valleau

Le tronçon étudié de l'Anse-à-Valleau présente un domaine bâti linéaire le long de la route 132. La fonction résidentielle y est dominante et la fonction commerciale est représentée par quelques établissements, soit deux à trois ateliers de mécanique et une épicerie.

La fonction industrielle est associée à la présence d'une scierie qui constitue le principal élément d'activité économique dans cette localité. Il y avait autrefois une usine de transformation du poisson du côté nord du village, mais ses activités ont cessé et les bâtiments ont été rasés.

#### 2.4.3.2 Domaine agricole

L'activité agricole, très marginale en Gaspésie, est presque complètement absente dans les quatre zones étudiées. On retrouve cependant une petite exploitation agricole à Pointe-à-la-Frégate, où un exploitant cultive un champ et garde des bovins (2 têtes lors de l'inventaire).

Selon les cartes des possibilités agricoles des sols, produites par l'Inventaire des terres du Canada, les sols des di-

vers tronçons à l'étude présentent des possibilités relativement limitées pour une utilisation agricole, en raison des contraintes imposées par le milieu.

Dans l'ensemble du tronçon Petite-Vallée, les sols font partie de la classe 7, c'est-à-dire qu'ils sont inutilisables pour la culture ou les plantes fourragères vivaces. Le tronçon de Pointe-à-la-Frégate présente à ses extrémités des sols de classe 5, lesquels font l'objet de limitations très graves, ne convenant ainsi qu'à la production de plantes fourragères vivaces. La portion restante de ce tronçon présente des sols de classe 7 (voir figure 11).

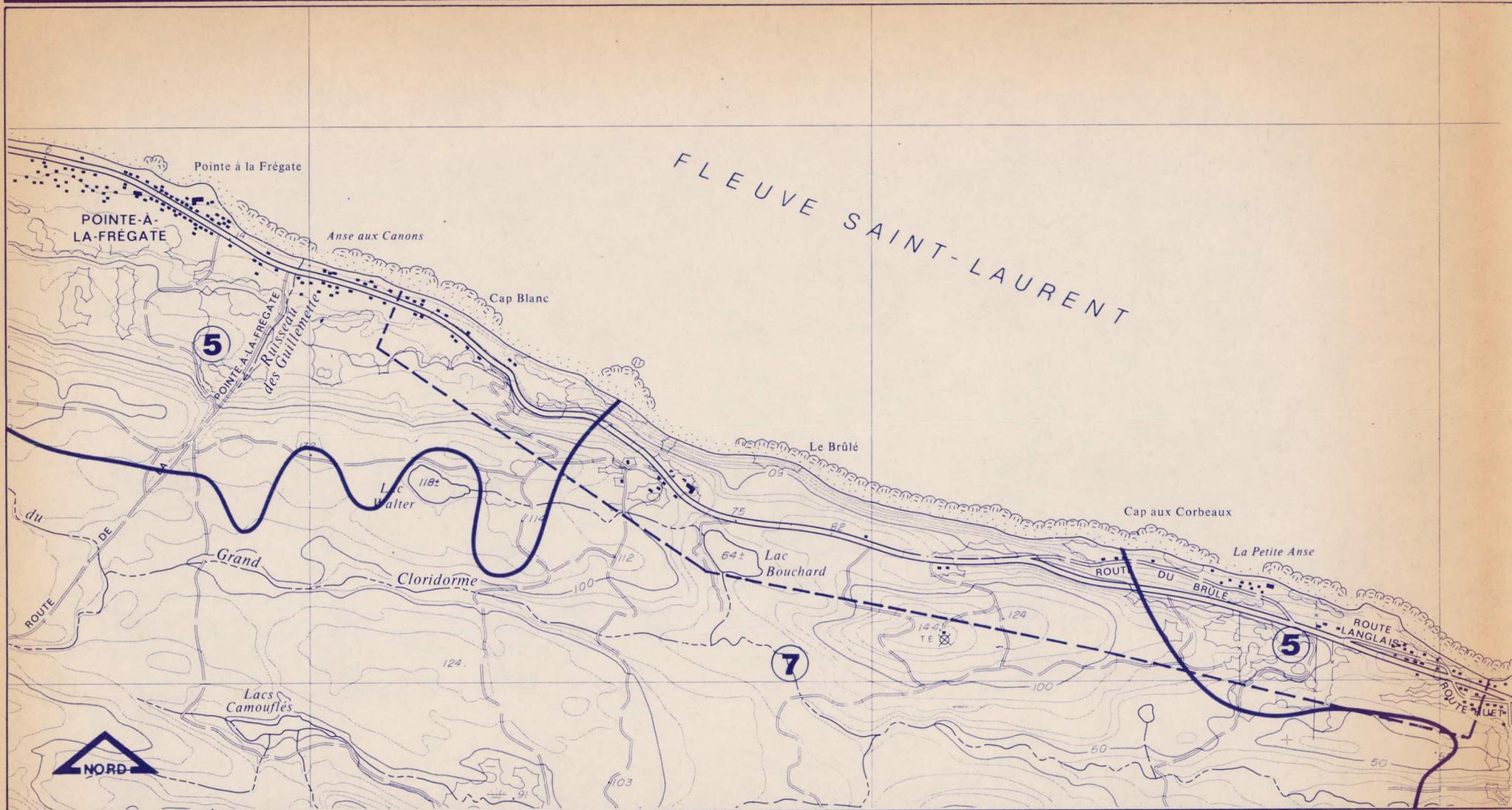
Le tronçon Saint-Yvon/Saint-Hélier, essentiellement forestier, compte des sols de classe 5 à son extrémité ouest, le reste du tronçon étant de classe 7 (figure 12). Enfin, seul le tronçon de l'Anse-à-Valleau offre des possibilités agricoles intéressantes; les sols, de classe 2, comportent des limitations qui restreignent quelque peu le choix de cultures ou imposent des pratiques modérées de conservation (figure 13).

La M.R.C. de La Côte-de-Gaspé n'a pas retenu de zones d'affectation agricole à l'intérieur de son schéma d'aménagement. Les terrains inclus au territoire agricole protégé, suite à une demande auprès de la Commission de protection du territoire agricole, sont appelés simplement lots d'inclusion. Aucun de ces derniers n'est cependant compris dans un des tronçons à l'étude.

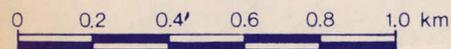
#### 2.4.3.3 Exploitation forestière

Tel que cité dans le schéma d'aménagement de la M.R.C. de La Côte-de-Gaspé, la ressource forestière est d'une importance capitale, puisqu'elle couvre 97% de la superficie totale de la M.R.C. et qu'elle joue un rôle important au plan économique en procurant du travail à de nombreux résidents. La forêt publique sous la juridiction du ministère de l'Énergie et des Ressources est entièrement constituée en forêt domaniale et produit spécifiquement des bois commerciaux utilisés à des fins industrielles.

L'analyse des cartes forestières fournies par le ministère de l'Énergie et des Ressources (1987) permet de localiser, dans les corridors à l'étude, les peuplements forestiers ayant une valeur commerciale. Cette valeur a été établie à l'aide des tableaux suivants, élaborés à partir de la grille "Indice densité-hauteur" mise au point par le ministère de l'Énergie et des Ressources:



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



1:20000

N° de projet: 6276

Equidistance des courbes: 10 mètres

CLASSE

5

Sols qui sont l'objet de limitations très graves

7

Sols inutilisables pour l'agriculture

---

Limite de la zone d'étude



Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports  
Service de l'environnement

Étude d'impact sur l'environnement

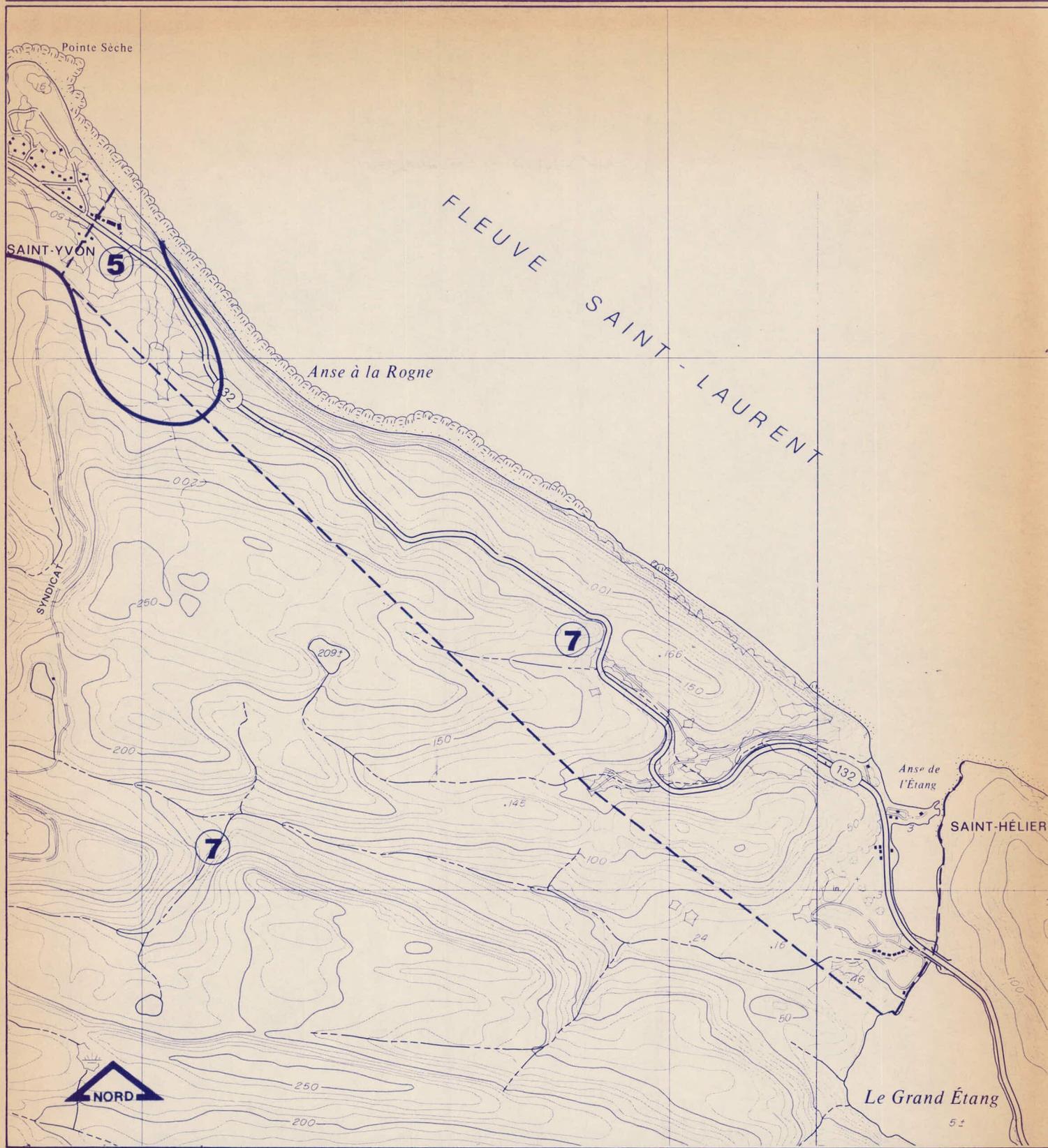
## Réaménagement de la route 132

Tronçon Pointe-à-la-Frégate

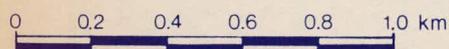
POTENTIEL AGRICOLE

ROCHE

Figure 11



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



1:20000

N° de projet: 6276

Équidistance des courbes: 10 mètres

**ROCHE**

CLASSE

⑤ Sols qui sont l'objet de limitations très graves

⑦ Sols inutilisables pour l'agriculture

--- Limite de la zone d'étude



Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports  
Service de l'environnement

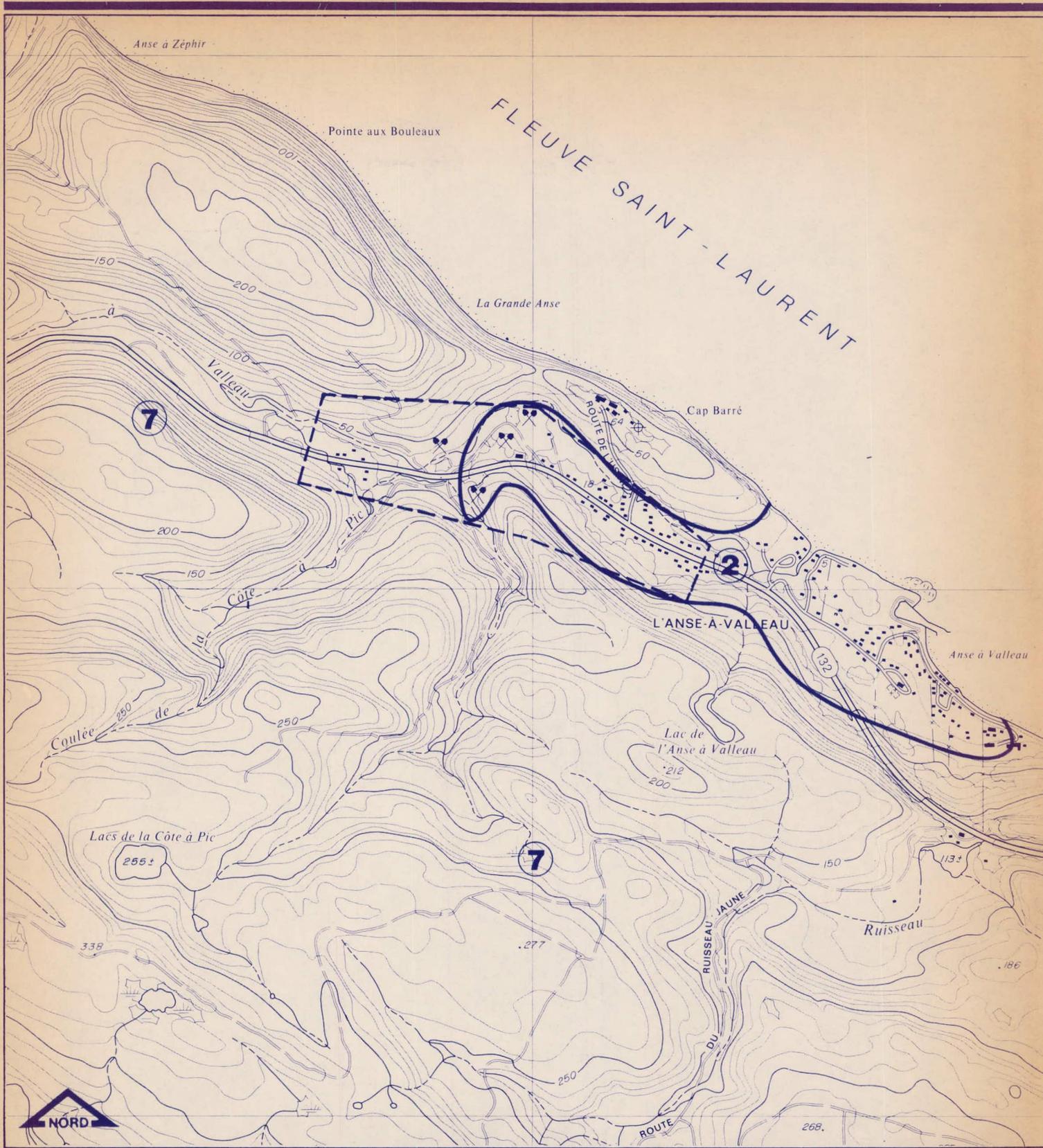
Étude d'impact sur l'environnement

## Réaménagement de la route 132

Tronçon Saint-Yvon / Saint-Hélier

POTENTIEL AGRICOLE

Figure 12



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

0 0.2 0.4 0.6 0.8 1.0 km

1:20000

N° de projet : 6276

Équidistance des courbes : 10 mètres

CLASSE

②

Sols comportant des limitations qui restreignent quelque peu le choix des cultures

⑦

Sols inutilisables pour l'agriculture

---

Limite de la zone d'étude



Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports  
Service de l'environnement

Étude d'impact sur l'environnement

## Réaménagement de la route 132

Tronçon l'Anse-à-Valleau

POTENTIEL AGRICOLE

ROCHE

Figure 13

**VALEUR COMMERCIALE DES PEUPEMENTS RESINEUX**

Densité	Hauteur			
	70'	50'	30'	
	Classe 1	Classe 2	Classe 3	Classe 4
A (80%)	A1	A2 (1)	A3	A4 (2)
B (60%)	B1	B2	B3	B4 (2)
C (40%)	C1	C2	C3	C4 (3)
D* (25%)	D1	D2	D3	D4 (3)

\*Auxquels s'ajoutent les peuplements résineux en régénération

**VALEUR COMMERCIALE DES PEUPEMENTS MELANGES**

Densité	Hauteur			
	70'	50'	30'	
	Classe 1	Classe 2	Classe 3	Classe 4
A (80%)	A1 (1)	A2	A3	A4
B (60%)	B1	B2 (2)	B3	B4
C (40%)	C1	C2	C3 (3)	C4
D* (25%)	D1	D2	D3	D4

\* Les peuplements mélangés en régénération reçoivent la valeur 4 au point de vue économique.

**VALEUR COMMERCIALE DES PEUPEMENTS FEUILLUS**

Densité	Hauteur			
	70'	50'	30'	
	Classe 1	Classe 2	Classe 3	Classe 4
A (80%)	A1 (1)	A2	A3 (2)	A4
B (60%)	B1	B2	B3	B4
C (40%)	C1	C2 (3)	C3	C4 (4)
D (25%)	D1	D2	D3	D4 (4**)

Les érablières pures et mélangées sont classées 1 au lieu de 2 pour ces mêmes densités de même hauteur.  
 \*\* Auxquels s'ajoutent les peuplements feuillus en régénération.

**LEGENDE:**

- Valeur commerciale:
- ① Forte
  - ② Moyenne
  - ③ Faible
  - ④ Nulle

Dans les quatre tronçons à l'étude, la majorité des superficies boisées présentent une valeur commerciale très faible ou nulle. Il s'agit souvent de zones en régénération suite à des coupes totales ou d'anciennes friches. Tel que localisé sur les cartes de la "Connaissance du milieu humain" (figures 26 à 29 du dossier cartographique), la majorité des boisés ont une valeur commerciale faible et on ne retrouve que quelques petites zones à valeur commerciale moyenne. Sont ainsi classés de valeur moyenne une sapinière à Petite-Vallée, un peuplement mélangé à Pointe-à-la-Frégate et une petite zone de sapinière dans le tronçon Saint-Yvon/Saint-Hélier, de même que la plupart des forêts de feuillus à l'Anse-à-Valleau.

**2.4.3.4 Tourisme et récréation**

**A. Tourisme**

La péninsule gaspésienne est un lieu qu'affectionnent plusieurs résidents du Québec et de nombreux touristes étrangers

au cours de la saison estivale, en raison de la richesse de ses attraits naturels. Elle est de fait la rencontre fascinante de la mer et de la montagne, où caps, baies, plages, forêts, rivières, sommets et vallées s'offrent au regard des visiteurs en quête de beauté naturelle. La route 132, seul axe routier majeur ceinturant la péninsule, lequel s'insère dans l'étroite zone littorale comprise entre la mer et la montagne, constitue un élément structurant du paysage, puisqu'elle fait découvrir des paysages variés et évoque toute l'histoire du développement de la région.

Selon le plan de développement touristique de la Gaspésie<sup>(1)</sup>, on a établi à quelque 298 600 le nombre de touristes ayant fréquenté la Gaspésie en 1983. Une enquête réalisée à l'été 1984 démontre par ailleurs que 69,4% des touristes provenaient du Québec. Le panorama et la mer s'avèrent les deux principales raisons du déplacement de ces personnes.

Le document cite entre autres les forces et les faiblesses de la région. Ainsi, on retrouve au nombre des forces le circuit routier en boucle favorisant l'intégrité du réseau touristique, la grande richesse du panorama et de la ressource naturelle, un axe scénique mer/montagne bien positionné et distinctif, et des voies d'accès limitées permettant un meilleur contrôle du flux touristique. De nombreuses faiblesses ont cependant été mises en évidence et à ce titre, on note une fréquentation touristique stagnante, un produit scénique non soutenu par un produit dynamique d'activités et d'attractions (absence de lien entre le visiteur et la ressource naturelle), un axe scénique peu mis en valeur par l'hébergement et la restauration, l'éloignement des principaux marchés et des grands centres urbains et un système de signalisation touristique sous-développé et inadéquat.

De là ont découlé des orientations et une stratégie de développement générales et sectorielles. Parmi ces éléments, on note:

- l'accroissement de la mise en valeur du panorama montagnes;
- une mise en valeur plus appuyée du panorama.

Des recommandations ont été émises particulièrement en vue de protéger la ressource visuelle (panorama) qui est l'axe cen-

---

(1) Association Touristique Régionale, Gaspésie, Plan de développement touristique.

tral du positionnement touristique de la Gaspésie. En ce sens, les réglementations des municipalités localisées sur l'axe de la route 132 devront poser des normes spécifiques quant à la qualité visuelle des abords routiers des axes touristiques et limiter toute intervention pouvant dégrader l'environnement esthétique.

#### B. Activités et équipements récréatifs

La récréation de plein air revêt une grande importance dans le territoire de la M.R.C. de La Côte-de-Gaspé. En effet, la M.R.C. compte de nombreux équipements récréatifs publics; que l'on songe particulièrement au parc Forillon, aux nombreuses zones d'exploitation contrôlée (Dartmouth, Baillargeon, York), aux trois rivières à saumon de grande renommée (York, Saint-Jean et Dartmouth) qui génèrent annuellement quelque 5 000 jours-pêche. La présence de cette gamme d'équipements, reliée particulièrement à l'abondance et à la diversité de la faune, témoigne du potentiel récréatif élevé du milieu et de l'intérêt pour la région.

Dans les tronçons concernés par l'étude, certains équipements récréatifs ont été recensés. Dans le tronçon de Petite-Vallée, on retrouve entre autres le camping Longue Pointe, situé au nord de la route 132 en bordure du fleuve, auquel se greffent une petite auberge et un café. Plus au sud (hors de la zone d'étude), des sentiers pédestres ont été aménagés au Mont Didier. Précisons que dans le schéma d'aménagement de la M.R.C. Petite-Vallée a été reconnue comme un site potentiel pour le développement d'une base de plein air (Vallée du Jeu).

Les tronçons Pointe-à-la-Frégate et l'Anse-à-Valleau ne présentent aucun équipement récréatif, alors que celui de Saint-Yvon/Saint-Héliier se caractérise par la présence du lac du Grand Etang, qui constitue pour le touriste et l'amateur de pêche un site remarquable tant pour la beauté du paysage que pour la richesse de sa faune ichtyenne.

Quant à la villégiature, elle n'est que très faiblement représentée dans les tronçons à l'étude. On en dénote d'ailleurs que dans les tronçons Pointe-à-la-Frégate et Saint-Yvon/Saint-Héliier.

#### 2.4.4 PROJETS MUNICIPAUX, GOUVERNEMENTAUX ET PRIVÉS

Selon les renseignements obtenus auprès de la M.R.C. de La Côte-de-Gaspé et de ses municipalités membres, aucun projet

d'envergure n'est prévu à court et à moyen termes dans les tronçons à l'étude, à l'exception des projets de réaménagement de la route 132 qui font l'objet du présent rapport.

#### 2.4.5 AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Tel que mentionné précédemment, les différents tronçons à l'étude sont inscrits dans les limites territoriales de la M.R.C. de La Côte-de-Gaspé, qui a adopté son schéma d'aménagement. Dans ce document, de grands objectifs ont été énoncés, les vocations du territoire, en termes d'affectation, ont été établies et des périmètres d'urbanisation délimités.

##### 2.4.5.1 Orientation de développement

Le schéma d'aménagement de la M.R.C. de La Côte-de-Gaspé énonce deux grands objectifs, soit la diminution du caractère de dépendance du territoire vis-à-vis les grands centres et le développement rationnel de ressources. Dans le premier cas, de grandes orientations ont été retenues, dont celle de l'intégration du système de transport régional à celui de l'ensemble québécois. Le schéma fait mention de l'état lamentable du réseau routier et des nécessités d'intervention immédiates. Il souligne que la route 132, qui cumule les vocations de route provinciale, régionale et intermunicipale, constitue l'axe à privilégier en matière d'aménagement. D'ailleurs, trois secteurs à prioriser à court terme ont été identifiés, dont celui du Grand-Etang (du lac du Grand Etang au motel La Sapinière) (tronçon Saint-Yvon/Saint-Héliar). Les nombreux problèmes relevés sont entre autres les pentes très abruptes, les courbes accentuées, le ruissellement présent sur la chaussée, la visibilité réduite, l'exposition aux éboulis, etc...

Par ailleurs, la M.R.C. a inscrit dans le document complémentaire accompagnant le schéma quelques dispositions applicables aux tracés des rues et des routes, lesquelles se lisent comme suit:

- le tracé des routes, chemins forestiers, voies et rues doit éviter les tourbières, les terrains marécageux, les terrains instables et tout terrain impropre au drainage ou exposé aux inondations, aux éboulis et aux affaissements. En autant que cela est possible, le tracé des rues doit respecter les boisés et rangées d'arbres;
- dans ces zones de contraintes (zones inondables, tourbières et marécages), toute construction est interdite, sauf

pour la réfection de route existante et pour la construction de route nationale;

- une distance de soixante-quinze mètres (75) doit être conservée entre l'emprise d'une rue et la ligne naturelle de tout cours d'eau ou lac naturel s'il n'y a pas de service d'aqueduc et/ou égout sanitaire ou une distance de quarante-cinq mètres, s'il y a un service d'aqueduc et/ou égout sanitaire. Cela ne s'applique pas pour les voies de circulation conduisant à des débarcadères ou permettant la traversée d'un cours d'eau ou d'un lac naturel;
- les rues doivent avoir une largeur minimale de quinze mètres;
- la pente maximale ne doit pas être supérieure à douze pour cent pour toute voie;
- un angle d'intersection peut être inférieur à quatre-vingt-dix degrés mais jamais inférieur à soixante-quinze degrés;
- sur une même rue, les voies de deux intersections doivent être à une distance minimale de cinquante mètres.

Par ailleurs, la M.R.C. a édicté des normes applicables sur les marges de recul et les superficies de terrain minimales:

- une marge de recul de 9 mètres est obligatoire entre toute construction et l'emprise d'une route ou d'une rue. Cette norme ne s'applique pas dans les limites des périmètres d'urbanisation;
- la superficie minimale des lots est de 3 000 m<sup>2</sup> dans le cas d'un lot non desservi, de 1 000 m<sup>2</sup> (égout seulement) à 1 500 m<sup>2</sup> (aqueduc seulement) pour un lot partiellement desservi et de 400 m<sup>2</sup> pour un lot desservi.

#### 2.4.5.2 Grandes affectations du territoire

De même, la M.R.C. de La Côte-de-Gaspé a défini pour l'ensemble de son territoire les grandes affectations, lesquelles correspondent à la vocation naturelle de chacune des parties du territoire et spécifient les modes d'occupation du sol autorisés dans chacune d'elles. Ainsi, 8 grandes affectations ont été identifiées, à savoir:

- conservation;
- forestière;

- récréo-forestière;
- agricole;
- péri-urbaine;
- villégiature;
- territoire d'intérêt esthétique;
- périmètre d'urbanisation.

Ainsi, dans les différents tronçons à l'étude, on retrouve des affectations urbaines et péri-urbaines, exception faite du tronçon Saint-Yvon/Saint-Hélier, où l'affectation conservation est prédominante, cette dernière couvrant l'ensemble de la Seigneurie de l'Anse de l'Etang. Les périmètres d'urbanisation sont illustrés sur les cartes de la "Connaissance du milieu humain".

#### 2.4.5.3 Plan et réglementation d'urbanisme

A l'heure actuelle, les municipalités de Petite-Vallée et de Cloridorme ne disposent pas de plan et de réglementation d'urbanisme. Ces dernières devront toutefois se conformer à l'article 33 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme qui stipule que chaque municipalité faisant partie de la M.R.C est tenue dans les 24 mois de l'entrée en vigueur du schéma d'aménagement d'adopter un plan et des règlements d'urbanisme. Pour sa part, la ville de Gaspé dispose d'une réglementation d'urbanisme et devra également élaborer un plan d'urbanisme pour son territoire.

#### 2.4.6 INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET DE COMMUNICATION

Outre la route 132, qui constitue l'axe majeur de circulation, les tronçons à l'étude ne comportent aucune autre infrastructure importante (ligne de transport d'énergie ou poste de transformation).

#### 2.4.7 ALIMENTATION EN EAU POTABLE

La plupart des municipalités à l'est de Manche-d'Epée possèdent des services d'aqueduc s'approvisionnant à de petits ruisseaux sur lesquels sont construits des barrages. Les quatre localités concernées par le projet de réfection de la route 132 s'alimentent à partir de ruisseaux de montagne.

D'ailleurs, dans le schéma d'aménagement de la M.R.C., des périmètres de protection ont été définis autour des différentes sources d'approvisionnement en eau potable (voir figu-

re 14). Pour la municipalité de Petite-Vallée, dont la source d'approvisionnement est le bassin de la rivière Petite-Vallée (35 km<sup>2</sup>), un périmètre de protection de 60 m autour de la prise a été retenu par la M.R.C. Dans le cas de la municipalité de Cloridorme, un périmètre de 57 hectares a été tracé autour du barrage et des normes générales et minimales autour du lac Alphée lui assurent également une zone de protection.

Seulement deux tronçons à l'étude, soit Petite-Vallée et Pointe-à-la-Frégate sont desservis actuellement par un réseau d'aqueduc. A Petite-Vallée, le réseau couvre uniquement la partie est du tronçon à l'étude et il se localise dans l'axe de la route 132 (figure 26).

Dans le tronçon de Pointe-à-la-Frégate, le réseau d'aqueduc s'étend sur toute la longueur du tronçon, suivant généralement l'axe de la route 132, à l'exception de deux secteurs, soit la route du Brûlé et la route Langlais, où le réseau quitte la 132 pour desservir les habitations situées en bordure de ces deux routes (figure 27).

#### 2.4.8 RESSOURCES PATRIMONIALES

##### 2.4.8.1 Patrimoine bâti

Le ministère des Affaires culturelles n'a actuellement reconnu aucun "bien culturel" de nature à être protégé dans cette région. De plus, le ministère n'a pas reçu de demande d'intervention provenant de la région. Pour sa part, la M.R.C. de La Côte-de-Gaspé, dans son schéma d'aménagement, n'a reconnu aucun ensemble immobilier patrimonial à l'intérieur des quatre tronçons analysés.

##### 2.4.8.2 Archéologie

La région de la Gaspésie a été le théâtre de développement au cours de la période amérindienne, de même que sous les régimes français et anglais, d'où l'importance des sites archéologiques dans la zone d'étude. Selon les données disponibles, la région possède un fort potentiel archéologique, considérant les nombreux sites archéologiques préhistoriques que l'on peut y dénombrer.

Pour les zones à l'étude, d'après les données extraites du document d'inventaire de 1980 (Roche, 1980), seul le tronçon de Saint-Yvon/Saint-Hélier compte un site présentant un po-



tentiel archéologique historique certain. Il s'agissait dans ce cas d'une exploitation de carrière d'ardoises durant les années 1728- 1738, impliquant aussi une installation permanente pour les travailleurs. Ce site est localisé sur la carte de connaissance du milieu humain (figure 28).

#### 2.4.9 MILIEU VISUEL

Le paysage constitue une ressource de grande valeur notamment en Gaspésie où le panorama constitue l'attrait majeur pour les touristes y circulant<sup>(1)</sup>. Il importe donc d'y porter une attention particulière dans le cadre du projet de réaménagement de la route 132. Ainsi, l'inventaire visuel vise à identifier les paysages compris à l'intérieur des tronçons de route à l'étude et à en analyser les principales composantes. Cette étude a également pour but de déterminer le degré de perceptibilité visuelle du paysage à partir de la route 132 et des diverses zones d'observation.

##### 2.4.9.1 Description de l'ensemble géographique du paysage

L'ensemble de la partie nord de la péninsule gaspésienne couvre une étroite bande du littoral. La longue mosaïque de paysages qui s'offre à l'observateur tire toute son originalité de l'organisation des unités physiographiques particulières à ce secteur.

La péninsule gaspésienne est formée de trois unités physiographiques: les monts Chic-Chocs, le plateau et la zone côtière. L'organisation de ces unités épouse une forme concentrique. Le plateau couvre la majeure partie de la péninsule, les monts Chic-Chocs occupent la partie centrale, alors que le tout est circonscrit par un secteur de basses terres édifiées en terrasses. Les tronçons à l'étude font toutefois exception à ce profil. En effet, les basses terres sont à peu près inexistantes et le plateau vient en contact direct avec le milieu marin. Ainsi, de façon générale, sur les parcours étudiés, la zone côtière se limite à la plate-forme d'abrasion et aux rares terrasses marines édifiées à l'embouchure des rivières.

Répondant aux contraintes du milieu physique, le développement a adopté une forme particulière. Alors que la présence des basses terres a favorisé le développement continu de la

---

(1) A.T.R. Gaspésie, Plan de développement touristique.

majeure partie de la côte gaspésienne, le territoire à l'étude ici se caractérise par un développement de type ponctuel, entrecoupé de secteurs où ne figure aucune trace d'habitation. Enfin, avec la disparition d'ouest en est des terrasses marines, on observe aussi la disparition progressive des paysages agricoles à la faveur de paysages axés sur le milieu marin.

#### 2.4.9.2 Méthode d'analyse

La méthode retenue pour les inventaires comporte deux étapes. La première consiste à identifier le ou les types de paysages compris à l'intérieur des zones d'étude, alors que la seconde permet, grâce aux relevés sur le terrain et à la documentation photographique, d'identifier et d'analyser les éléments du paysage ainsi que les caractéristiques visuelles dominantes. Cette partie de l'inventaire vise à préciser davantage l'intérêt visuel des paysages et leur degré de perceptibilité, lequel est généralement fonction du nombre d'observateurs (fixes et mobiles), des écrans et des ouvertures visuelles, de la topographie ainsi que de la profondeur et de la composition des champs visuels selon les différents plans (avant-plan, plan intermédiaire, arrière-plan). La description du milieu visuel est complétée par la cartographie des principaux éléments caractéristiques (figures 15 à 18).

Les éléments d'inventaire sont composés de données ponctuelles, telles points de vue, points de repère, points d'intérêt et points de dégradation visuelle, et de données plus spécifiques, telles concentrations d'observateurs, limites d'accès visuel et boisés. Pour mieux saisir ces différents éléments retenus au niveau de l'inventaire, une définition générale de ces termes est présentée ci-après:

##### Point de vue

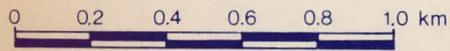
Perspective visuelle sur un paysage à partir d'un axe de circulation (route, chemin de fer, sentiers, etc...); l'ampleur du dégagement visuel à ce point précis est relatif à la présence ou à l'absence d'écran visuel.

##### Point de repère

Élément ponctuel du paysage servant de repère visuel (ex.: clocher d'église, sommet, phare).



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



1:20000

N° de projet: 6276

Equidistance des courbes: 10 mètres

**ROCHE**

- Limite d'accès visuel
- Limite des boisés
- Point de vue
- Point de dégradation
- Point d'intérêt visuel
- Concentration d'observateurs



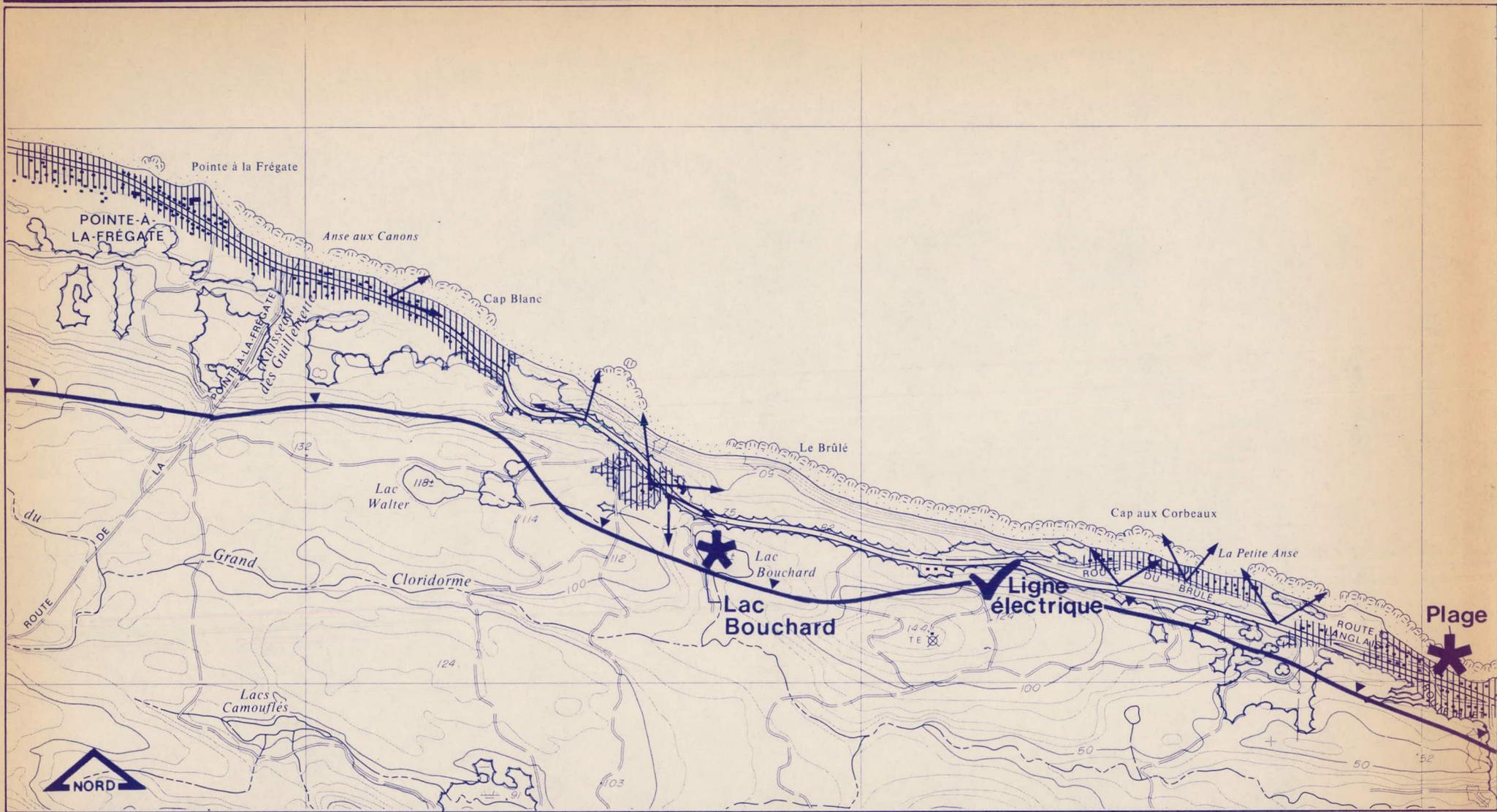
Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports  
Service de l'environnement

Étude d'impact sur l'environnement

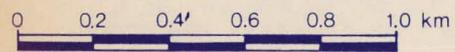
## Réaménagement de la route 132

Tronçon Petite-Vallée

**MILIEU VISUEL**



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



1:20000

N° de projet: 6276

Equidistance des courbes: 10 mètres

**ROCHÉ**

- Limite d'accès visuel
- Limite des boisés
- Point de vue
- Point de dégradation
- Point d'intérêt
- Concentration d'observateurs



Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports  
Service de l'environnement

Étude d'impact sur l'environnement

## Réaménagement de la route 132

Tronçon Pointe-à-la-Frégate

**MILIEU VISUEL**



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

0 0.2 0.4 0.6 0.8 1.0 km.

1:20000

N° de projet: 6276

Equidistance des courbes: 10 mètres

ROCHE

- Limite d'accès visuel
- Limite des boisés
- Point de vue
- Point de dégradation
- Point d'intérêt
- Concentration d'observateurs



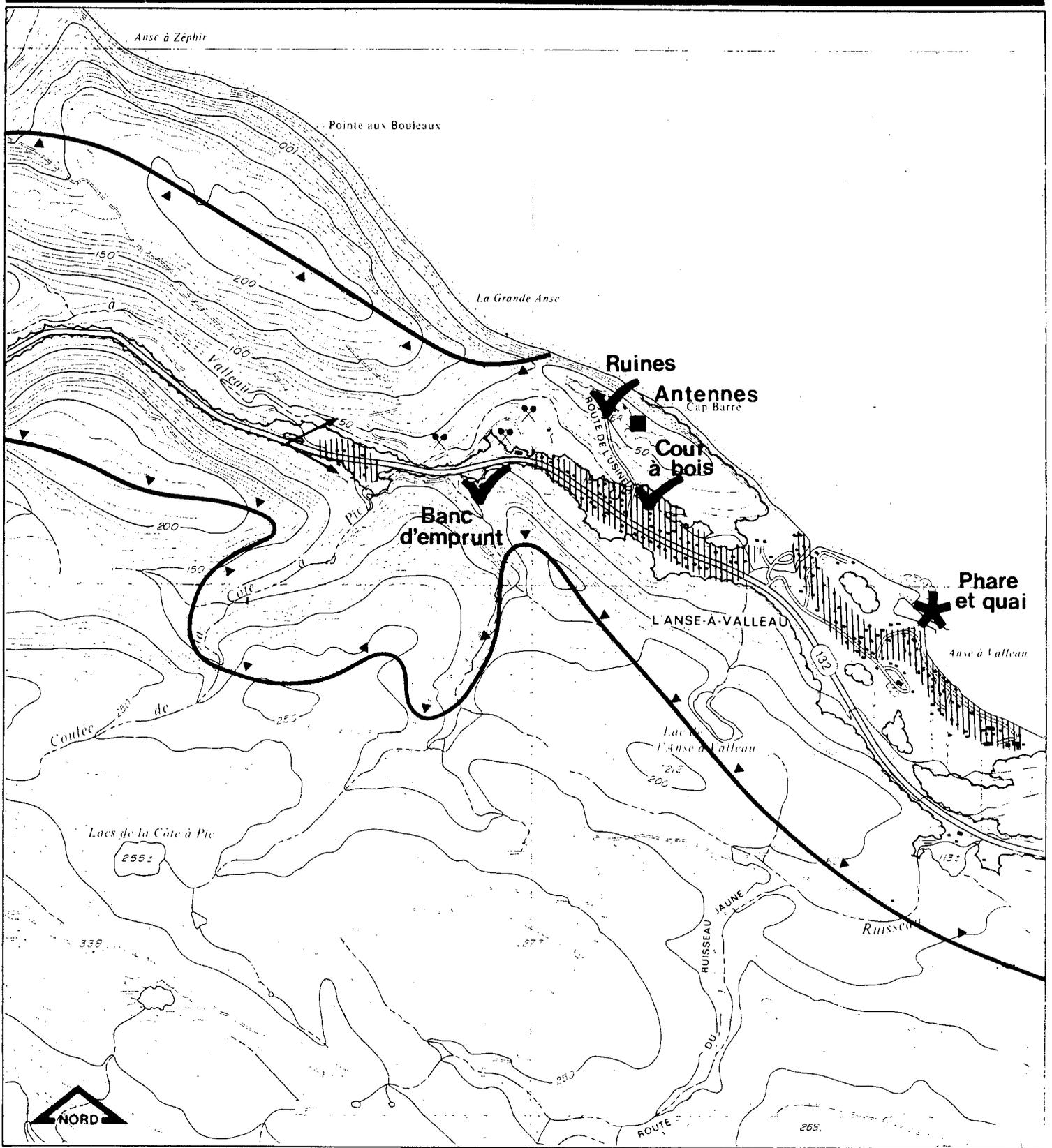
Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports  
Service de l'environnement

Étude d'impact sur l'environnement

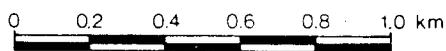
## Réaménagement de la route 132

Tronçon Saint-Yvon / Saint-Hélier

MILIEU VISUEL



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



1:20000

N° de projet: 6276

Équidistance des courbes: 10 mètres

**ROCHE**

- Limite d'accès visuel
- Limite des boisés
- Point de vue
- Point de dégradation
- Point d'intérêt
- Point de repère
- Concentration d'observateurs



Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports  
Service de l'environnement

Étude d'impact sur l'environnement

## Réaménagement de la route 132

Tronçon Anse-à-Valleau

**MILIEU VISUEL**

#### Point d'intérêt visuel

Elément ponctuel du paysage correspondant à des attraits physiques, naturels ou d'origine anthropique.

#### Point de dégradation visuelle

Elément ponctuel de perturbation visuelle relié principalement à l'exploitation du milieu (ex.: sablière, ruine, cimetière d'automobiles, etc.).

#### Limite d'accès visuel

Correspond à la profondeur du champ visuel perçu à partir des axes routiers et des zones d'observation.

#### Concentrations d'observateurs

Correspond à toute zone habitée à caractère urbain, rural ou de villégiature.

#### Capacité d'absorption visuelle

Evaluation de la transparence et de la complexité d'un bassin visuel, donnant un indice de la capacité d'un paysage à intégrer une infrastructure de transport sans perdre son caractère original.

#### 2.4.9.3 Caractéristiques visuelles et paysage perçu à partir de la route 132

Dans l'ensemble, les différents tronçons à l'étude se caractérisent par un paysage forestier juxtaposé à la mer. Le profil est linéaire épousant la côte à quelques endroits seulement, car l'espace côtier s'est progressivement élargi et tend maintenant à se prolonger vers l'intérieur des terres sans présenter de rupture importante.

#### Petite-Vallée

Malgré le fait que le tracé actuel de la route 132 se situe plutôt à l'intérieur des terres, il permet tout de même, en certains endroits des dégagements visuels intéressants sur le golfe, du fait de sa localisation en surplomb et l'absence d'écrans visuels en avant-plan.

Ainsi, l'approche du village en provenance de l'ouest offre à l'observateur mobile des points de vue intéressants sur la

mer, le village et le havre de pêche. Il en est de même pour l'observateur se déplaçant vers l'ouest qui découvre le village, mais surtout des vues sur la mer, particulièrement à la hauteur du lac des Rochers. Il faut cependant souligner la présence de points de dégradation visuelle qui altèrent la qualité du paysage, étant perceptibles depuis la route 132; il s'agit dans un cas d'un dépotoir localisé au nord de la route (secteur du lac des Rochers) et dans l'autre cas, d'une ancienne gravière abandonnée située au sud-est de la route. Seule la gravière est visible depuis la route.

Quant aux observateurs fixes (résidents), la perception du paysage varie grandement compte tenu de l'éparpillement des résidences dans la zone analysée. Un bon nombre d'entre eux, notamment ceux localisés à l'ouest du ruisseau Vallée, ont une vue essentiellement tournée vers la mer. Cette ouverture visuelle sur la mer leur est possible grâce à leur position en surplomb (par paliers) qui, de plus, élimine la route de leur champ visuel. Les résidents situés à l'est du ruisseau sont quant à eux plus près de la route, ce qui restreint leur champ visuel; les montagnes au sud limitent le champ visuel des résidents situés du côté nord de la route, alors que les habitations et la topographie en général constituent des obstacles à la vue des résidents du côté sud.

La zone d'étude compte peu de points d'intérêt, les principaux étant localisés à l'extérieur de la zone d'étude. Seul le havre de pêche constitue un véritable point d'intérêt, visible depuis la route 132.

Enfin, la limite d'accès visuel varie tout au long du tracé. En effet, la partie ouest du tracé montre un faible accès visuel, en raison de la proximité du couvert forestier qui longe la route. Cette limite est repoussée petit à petit en avançant vers l'est pour atteindre son amplitude maximale au centre du petit village. En résumé, compte tenu du peu d'éléments d'intérêt présents dans la zone d'étude, de la topographie et de la présence d'un couvert forestier dense, la zone d'étude possède une bonne capacité d'absorption visuelle.

#### Pointe-à-la-Frégate

Le tronçon Pointe-à-la-Frégate présente un paysage forestier longeant la côte, où la route 132 épouse le relief montagneux. Les contacts visuels sur le golfe se présentent à la sortie d'une courbe ou au sommet d'une colline. Plusieurs emplacements permettent des points de vue particulièrement intéressants. Sur le tronçon de la route 132, compris entre

Le Cap Blanc et Le Brûlé, plusieurs points de vue s'offrent à l'automobiliste circulant dans les deux directions. Au centre de cette section, un point de vue s'ouvre particulièrement sur les montagnes de l'arrière-pays et sur le lac Bouchard, qui constitue un des éléments d'intérêt de la zone d'étude.

Plus à l'est, en raison de la position surélevée de la route par rapport à la mer et du peu d'obstacles visuels, d'autres points de vue intéressants s'offrent à l'automobiliste.

En ce qui concerne les résidents de ce tronçon de route, il importe d'établir certaines distinctions sur leur champ visuel. Ainsi, du côté ouest, entre le village de Pointe-à-la-Frégate et la route du Brûlé, la majorité des résidences sont localisées en bordure de la route 132, de part et d'autre de celle-ci. Pour plusieurs d'entre eux, la mer constitue l'élément dominant du champ visuel, malgré la présence en avant-plan d'un écran visuel intermittent constitué par la rangée d'habitations situées de l'autre côté de la route (côté nord). Ces dernières, dos à la mer, ont par contre un champ visuel plus limité, en raison d'une topographie accidentée au sud.

Dans la portion est du tronçon, la situation est quelque peu différente. En effet, les résidents de la route du Brûlé et de la route Langlais sont situés en contrebas de la falaise, et également de la route 132, et leur vue s'ouvre sans obstacle sur la mer. Ces résidents n'ont par ailleurs aucune perception de la route 132 actuelle. Par contre, les résidents à l'extrémité est (route Huet et route 132), situés au niveau de la route 132 ou en surplomb, perçoivent à la fois la mer et la route.

Tel que précisé précédemment, deux points d'intérêt majeur se présentent sur ce tronçon, soit le lac Bouchard et la plage localisée dans le secteur de la route Langlais. Également, un seul point de dégradation visuelle a été identifié; il s'agit d'une ligne électrique de faible tension qui traverse la zone d'étude et altère quelque peu le paysage.

En résumé, ce tronçon présente un intérêt visuel faible à la fois pour les observateurs mobiles et les observateurs fixes. Cet intérêt se situe davantage vers la fin dans le secteur de la route du Brûlé ainsi que dans le secteur du lac Bouchard où effectivement une halte routière avec vue sur le golfe avait été aménagée du côté nord de la route (cette halte a cependant été désaffectée par la suite). Enfin, le fait

que le tronçon soit caractérisé par un couvert végétal important lui confère une forte capacité d'absorption.

#### Saint-Yvon/Saint-Héliier

Le tronçon Saint-Yvon/Saint-Héliier montre à la fois un paysage côtier, forestier et lacustre. La route 132 s'inscrit dans un milieu essentiellement forestier, où le champ visuel est limité sur de grandes portions du tracé de chaque côté par un écran boisé (corridor fermé). Il y a peu de concentrations d'observateurs le long de la route, celles-ci se situant principalement aux extrémités de la section analysée.

En raison de la sinuosité du tronçon et des changements de topographie, quelques percées visuelles très intéressantes sur le golfe sont possibles pour l'automobiliste, notamment en direction ouest. La percée visuelle la plus intéressante est certainement celle à l'approche du village de Saint-Yvon, où le champ visuel est très ouvert sur la côte et le village au loin.

Tous les points d'intérêt visuel du tronçon étudié se concentrent dans le secteur de l'Anse de l'Étang et du Grand Étang. La présence de deux plans d'eau intérieurs, entourés de hautes montagnes boisées, d'une plage et d'une cascade, offre à l'observateur (mobile ou celui fréquentant la halte routière) un spectacle d'une beauté particulière. Le mélange de tous ces éléments naturels en font une zone de grand intérêt visuel. Cependant, on note également un point de dégradation (zone de coupe de bois), visible de la route 132.

En somme, la partie est du tronçon Saint-Yvon/Saint-Héliier offre une capacité d'absorption visuelle beaucoup moins grande que la partie ouest, en raison principalement de la limite d'accès visuel et de l'intérêt visuel global de la zone.

#### L'Anse-à-Valleau

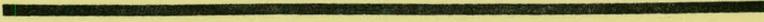
La zone d'étude, qui est très restreinte, couvre en bonne partie le village de l'Anse-à-Valleau, où se concentre un certain nombre d'observateurs fixes. Un seul point de vue est perceptible pour l'observateur mobile, soit celui à l'entrée ouest du village.

De façon générale, le tronçon Anse-à-Valleau présente peu d'intérêt. La principale concentration d'observateurs se

située à l'extrémité est du tronçon. Toutefois, le champ visuel des résidents est limité en raison de la topographie du milieu et du couvert forestier. Pour la plupart d'entre eux, la perception de la route 132 est grande. Dans la portion est, les observateurs fixes sont localisés en retrait, à proximité du phare et du quai, et ont par conséquent peu de perception de la route 132, leur vue étant plutôt dirigée vers la mer.

Un seul point d'intérêt visuel a été identifié (phare et quai), alors que l'on dénombre par contre plusieurs points de dégradation (banc d'emprunt, cour à bois, ruines). Seuls les bancs d'emprunt et la cour à bois sont visibles de la route. Par ailleurs, un point de repère est également présent; il s'agit d'antennes de communication, localisées au haut de la montagne.

En résumé, la capacité d'absorption visuelle est grande en raison du peu de points d'intérêt et de la perceptibilité visuelle (moyenne) à l'intérieur de la zone d'étude.



### 3.0 ETUDE DE TRACE

---

L'étude de tracé 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 et des implications technico-économiques.

### 3.1 METHODE

---

A partir de la connaissance générale du milieu et sur la base de l'expérience acquise dans l'étude de cas comparables, une liste des éléments sensibles, c'est-à-dire des éléments susceptibles de générer une problématique environnementale a été établie et elle est fournie au tableau VIII. Cette liste, qui couvre à la fois les domaines biophysique et humain, rassemble à toutes fins utiles tous les facteurs décisionnels permettant de déterminer si un tracé est acceptable sur le plan environnemental ou, au contraire, si la recherche d'une variante est justifiée.

L'analyse préliminaire de chaque tracé de référence constitue le point de départ de l'approche méthodologique retenue. Cette analyse consiste essentiellement à confronter le tracé de référence avec la cartographie des éléments susceptibles de générer une problématique environnementale. Ainsi, si le tracé de référence ne rencontre aucun des éléments sensibles identifiés dans la zone d'étude, il est retenu et l'analyse des impacts est effectuée sur ce seul tracé. Par contre, si le tracé de référence soulève une problématique environnementale importante même après l'application des principales mesures susceptibles de mitiger cette problématique, la recherche d'une alternative est amorcée. Pour être alors retenue, une variante devra être techniquement et économiquement réalisable et elle devra apporter une solution significative au problème soulevé par le tracé de référence, même si elle

TABLEAU VIII

IDENTIFICATION DES ELEMENTS SENSIBLES SUSCEPTIBLES DE GENERER UNE PROBLEMATIQUE ENVIRONNEMENTALE

ELEMENT	PROBLEMATIQUE ASSOCIEE
Pentes de plus de 50% et falaises vives	Le passage de routes dans ces zones peut engendrer des problèmes d'instabilité qui, à leur tour, se répercuteront sur les milieux biologique, humain ou visuel (éboulements, glissements, érosion accrue et augmentation de la turbidité dans les cours d'eau etc...).
Zones riveraines et côtières sensibles	L'altération des zones riveraines (bordures des lacs et cours d'eau) et côtières (golfe Saint-Laurent) peut avoir des conséquences importantes sur l'environnement compte tenu de la rareté relative de ces milieux et de leur importance pour les écosystèmes à la fois marins ou aquatiques (d'eau douce) et terrestres.
Milieu bâti existant	L'expropriation de résidences permanentes, de commerces et de bâtiments institutionnels et publics peut constituer un problème important qui affectera d'une part la structure du milieu bâti et d'autre part, le sentiment d'appartenance à une communauté pour les résidents touchés. L'activité économique locale ou régionale peut également être touchée.  D'autre part, la mise en place d'une nouvelle infrastructure à proximité du milieu bâti ou le rapprochement d'une infrastructure

TABLEAU VIII (SUITE)

IDENTIFICATION DES ELEMENTS SENSIBLES SUSCEPTIBLES DE GENERER UNE PROBLEMATIQUE ENVIRONNEMENTALE

ELEMENT	PROBLEMATIQUE ASSOCIEE
Milieu bâti existant (suite)	existante peut affecter la qualité de vie des résidents (dégradation visuelle, perte d'intimité, soulèvement de poussière, projection de cailloux, sels de déglacage, éblouissement par les phares des véhicules automobiles, etc.).
Zones industrielles	L'empiètement dans une zone industrielle peut constituer un problème important qui affectera éventuellement l'activité économique locale ou régionale.
Zones agricoles cultivées	L'empiètement dans une zone agricole cultivée peut constituer un problème important compte tenu de la rareté de cette ressource en Gaspésie.
Elément d'intérêt patrimonial	L'altération d'un élément patrimonial peut constituer un problème important qui affectera une portion du patrimoine culturel gaspésien et, potentiellement, un attrait touristique local.
Zones d'intérêt touristique et/ou récréatif	Compte tenu de l'importance du tourisme en Gaspésie, l'altération de zones d'intérêt touristique et récréatif peut constituer une contrainte majeure.
Paysages et points de vue	Les paysages et points de vue constituant l'une des richesses de cette région, on doit éviter de les perturber de façon significative.

contribue à soulever une nouvelle problématique. Dans ce dernier cas, une troisième variante pourra à son tour être considérée et elle ne sera retenue que si elle peut réduire significativement l'ampleur des problèmes associés aux deux premiers tracés et ainsi, de suite jusqu'à l'épuisement de toutes les possibilités.

Les variantes retenues pour une étude plus élaborée sont donc toujours significativement meilleures que les précédentes en ce qui a trait à au moins un des éléments sensibles identifiés dans la zone d'étude. Ainsi, en évitant la génération de tracés qui s'apparentent beaucoup les uns aux autres, l'approche méthodologique privilégiée ici permet de choisir la meilleure parmi des variantes qui se démarquent bien sur le plan des problématiques qu'elles soulèvent.

S'il y a lieu, l'analyse comparative des variantes retenues et le choix d'un tracé optimal s'effectuent sur la base des répercussions importantes qui persisteront suite à l'application des mesures correctives destinées à amoindrir les effets négatifs de chacun des tracés. Cette analyse est faite à l'aide d'un tableau présentant, pour chaque tracé, les impacts et les mesures de mitigation en se limitant à ceux qui sont importants et/ou discriminants et en négligeant délibérément les impacts faibles et ceux qui sont reliés à tous les tracés.

Afin d'alléger la présentation de ces analyses, la section suivante présente, pour chacun des quatre tronçons étudiés, l'analyse du tracé de référence suivie immédiatement, le cas échéant, de la recherche de variantes. Dans chaque cas, la discussion se termine par le choix du tracé optimal, sur lequel portera l'analyse des impacts.

### 3.2 ETUDE DES TRACES DE REFERENCE

Les figures 30 à 33 présentent les tracés de référence introduits à la section 1.4 ainsi que la localisation de tous les éléments sensibles identifiés dans chacune des zones d'étude. On y trouve également, lorsqu'il y a lieu, les variantes examinées.

### 3.2.1 TRONCON PETITE-VALLEE

Le tracé proposé par le ministère des Transports à Petite-Vallée prévoit le redressement de la route par l'élimination de deux courbes. Ce tracé, tel qu'illustré à la figure 30 (à la fin du rapport), n'implique cependant pas de problématique environnementale majeure. D'une part, le tracé ne croise aucune zone de pentes fortes et on ne retrouve aucun bâtiment dans le secteur où le tracé proposé s'éloigne du tracé actuel. On notera une réduction de la marge de recul pour quelques bâtiments, ainsi que la relocalisation de 2 bâtiments secondaires et d'un comptoir à légumes saisonnier.

D'autre part, en ce qui concerne les boisés traversés, plus de la moitié est constituée de boisés en régénération tandis que l'autre partie n'a pas de valeur commerciale. Il s'agit d'un peuplement mélangé, soit une bétulaie à bouleaux blancs avec sapins qui, en raison de la proximité de la route et des activités humaines en général, voit sa valeur de conservation (niveau moyen) considérablement diminuée. Ce boisé ne peut donc constituer une contrainte importante au passage de la route.

Ainsi, en l'absence de contraintes environnementales importantes, le tracé de référence du ministère des Transports est adopté tel quel pour l'analyse des impacts.

### 3.2.2 TRONCON POINTE-A-LA-FREGATE

#### 3.2.2.1 Analyse du tracé de référence

L'analyse du tracé de référence du ministère des Transports à Pointe-à-la-Frégate, illustré à la figure 31 (à la fin du rapport), démontre que ce tracé soulève une problématique environnementale au niveau des bâtiments qui bordent la route actuelle. En effet, ce projet implique l'expropriation de six résidences dans sa partie ouest, d'une résidence et d'un commerce (hôtel/motel) dans sa partie centrale, ainsi que de deux bâtiments dans sa partie est. Il est à noter que le raccordement des routes du Brûlé et Langlais, en plus d'être la cause des expropriations dans la partie est, implique également un empiètement sur une terre agricole, terre qui n'était toutefois pas exploitée au moment des inventaires.

En ce qui concerne les aspects biophysiques, le tracé proposé ne soulève pas de problématique majeure. On retrouve quelques zones de pentes fortes le long du parcours mais seule-

ment une de celles-ci est traversée sur une petite distance. Par ailleurs, les zones forestières traversées sont soit des zones en régénération donc ayant une faible valeur commerciale et de conservation, ou soit des peuplements mélangés, hêtu- laies ou peupleraies à sapin qui, bien qu'ayant une valeur de conservation moyenne, ne comportent pas d'habitats fauni- ques essentiels et n'ont pas non plus de valeur commerciale.

La problématique entourant les expropriations est cependant suffisamment importante pour justifier la recherche d'une variante.

### 3.2.2.2 Recherche d'une variante

Il importe d'abord de remarquer que la topographie accentuée dans ce secteur ainsi que la longueur réduite du tronçon considéré et la nécessité de raccordement à la route 132 actuel- le limitent considérablement la génération de variantes. En fait, le corridor actuel apparaît le seul possible puisque le contournement par le sud est limité par la topographie, alors que le contournement par le nord implique une route en quais (voir figure 31), ce qui apparaît difficilement justifiable autant sur les plans environnementaux et économiques que sur le respect de l'objectif de desserte adéquate des résidents.

L'avant-projet étudié en 1977 prévoyait effectivement pour ce tronçon la relocalisation de la route 132 sur le littoral du golfe Saint-Laurent de façon à éviter les contraintes natu- relles du relief. Cette variante avait ensuite été rejetée en 1984 en raison de ses coûts prohibitifs<sup>(1)</sup>.

Il y a lieu cependant d'examiner localement des variantes susceptibles de résoudre la problématique soulevée par le tracé de référence.

Tout d'abord, dans la partie ouest du tronçon où six résiden- ces doivent être expropriées, il apparaît impossible de déve- lopper une variante au tracé de référence. En effet, d'une part le nouveau tronçon de route doit se situer dans le pro- longement de la route actuelle et, d'autre part, il doit re- joindre le plateau vers l'est dans le même alignement que le tracé de référence afin d'éviter la traversée de zones de

---

(1) Voir à ce sujet: Direction des tracés et projets, 1983. Etudes des avant-projets, Route 132, Secteurs dangereux entre Grande-Vallée et Rivière-au-Renard. Québec, Mi- nistère des Transports, 12 p. et cartes.

pententes fortes. Ainsi, toute alternative au tracé proposé se solderait par un nombre égal ou supérieur d'expropriations.

L'impact de ces expropriations pourrait être atténué par une relocalisation judicieuse de ces résidences à Pointe-à-la-Frégate, en respectant la trame urbaine.

En ce qui concerne la partie centrale du tronçon, où un commerce (hôtel/motel) et une résidence doivent être expropriés, les alternatives au tracé proposé sont limitées en raison du relief dans ce secteur. Celui-ci implique en effet des déblais et remblais importants, ce qui élargit considérablement l'emprise et réduit les possibilités de solution aux problèmes d'expropriations.

En fait, en raison des contraintes topographiques, il apparaît que le tracé actuel constitue la variante la plus au sud possible, alors que le tracé de référence du ministère exploite la position la plus au nord. Entre ces deux tracés on peut imaginer une variante intermédiaire qui doit cependant être rejetée, puisqu'en plus de maintenir une courbe, elle ne permet pas d'éviter les expropriations.

Le maintien du tracé actuel entre les chaînages 1+400 et 2+000 (variante A) ne semble pas constituer une amélioration par rapport au tracé de référence du ministère. En effet, bien que ce tracé permettrait d'éviter l'expropriation du commerce et possiblement de la résidence à proximité, il implique deux courbes serrées, se situant chacune à la limite de l'acceptabilité pour une route provinciale. Ces deux courbes forment un "S" prononcé et se compliquent d'un profil vertical tout aussi accentué. Cette configuration, qui implique une visibilité réduite, est donc peu compatible avec les objectifs d'amélioration de la sécurité des usagers de la route, d'autant plus qu'elle rend problématiques sinon dangereux les accès aux résidences et au commerce situés dans ce secteur. A ce titre, le tracé de référence du ministère constitue une amélioration sensible puisqu'en privilégiant un parcours le plus rectiligne possible, il favorise l'établissement d'une zone de dépassement.

Ainsi, compte tenu des objectifs qui sous-tendent le réaménagement de la route 132, en particulier ceux concernant l'amélioration de la qualité de la desserte pour la population de cette région du Québec ainsi que l'amélioration de la sécurité et du confort des usagers de cette route, il s'avère incohérent de retenir un réaménagement à même le tracé actuel à cet endroit, d'autant plus que ces travaux s'inscrivent dans une perspective à long terme.

Finalement, dans sa partie est, le raccordement des routes du Brûlé et Langlais, proposé par le projet du Ministère, implique l'expropriation d'une résidence et d'un bâtiment à caractère public (club Age d'Or), ainsi qu'un empiètement relativement important sur une terre cultivée. Cette superficie représente environ 3 500 m<sup>2</sup>, soit près de la moitié de la superficie globale de cette terre. Rappelons cependant que celle-ci n'était pas cultivée au moment des inventaires et que, selon les cartes de possibilités agricoles des sols (Inventaire des terres du Canada), celle-ci se situe dans une zone de classe 7, c'est-à-dire qui regroupe des sols inutilisables pour l'agriculture.

L'expropriation de la résidence et l'empiètement sur la terre agricole sont dus à l'élargissement de l'emprise tout autant qu'au raccordement des routes du Brûlé et Langlais. Pour éviter ces impacts, il faudrait d'une part maintenir les deux intersections des routes secondaires ce qui permettrait également d'éviter l'expropriation du Club Age d'Or et, d'autre part, imprimer une courbe vers le sud à la route 132 vis-à-vis cette résidence (variante B). Compte tenu de la topographie à cet endroit, une déviation vers le sud impliquerait des déblais importants ainsi que possiblement, une accentuation du profil vertical. On obtiendrait une route à profil surbaissé par rapport aux terres adjacentes, avec une courbe dans laquelle débouchent deux routes secondaires. Ces caractéristiques sont évidemment peu compatibles avec les objectifs de sécurité poursuivis dans le cadre de ce réaménagement. De plus, compte tenu d'une part des possibilités de relocalisation des bâtiments expropriés sur les mêmes lots ou à proximité, et d'autre part, de la faible superficie de la terre agricole affectée (qui n'était pas exploitée lors des inventaires) et de son faible potentiel d'exploitation (classe 7), il apparaît difficile de justifier l'introduction d'une nouvelle courbe à un endroit où il n'y a pas de contraintes topographiques à cet effet.

En conclusion, malgré les inconvénients liés aux expropriations qu'il implique, le tracé de référence du ministère des Transports doit être adopté tel quel et l'analyse des impacts sera effectuée sur celui-ci. Des mesures adéquates d'atténuation et de compensation verront à rendre ce projet acceptable pour le milieu environnant tout autant que pour les résidents concernés.

### 3.2.3 TRONCON SAINT-YVON/SAINT-HELIER

La figure 32 présente le tracé de référence ainsi que la localisation des éléments sensibles identifiés dans la zone

d'étude. L'examen de cette carte indique clairement que pour la presque totalité du projet, le tracé de référence ne soulève pas de problématique environnementale justifiant une recherche de variantes. En effet, le passage de la route dans des pentes relativement fortes constitue la principale contrainte posée par le milieu. Toutefois cette contrainte est omniprésente dans le tronçon étudié et, conséquemment, elle est à toutes fins utiles inévitable compte tenu des objectifs particuliers qui guident les travaux de réaménagement dans ce secteur.

Comme dans le tronçon précédent, l'avant-projet prévoyait la construction d'une route en quais entre Saint-Yvon et Saint-Héliier, sur une distance d'environ 5 km (figure 32). Pour les mêmes raisons de coûts prohibitifs, cette variante avait aussi été abandonnée en 1984.

Il faut signaler qu'à l'extrémité est de la zone d'étude, le passage de la route comporte une coupe et des déblais importants de façon à permettre l'insertion de l'emprise entre la mer et la montagne. Compte tenu de la valeur du paysage naturel dans le secteur de l'Anse de l'Etang, cet impact est relativement important, mais il apparaît inévitable.

Un seul point mérite une attention particulière et il concerne la halte routière mise en place par le ministère des Transports sur la pointe de la Seigneurie de l'Anse de l'Etang. En effet, au chaînage 4+500, le réaménagement de route entraîne la fermeture de l'accès routier menant actuellement à cette halte. Cette fermeture est due au rehaussement du profil vertical et à l'amélioration des conditions routières qui favoriseront une vitesse plus élevée dans ce secteur et qui, conséquemment, rendront l'utilisation de cet accès particulièrement dangereux. Il faut noter que, dans les conditions actuelles, cet accès, qui débouche à la sortie d'une courbe serrée, n'est visible que d'une faible distance pour les usagers provenant de l'ouest. Il comporte donc des risques de collision pour les véhicules qui quittent la halte en direction est ou pour ceux qui proviennent de l'ouest et qui ralentissent ou s'immobilisent avant d'accéder à la halte.

Le maintien de l'accès routier actuel pourrait être assuré en élargissant la route et en introduisant une voie d'évitement qui permettrait le dépassement à droite par les véhicules se dirigeant vers l'est (variante A). Toutefois, l'introduction d'un tel aménagement à l'intérieur d'une courbe offrant une visibilité réduite est peu souhaitable. De plus, cette al-

ternative impliquerait des travaux de coupe et de déblais additionnels du côté ouest de la route ainsi que la mise en place d'une infrastructure plus imposante dans un milieu très sensible en raison de la valeur du paysage et de ses vocations récréo-touristique et de conservation.

La variante qui permet un accès routier à la halte routière consiste à reporter cet accès vers le sud, de façon à assurer une visibilité adéquate à partir de la fin de la courbe. Entre ce nouveau point et la halte routière, un petit segment de route doit être aménagé entre l'emprise de la route 132 et l'Anse de l'Étang et cet accès nécessite un remblayage dans le milieu riverain et aquatique de l'ordre de 2 500 m<sup>2</sup>.

Les observations effectuées à quelques reprises dans la zone qui serait remblayée tendent à indiquer qu'elle ne constitue pas un milieu essentiel pour le maintien d'activités biologiques spécifiques ou, autrement dit, cette aire à remblayer ne constitue pas un habitat préférentiel par rapport au reste de l'étang. Bien qu'un tel empiètement n'est pas souhaitable suivant les principes de base généralement retenus dans le domaine de l'aménagement et de l'environnement, il s'agit là de la seule façon possible de donner accès à la halte routière de manière sécuritaire. Considérant la grande valeur récréo-touristique de cette halte ainsi que les taux de fréquentation de celle-ci par les gens de la région, il apparaît difficile d'en empêcher l'accès.

L'idée d'un empiètement dans l'étang est donc retenue et, afin de le minimiser, la courbe de la bretelle d'accès est accentuée afin de ramener la route le plus vite possible vers la rive. Cette nouvelle configuration (variante B, figure 32) a pour effet de réduire la superficie d'empiètement de 2 500 m<sup>2</sup> à environ 325 m<sup>2</sup>. Compte tenu encore une fois de la valeur écologique relativement faible de l'aire remblayée, cette variante apparaît acceptable sur le plan environnemental.

Par ailleurs, il est à noter que, tel qu'illustré à la figure 32, le tracé de référence n'implique aucun autre empiètement dans l'étang.

#### 3.2.4 TRONCON ANSE-A-VALLEAU

Le tracé proposé par le ministère des Transports à l'Anse-à-Valleau comporte d'une part le réaménagement en section rura-

le de l'entrée ouest de l'agglomération avec redressement d'une courbe et, d'autre part, dans le village, le réaménagement en section urbaine à l'intérieur de l'emprise actuelle (voir figure 33).

Sur le plan environnemental, la seule problématique soulevée par ce tracé concerne l'expropriation de deux résidences à l'ouest de l'agglomération, attribuable à l'élargissement de l'emprise et au redressement de la courbe. Toutefois, étant donné que le maintien du tracé actuel n'éviterait pas ces expropriations; que le déplacement du tracé vers le nord pour éviter ces résidences se traduirait par une autre expropriation et donnerait à la route une dangereuse configuration en "S" double; et, finalement, que ces résidences sont facilement relocalisables sur les mêmes lots, le tracé de référence est adopté tel quel pour la poursuite de l'étude d'impact.

---

### 3.3 SOMMAIRE

---

Suite à l'analyse des tracés de référence pour chaque tronçon à réaménager, il apparaît que parmi les quatre, un seul a fait l'objet de modifications. En effet, à Petite-Vallée et l'Anse-à-Valleau, les tracés ont été adoptés tels quels en raison de la faible problématique qu'ils soulèvent. A Pointe-à-la-Frégate, malgré certaines résistances du milieu bâti, le tracé fut adopté en l'absence de solution de rechange satisfaisante. Finalement, le tronçon Saint-Yvon/Saint-Héliier fait l'objet d'une modification au tracé de référence à son extrémité est, où la bretelle d'accès à la halte touristique est ramenée le plus près possible de la rive de manière à minimiser l'empiètement dans l'étang; la superficie ramblayée est ainsi réduite des deux tiers.



#### 4.0 DESCRIPTION TECHNIQUE DES PROJETS RETENUS

Les tracés retenus pour chacun des tronçons sont illustrés aux figures 30 à 33, présentées au dossier cartographique à la fin du rapport. Les sections qui suivent en donnent les principales caractéristiques, tandis que les figures 19 et 20 illustrent les schémas types des sections rurales et urbaines qui seront utilisées.

#### 4.1 PETITE-VALLÉE

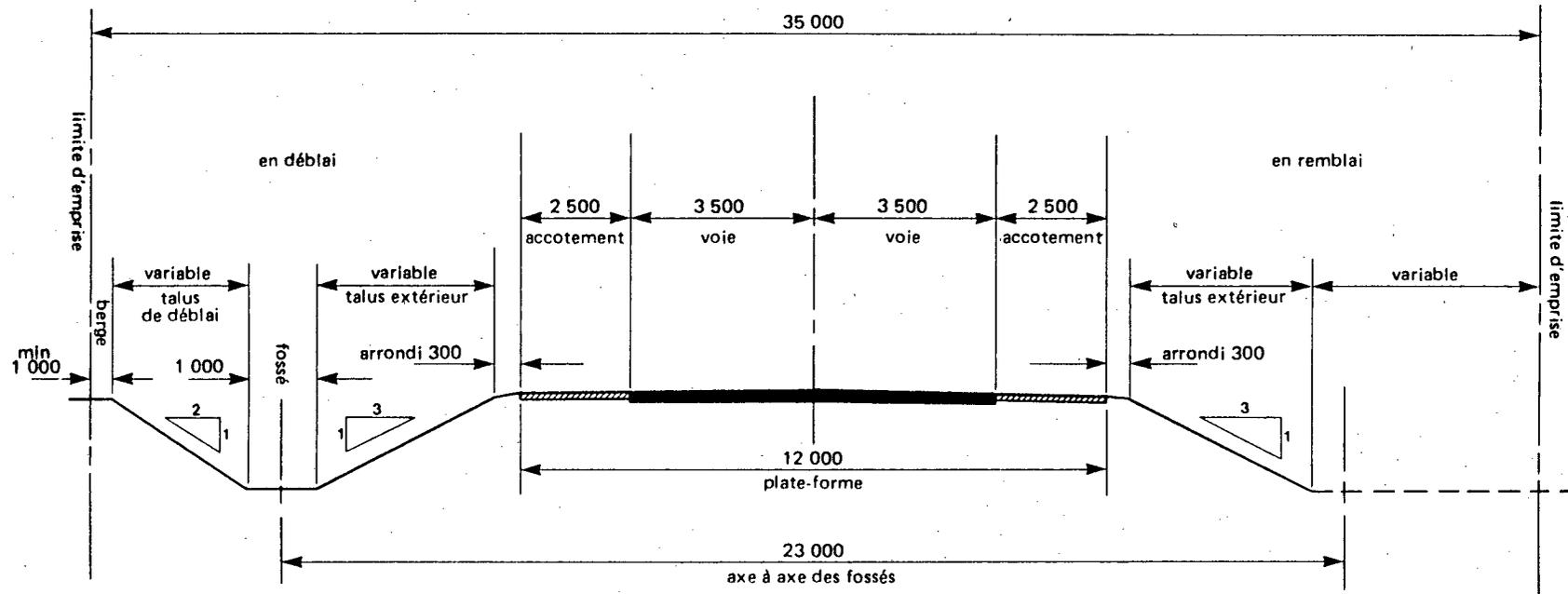
Le projet de réaménagement de la route 132 à l'entrée ouest du village de Petite-Vallée s'étend sur une longueur de 2 km. Il comporte le redressement de deux courbes principales et des modifications au profil vertical exigeant des travaux d'excavation de roc et de remblayage sur des distances respectives de 630 et 700 m. Entre les chaînages 0+000 et 1+500, la route sera réaménagée selon une section type rurale D-2302 (type "C", voir figure 19) dans une emprise nominale de 35 m, quoique des surlargeurs seront requises dans les zones des déblais/remblais. Par la suite, soit du chaînage 1+500 jusqu'à la fin du projet au chaînage 1+968, une section type urbaine avec bordures sera adoptée, à l'intérieur de l'emprise actuelle de 12 m.

Il est à noter que ce réaménagement nécessitera certains travaux de déboisement, notamment entre les chaînages 0+500 et 1+200, où le tracé retenu s'éloigne du tracé actuel.

Le projet prévoit le réaménagement adéquat des raccordements des quatre routes secondaires qui débouchent dans le tronçon réaménagé.

#### 4.2 POINTE-A-LA-FREGATE

Le projet de Pointe-à-la-Frégate comprend le réaménagement de la route 132 sur 4,10 km entre les localités de Pointe-à-la-



VITESSE DE BASE: 100 km/h

FIGURE 19: SECTION-TYPE UTILISÉE EN MILIEU RURAL

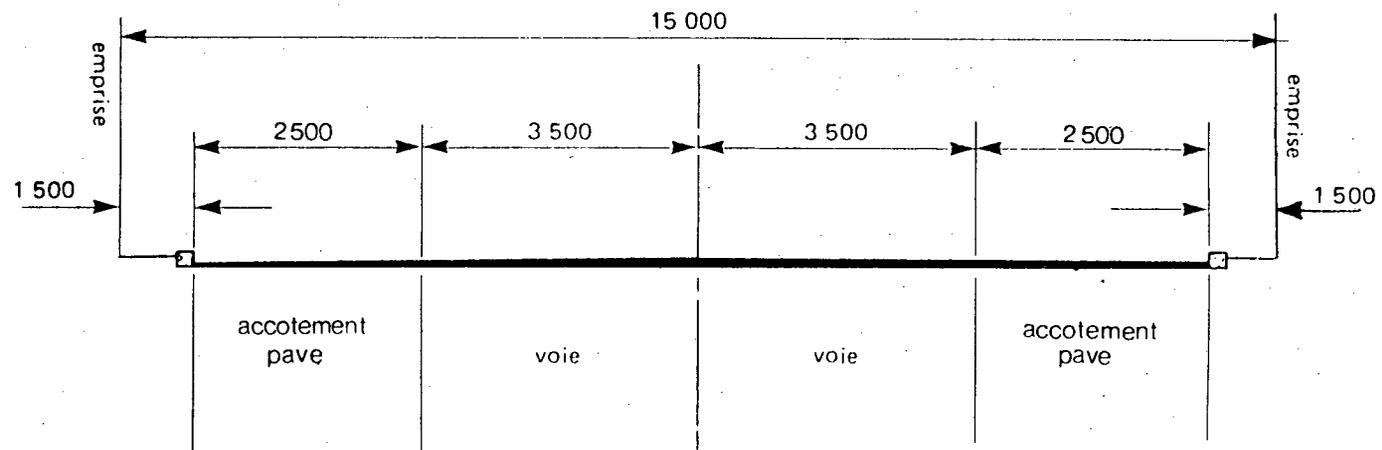


FIGURE 20: SECTION-TYPE UTILISÉE EN MILIEU URBAIN

Frégate et de Petite-Anse. Sur une longueur de 2,9 km, la route sera reconstruite dans son axe actuel mais à l'intérieur d'une emprise nominale de 35 m, comportant deux voies de roulement de 3,5 m chacune et deux accotements pavés de 3,0 m chacun. De plus, en quatre endroits, des courbes seront redressées par l'utilisation d'un nouveau corridor routier, dont la longueur totale atteindra 0,85 km. Les 0,25 km restants se situent à l'extrémité est du tronçon considéré et seront réaménagés en section type urbaine avec bordures, à l'intérieur de l'emprise actuelle de 12 m (voir figure 20).

En plusieurs endroits, des modifications du profil vertical requièrent des déblais dans le roc (côté sud) et des remblais (côté nord) qui impliquent des surlargeurs de l'emprise.

Ce projet prévoit finalement l'aménagement de l'intersection ouest de la route du Brûlé et le raccordement de celle-ci avec la route Langlais, avec élimination des deux intersections avec la route 132 (chaînages 3+850 et 4+000). On réaménagera également l'intersection est de la route Langlais et l'intersection ouest de la route Huet.

#### 4.3 SAINT-YVON/SAINT-HELIER

---

Le projet de réaménagement du tronçon Saint-Yvon/Saint-Hélier s'étend sur une distance de 4,4 km et prévoit plusieurs corrections de profils verticaux et de courbes prononcées. Un nouveau corridor routier est prévu sur une distance totale de 1,5 km, afin de corriger plusieurs courbes; sur les autres 2,9 km, la route sera réaménagée dans son axe actuel en élargissant l'emprise nominale à 35 m selon la section en travers D-2302 (type "C", voir figure 19).

Des travaux de déblais dans le roc sont prévus sur une longueur totale d'environ 1,6 km ainsi que d'importants remblais sur une longueur totale d'environ 2,0 km. Compte tenu de l'ampleur de ces travaux de déblais/remblais, plusieurs surlargeurs de l'emprise sont prévues.

Finalement, à l'Anse de l'Etang, le projet prévoit le déplacement de l'accès routier à la halte touristique vers le sud au moyen d'un segment de route tracé de façon à minimiser l'empiètement dans l'étang.

#### 4.4 ANSE-A-VALLEAU

---

Le quatrième tronçon de route à réaménager se situe à l'entrée ouest du village de l'Anse-à-Valleau et il couvre une longueur de 1,4 km. A l'ouest du village, un premier tronçon de 0,8 km sera réalisé en section type rurale (section en travers D-2302, type "C", voir figure 19) avec emprise nominale de 35 m. Dans cette partie, deux courbes seront redressées et le profil vertical sera atténué. A cette fin, des travaux d'excavation de roc atteignant 8 m sont prévus à l'entrée ouest de l'agglomération.

A l'intérieur du village, la route sera reconstruite en section urbaine (figure 20) à même l'emprise existante et rejoindra le tronçon déjà réaménagé à l'est.



## 5.0 ANALYSE DES IMPACTS

---

### 5.1 METHODE

---

L'analyse des répercussions reliées à la construction, à la présence et à l'utilisation des nouvelles infrastructures routières dans les zones d'étude 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, chaque projet d'intervention est morcelé en composantes principales et celles-ci sont confrontées aux différents éléments du milieu récepteur dans une grille de contrôle afin d'identifier toutes les répercussions prévisibles. Les impacts potentiels ainsi identifiés sont alors décrits et évalués un à un au moyen de critères qualitatifs permettant de mettre en évidence leur importance relative. Des mesures permettant de minimiser les impacts négatifs sont présentées et 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.

#### 5.1.1 COMPOSANTES DES PROJETS

Les impacts potentiels de chacun des projets de réaménagement de la route 132 ont été évalués pour trois composantes: la mise en place de la nouvelle infrastructure routière, la présence proprement dite de cette nouvelle infrastructure et enfin, son utilisation.

##### 5.1.1.1 Mise en place de la nouvelle infrastructure routière

Cette composante regroupe toutes les activités humaines et mécaniques reliées aux divers travaux qui entoureront la mise en place des nouveaux tronçons de route. Elle concerne également le camionnage qui sera nécessaire pour transporter les matériaux qui entrent dans la construction des différents ouvrages (gravier, sable, etc.). Elle comprend enfin le réaménagement des sites perturbés à la fin des travaux.

#### 5.1.1.2 Présence de la nouvelle infrastructure routière

Cette composante concerne essentiellement la présence physique de nouvelles structures qui demeureront en place à la fin des travaux, peu importe leur rôle ou leur utilisation, ce qui inclut la présence proprement dite de la route et des nouvelles voies d'accès.

#### 5.1.1.3 Utilisation de la nouvelle infrastructure routière

Cette composante vise à faire ressortir les avantages et les inconvénients qui résulteront de l'utilisation et de l'entretien de la nouvelle infrastructure routière.

### 5.1.2 ELEMENTS DU MILIEU

Les éléments du milieu susceptibles d'être affectés par les projets sont décrits d'une façon détaillée au chapitre 2 du présent document. Il faut noter que sur la base d'une analyse préliminaire permettant de déterminer l'importance relative de chacun de ces éléments, il est apparu opportun de regrouper les éléments du milieu biophysique en grandes catégories. La liste des éléments du milieu est donc la suivante:

- Milieu physique
- Milieu biologique terrestre
- Milieu biologique aquatique (incluant le milieu marin)
- Utilisation du sol/milieu bâti
- Circulation routière et piétonnière
- Ressources patrimoniales
- Milieu visuel

### 5.1.3 IDENTIFICATION DES IMPACTS

Dans le but de dégager toutes les interrelations prévisibles entre chaque projet et le milieu, une grille de contrôle a été préparée pour chacun en disposant les composantes du projet et les éléments du milieu sous la forme d'un tableau à double entrée (tableau IX). Cette structure croisée sert de base à la description et à l'évaluation des répercussions associées à chaque projet. Ainsi, pour chaque composante du projet, on procédera à la description et à l'évaluation des répercussions sur chacun des éléments du milieu identifiés dans la grille de contrôle.

Il est important de rappeler que, pour éviter les répétitions inutiles, les interrelations reliées à la présence physique

TABLEAU IX

## GRILLE DE CONTROLE

TRONCON COMPOSANTES DU PROJET(1)	PETITE-VALLEE			POINTE-A-LA- FREGATE			ST-YVON/ST-HELIER			ANSE-A-VALLEAU			
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	
ELEMENTS DU MILIEU													
Milieu physique		X			X			X				X	
Milieu biologique terrestre		X			X			X					
Milieu biologique aquatique et marin	X		X	X		X	X	X	X				
Utilisation du sol/milieu bâti (incluant les puits d'eau potable et les installations septiques)	X	X	X	X	X	X		X			X	X	X
Circulation routière et piétonnière	X		X	X		X		X		X		X	
Ressources patrimoniales													
Milieu visuel		X			X			X				X	

- (1) A : Mise en place de la nouvelle infrastructure routière  
 B : Présence de la nouvelle infrastructure routière  
 C : Utilisation de la nouvelle infrastructure routière

des diverses structures ne se retrouvent qu'au niveau de la composante "présence de la nouvelle infrastructure routière". Par exemple, même si la mise en place de la route occasionne des répercussions sur l'utilisation du sol en causant des expropriations ou en supprimant une portion de terre cultivée, c'est sous la composante "présence de la nouvelle infrastructure routière" que ces répercussions seront notées.

D'autre part, il est important de rappeler la distinction qui a été introduite précédemment concernant la présence des ouvrages et leur utilisation: la première composante vise à mettre en évidence les effets reliés à la présence physique des ouvrages sans tenir compte de leur rôle, alors que la seconde fait référence aux avantages et aux inconvénients reliés à leur utilisation proprement dite.

#### 5.1.4 METHODOLOGIE D'EVALUATION DES IMPACTS

La description et l'évaluation des interrelations identifiées à l'aide de la grille de contrôle s'effectuent en considérant le type de répercussion, l'importance de la répercussion et la possibilité de corriger les répercussions négatives.

Le type d'une répercussion réfère à son caractère positif ou négatif; une répercussion peut donc être positive ou négative.

L'importance d'une répercussion peut être qualifiée de mineure, moyenne ou majeure. Cette estimation tient compte de quatre facteurs principaux:

- l'intensité de l'intervention: une ressource ou un processus peuvent être modifiés légèrement ou d'une manière importante. L'intensité de l'intervention peut varier de faible à forte;
- l'étendue de la répercussion: la répercussion peut être ponctuelle (une maison, un cours d'eau), locale (la zone à l'étude) ou régionale;
- la valeur de la ressource affectée: ce facteur fait référence à la rareté ou à l'unicité d'une ressource, à son importance pour la société ainsi qu'à sa capacité d'absorber une modification ou un stress. La valeur peut varier de petite à grande;

- la durée de la répercussion: ce facteur fait référence aux effets temporaires et permanents. Généralement, les activités de construction ont des effets temporaires alors que la présence et l'utilisation des ouvrages sont des effets permanents.

Le tableaux X, à la page suivante, présente sous forme d'abaques les critères qui ont guidé l'analyse des impacts. On détermine d'abord le degré de perturbation puis, l'impact est évalué en fonction de ce degré de perturbation et de la valeur de la ressource affectée, selon qu'il s'agit d'un effet temporaire ou permanent. Cette structure permet une évaluation relativement objective des impacts et permet à quiconque de procéder à des tests de sensibilité des résultats en modifiant à sa guise les différents facteurs.

Il est à noter que la valeur des ressources présentée ici est déterminée spécifiquement pour les tronçons présentement à l'étude; cette estimation pourrait varier dans un autre contexte.

Suite à l'évaluation de l'impact, en termes de type et d'importance, il est spécifié si un impact négatif peut être corrigeable ou incorrigeable. Un impact est corrigeable en totalité ou en partie par des mesures de mitigation qui peuvent minimiser son effet. L'évaluation des impacts pour chaque composante du milieu affectée est ensuite complétée après une évaluation de l'impact résiduel, c'est-à-dire l'impact après application des mesures de mitigation proposées.

Par ailleurs, en ce qui concerne le milieu bâti, il convient de mentionner que les impacts à considérer dans le cadre de la présente étude sont liés aux inconvénients causés aux bâtiments et terrains résidentiels, commerciaux et autres situés en bordure de la route 132 ou de l'emprise de la nouvelle route. Ils regroupent un certain nombre de nuisances causées aux résidents par le rapprochement des voies de circulation et l'élargissement de l'emprise, nuisances qui peuvent s'exercer de façon combinée ou non. Celles-ci comprennent:

- la perte des bâtiments situés dans l'emprise;
- la diminution de la superficie et de la profondeur des terrains qui réduit les possibilités d'aménager les propriétés résiduelles;
- la diminution de la largeur et de la longueur des entrées privées;
- la perte d'espace de stationnement;
- la diminution de la sécurité des résidents;

TABLEAU X

EVALUATION DE L'IMPORTANCE DE L'IMPACT

A. DETERMINATION DU DEGRE DE PERTURBATION

INTENSITE DE LA REPERCUSSION	ETENDUE		
	PONCTUELLE	LOCALE	REGIONALE
Faible	1	1	2
Moyenne	1	2	2
Forte	2	2	3

B. DETERMINATION DE LA VALEUR RELATIVE DES ELEMENTS DU MILIEU

VALEUR	ELEMENTS DU MILIEU
Petite	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Milieu physique en général: hydrologie, qualité de l'eau</li> <li>- Végétation terrestre à valeur de conservation faible ou moyenne et valeur commerciale nulle ou faible</li> </ul>
Moyenne	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Végétation terrestre à valeur de conservation et/ou commerciale élevée</li> <li>- Ressources intertidales (abondance forte et très forte)</li> <li>- Faune ichthyenne (sauf salmonidés)</li> <li>- Circulation routière</li> <li>- Milieu visuel</li> </ul>
Grande	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Faune ichthyenne (salmonidés)</li> <li>- Milieu bâti</li> <li>- Ressources archéologiques</li> </ul>

C. DETERMINATION DE L'IMPORTANCE DE L'IMPACT

VALEUR DE L'ELEMENT DU MILIEU	EFFETS TEMPORAIRES			EFFETS PERMANENTS		
	DEGRE DE PERTURBATION			DEGRE DE PERTURBATION		
	1	2	3	1	2	3
Petite	Mineure	Mineure	Mineure	Mineure	Mineure	Moyenne
Moyenne	Mineure	Mineure	Moyenne	Mineure	Moyenne	Majeure
Grande	Mineure	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Majeure	Majeure

- la perte d'espace utilisé à des fins de circulation et de livraison. Cet impact implique une augmentation des difficultés d'opération de certains commerces.

Dans les cas extrêmes, lorsque l'impact est pratiquement inévitable, l'expropriation ou le déplacement du bâtiment est nécessaire. Dans les autres cas, une nuisance peut s'exercer de façon ponctuelle ou alors plusieurs inconvénients peuvent s'appliquer cumulativement sur la même propriété. Dans ces cas, l'effet cumulatif sur la qualité de vie est considéré pour l'évaluation de l'impact sur chaque bâtiment concerné.

Les problèmes mentionnés ci-dessus s'appliquent de façon différente selon l'utilisation actuelle des bâtiments et terrains affectés et selon l'ampleur du rapprochement. Les nuisances sont déterminées spécifiquement pour chaque propriété, mais l'impact sur le milieu bâti est évalué globalement par tronçon.

#### 5.1.5 CAS PARTICULIER DES PUIITS D'EAU POTABLE

Les puits d'eau potable en bordure d'une route peuvent être contaminés par les sels de déglacage (chlorures de sodium et de calcium, sodium, et d'autres micro-contaminants) utilisés en hiver pour l'entretien des routes. Les concentrations de sels et de chlorures qu'on peut retrouver dans ces puits d'eau sont déterminées par l'interaction de plusieurs facteurs environnementaux, dont: la superficie et le volume de l'aquifère; la profondeur de la nappe phréatique; la direction de la vitesse d'écoulement des eaux souterraines; les types de sols et matériaux géologiques; la distance entre la chaussée et le puits; le type de drainage latéral des routes; les quantités de sels appliquées; et le volume d'eau utilisé pour la consommation. Il y a donc lieu de préciser des dispositions à prendre, avant et après la réalisation du projet, pour s'assurer d'une qualité et d'une quantité adéquates d'eaux potables souterraines.

Ainsi, avant la réalisation du projet, le ministère des Transports devra inventorier et localiser précisément tous les puits individuels ou collectifs dans le but de caractériser la qualité actuelle des eaux et de prédire la contamination potentielle en chlorures et en sels d'un puits.

Par la suite, ces puits feront l'objet d'un programme de suivi environnemental dont la durée minimale sera de deux (2) ans. Ce programme permettra de déterminer les concentrations

d'équilibre en chlorure et en sodium (ou calcium) atteintes suite à la construction et à l'utilisation de la route. Si la concentration en chlorure atteint ou dépasse le seuil de 400 mg/L, ou si la concentration en sodium ou en calcium atteint ou dépasse 250 mg/L, le ministère des Transports interviendra rapidement afin d'assurer une eau de qualité acceptable.

De plus, le programme de suivi devra voir au maintien du débit actuel d'alimentation en eau.

Selon les particularités du milieu en question, la relocalisation et le creusage de nouveaux puits, le surcreusement de puits existants, et l'incorporation de systèmes de traitement d'eau (ultra-filtration, échanges ioniques ou autres) représentent des solutions possibles pour l'obtention d'une eau de qualité acceptable. Ces mesures devraient être définies en consultation avec les résidents concernés et en conformité avec les règlements du ministère de l'Environnement en la matière<sup>(1)</sup>.

Les secteurs potentiellement à risque dans le tronçon 16 sont les villages de Petite-Vallée et Anse-à-Valleau, plus précisément entre les chaînages 1+100 à 1+400 de part et d'autre de la route dans le premier village, et dans l'autre, entre les chaînages 0+500 à 1+000 et 1+400 à 2+200 de part et d'autre de la route.

Les impacts possibles sur les puits d'eau potable seront rappelés dans la section "Utilisation de la nouvelle infrastructure routière", mais ne sont pas localisés sur les cartes d'impacts ni n'apparaissent dans le tableau de l'annexe III. Des études plus précises sont entreprises pour déterminer les puits à risque de contamination afin d'appliquer les mesures qui s'imposent.

#### 5.1.6 CARTOGRAPHIE DES IMPACTS ET DES MESURES DE MITIGATION

Dans le but de faciliter la compréhension de la présente étude, les figures 34 à 37, présentées au dossier cartogra-

- 
- (1) • Règlement sur les eaux souterraines.  
• Règlement sur l'eau potable.  
• Règlement relatif aux entreprises d'aqueduc et aux entreprises d'égout.  
• Règlement sur l'évaluation et le traitement des eaux usées des résidences isolées.

phique, fournissent la localisation des impacts et des mesures de mitigation qui sont introduites tout au long de la section 5.2. Ces figures sont complétées par des listes des mesures de mitigation, fournies à l'annexe III. Ces figures et surtout les listes qui l'accompagnent représentent une des parties les plus importantes de l'étude d'impact puisqu'elles permettent d'assurer en quelque sorte le prolongement ou la mise en pratique de l'étude. Elles constituent en fait la base sur laquelle devra s'appuyer le programme de surveillance environnementale des travaux.

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

Pour chaque interrelation identifiée à l'aide de la grille de contrôle (tableau IX), les sections qui suivent fournissent une description détaillée et une évaluation qualitative des répercussions sur le milieu pour chaque tronçon de route. Dans chaque cas, la description et l'évaluation des impacts sont suivies de l'identification des recommandations et des mesures permettant de minimiser l'intensité des répercussions négatives du projet et d'optimiser les effets positifs. Ces mesures sont présentées en retrait, de façon à ce qu'elles puissent facilement être repérées à travers le texte. Enfin, le cas échéant, l'évaluation des répercussions résiduelles conclut chacune des sections.

Avant de procéder à l'analyse détaillée des impacts et des mesures de mitigation, il importe de mentionner que certaines mesures de mitigation, s'appliquant aux impacts sur le milieu visuel sont générales et, de ce fait, ne seront pas nécessairement répétées dans chaque cas. Ainsi, lors de tout travail de déblai ou de décapage, toute la terre végétale et les matériaux meubles devront être récupérés et entreposés en vue de leur utilisation pour réaménager les remblais ou les tronçons abandonnés.

Par ailleurs, lors de toute coupe, on devra minimiser le déboisement au sommet et, toute coupe dont la hauteur excède 10 m devra être réalisée en paliers, et chaque palier ensémené avec des essences arbustives. Enfin, tous les espaces dénudés suite à la construction devront être végétalisés, et ce avec des espèces indigènes.

## 5.2.1 TRONCON PETITE-VALLEE

### 5.2.1.1 Mise en place de la nouvelle infrastructure routière

Etant donné que le tronçon de route à réaménager ne traverse qu'un petit cours d'eau intermittent au chaînage 1+800, aucune répercussion significative n'est appréhendée sur le milieu biologique aquatique lors des travaux. Cependant, même si ce ruisseau présente un potentiel écologique restreint, le radier du ponceau devra

être conçu et installé de façon à respecter le gabarit du cours d'eau (largeur, profondeur, pente) et les caractéristiques de l'écoulement naturel. De plus, l'emplacement du ponceau devra être choisi et les travaux exécutés de façon à limiter le plus possible les risques d'érosion pendant et après la construction.

Par ailleurs, lors de la construction, on devra veiller à ce que l'implantation de la route n'occasionne pas de bris d'équipements d'alimentation en eau potable et d'installations septiques, spécialement dans les cas où ces installations sont individuelles. Selon la procédure en vigueur, le Ministère procédera au dédommagement des propriétaires affectés ou, si nécessaire, à la relocalisation des équipements selon les normes en vigueur.

Toutefois, les principales répercussions associées à la mise en place de la nouvelle infrastructure concerneront les dérangements temporaires de la circulation routière dus aux travaux. En effet, l'augmentation de la circulation lourde, en partie associée au transport du matériel d'emprunt, perturbera la circulation routière sur la route 132. Cette répercussion se traduira par des risques plus élevés d'accidents, des conflits d'utilisation et des inconvénients divers. Les conflits d'utilisation de la route 132 seront par ailleurs plus accentués en période d'activité touristique, alors que les débits de circulation journalière sont plus élevés et les vitesses des utilisateurs, en majorité des touristes, sont plus souvent réduites.

Dans l'ensemble, l'importance de l'impact de la mise en place de la nouvelle infrastructure routière sur la circulation routière, est jugée mineure en raison de l'intensité moyenne de l'intervention, de sa portée locale, de la valeur moyenne de la ressource affectée et du caractère temporaire des répercussions. Les mesures d'atténuation de l'impact consistent en l'application de règles de sécurité (signalisation de chantier) en vigueur au ministère des Transports.

#### 5.2.1.2 Présence de la nouvelle infrastructure routière

##### A. Milieu physique

La présence de l'infrastructure routière n'entraînera pas de répercussions significatives sur le milieu physique puisque aucune zone instable ou de pente critique ne sera traversée. Des mesures devront toutefois être mises de l'avant pour circonscrire les problèmes de ravinement et d'érosion qui pourraient survenir, notamment dans les zones de remblais et de déblais identifiées par chaînage au tableau XI.

On veillera notamment à stabiliser les pentes des remblais par végétalisation ou, au besoin, par de l'enrochement, notamment entre les chaînages 0+020 et 0+270 ainsi que 0+640 et 0+940 où la hauteur maximale du remblai atteint respectivement 5 m et 24 m. Par ailleurs, en ce qui concerne les coupes de roc (chaînages 0+270 à 0+620 et 0+940 à 1+120), celles-ci devront être exécutées de façon à prévenir les risques d'éboulis futurs.

##### B. Milieu biologique terrestre

L'implantation de l'infrastructure routière nécessitera le déboisement de l'emprise de la route projetée et il en résultera une perte permanente de boisés et d'habitats fauniques potentiels. Le déboisement sera nécessaire surtout dans la partie ouest du tronçon à réaménager puisque la partie à l'est du chaînage 1+200 se situe en milieu urbain. Entre les chaînages 0+200 et 1+200, ce déboisement sera plus important puisqu'à cet endroit, la route projetée emprunte un nouveau corridor afin de corriger deux courbes. L'impact est cependant atténué du fait qu'une ligne de transport d'énergie emprunte déjà ce corridor. Les superficies globales qui devront

TABLEAU XI

TRONCON PETITE-VALLEE: LOCALISATION ET AMPLEUR DES DEBLAIS ET REMBLAIS

CHAINAGE	INTERVENTION	LONGUEUR	
		DEBLAIS	REMBLAIS
0+020 à 0+270	Remblai, moy. 3,55 m, max. 5,00 m		250 m
0+270 à 0+620	Déblai, moy. 4,30 m, max. 15,00 m	350 m <sup>(1)</sup>	
0+640 à 0+940	Remblai, moy. 7,45 m, max. 24,00 m		300 m
0+940 à 1+120	Déblai, moy. 3,52 m, max. 6,25 m	180 m <sup>(1)</sup>	
1+120 à 1+370	Remblai, moy. 1,35 m, max. 1,80 m		250 m
1+370 à 1+630	Déblai, moy. 1,37 m, max. 2,50 m	200 m	
1+630 à 1+767	Remblai, moy. 0,56 m, max. 1,00 m		140 m
TOTAL		730 m	940 m

(1) Coupes de roc.

être déboisées représentent environ 1,8 ha, dont 25% sont des peuplements en régénération.

Dans la première partie de ce tronçon, soit jusqu'au chaînage 0+500 environ, on retrouve un boisé en régénération tandis qu'entre les chaînages 0+500 et 1+200 il s'agit d'une forêt mélangée de bouleaux blancs avec sapins. La valeur de conservation de ces deux types de peuplements est respectivement faible et moyenne. En ce qui concerne les habitats fauniques, seuls les petits animaux sont susceptibles de fréquenter ces boisés puisque la route et l'activité humaine ont tendance à rendre ces secteurs peu intéressants pour les ongulés comparativement à l'arrière-pays. Ainsi, bien que ce type de boisé soit susceptible d'être intéressant pour la faune, sa valeur de conservation est diminuée en raison de la proximité de l'activité humaine.

L'intervention sur la végétation et les habitats fauniques sera forte et permanente, mais très ponctuelle (limitée à proximité de l'emprise de la route). Compte tenu des petites superficies affectées et de la faible valeur de la ressource, l'importance de l'impact sur le milieu terrestre est jugée mineure et aucune mesure de mitigation ne peut atténuer la perte d'habitats à l'intérieur de l'emprise.

Toutefois, plusieurs mesures devront être appliquées pendant les travaux à l'effet de préserver intégralement la végétation à l'extérieur de l'emprise, de favoriser la récupération du bois, d'éliminer les débris combustibles sans danger pour l'environnement et enfin, d'éviter l'essouchage au haut des talus et sur la bande latérale (berge extérieure du fossé et limite de l'emprise).

#### C. Utilisation du sol/milieu bâti

Le tronçon de route à réaménager à Petite-Vallée est bordé de 11 lots, subdivisés en 37 entités, dont l'identification et les superficies sont indiquées au tableau XII. Parmi ces 37 unités, 15 seulement sont affectées par le projet. A partir du chaînage 1+250, la route sera réaménagée à l'intérieur de l'emprise actuelle, de sorte que les seuls lots affectés dans cette partie sont ceux qui bordent les accès prévus pour les routes secondaires.

TABLEAU XII

SUPERFICIES DES LOTS BORDANT LE TRONCON DE ROUTE A REAMENAGER A PETITE-VALLEE (D'OUEST EN EST)

Rang Est de la Rivière, du cadastre de la Seigneurie de la Grande-Vallée-des-Monts-Notre-Dame de la municipalité de Grande-Vallée

ENTITE	SUPERFICIE	LOCALISATION(1)
* 111-2-P	18,7 ha	nS
* 111-2-P	24,8 ha	nS

Rang I du cadastre du canton de Cloridorme

ENTITE	SUPERFICIE	LOCALISATION(1)	ENTITE	SUPERFICIE	LOCALISATION(1)
* 1P	41,7 ha	nS	5-B-9-P	10 024 m <sup>2</sup>	S
* 2P	48,9 ha	nS	5-B-7-3	449 m <sup>2</sup>	N
* 3-A-P	54,9 ha	nS	5-B-11-3-P	2 382 m <sup>2</sup>	N
* 4-A-2-P	929 m <sup>2</sup>	S	* 5-B-11-4	938 m <sup>2</sup>	N
* 4-A-2-P	8,7 ha	S	5-B-12-P	7,47 ha	S
* 4-A-2-1-P	1 668 m <sup>2</sup>	N	* 6-A-3-P	2 062 m <sup>2</sup>	N
* 4-A-2-1-P	1 668 m <sup>2</sup>	N	6-A-6-P/6-A-4/6-B-4	32,3 ha	nS
* 4-A-2-2-P	4 021 m <sup>2</sup>	N	6-A-5	313 m <sup>2</sup>	S
* 4-A-2-2-P	1 535 m <sup>2</sup>	N	6-A-6-P	929 m <sup>2</sup>	S
* 4-A-2-P	8,9 ha	S	6-P	424 m <sup>2</sup>	S
4-A-3-4-P	5 202 m <sup>2</sup>	S	6-B-1	310 m <sup>2</sup>	N
4-A-3-4-P/4-A-3-P	1 454 m <sup>2</sup>	S	6-B-2	1 940 m <sup>2</sup>	N
* 4-A-3-3/4-A-3-2/ 4-A-3-1	N.D.	N	* 6-B-3	N.D.	S
5-A-2-1	894 m <sup>2</sup>	S	6-C-1	3 821 m <sup>2</sup>	N
* 5-A-2-P	2,5 ha	Ns	6-E-1	1 080 m <sup>2</sup>	N
* 5-B-4-P/5-B-9-1	1 454 m <sup>2</sup>	N	6-C-2-1	1 660 m <sup>2</sup>	S
5-B-5-1/5-B-5-P	7,4 ha	nS	6-C-2-2	N.D.	S
			6-E-2/7-A-1	2 384 m <sup>2</sup>	N

\* : entité affectée.

(1) : localisation par rapport à la route 132; N ou n: nord; S ou s: sud; lorsque une entité s'étend de part et d'autre de la route, la majuscule indique la localisation de la majorité de la superficie.

N.D. : non disponible.

Il convient de signaler que parmi les lots affectés, 7 unités présentent actuellement une superficie dérogatoire à l'égard du règlement de contrôle intérimaire de la M.R.C., c'est-à-dire inférieure à 3 000 m<sup>2</sup> pour les lots non desservis (de 1P jusqu'à 5-A-2-P inclusivement) et à 2 000 m<sup>2</sup> pour les lots partiellement desservis (de 5-A-2-P vers l'est). Outre ces lots dont les superficies sont déjà trop petites, aucun autre lot affecté ne verra sa superficie résiduelle atteindre une valeur inférieure aux limites prescrites par le règlement de contrôle intérimaire.

En ce qui concerne le milieu bâti, il comprend principalement la réduction des marges de recul qui affecte sept résidences. De plus, au chaînage 1+180N, le tracé retenu implique l'expropriation d'un comptoir à légumes et de deux autres bâtiments secondaires. Cet impact est cependant négligeable puisque ces bâtiments peuvent facilement être déplacés sur le même lot.

La localisation précise des bâtiments touchés est présentée à la figure 34 et la description détaillée des impacts et des mesures de mitigation est fournie par chaînage à l'annexe III.

Signalons finalement que la valeur commerciale des boisés affectés est très faible, voire nulle.

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

Ces répercussions sont toutefois partiellement corrigibles par l'application de mesures de mitigation appropriées. Ainsi, les accès aux propriétés seront assurés partout où ils existent actuellement.

En ce qui a trait aux rapprochements, le ministère des Transports étudiera la pertinence d'accorder aux propriétaires lésés, outre la valeur du terrain exproprié, des indemnités particulières pour rapprochement et/ou perte de végétation ornementale, advenant le cas. L'importance de ces

indemnités sera fonction de la marge de recul actuelle et après expropriation, de la valeur marchande de la propriété et des règlements municipaux en vigueur concernant la marge de recul obligatoire. Il est à noter que dans la M.R.C. de La Côte-de-Gaspé, les règlements prévoient une marge de 9 m dans tous les secteurs situés à l'extérieur des périmètres d'urbanisation, soit la partie est du tronçon de Petite-Vallée (du lot 5-A-2-1 vers l'est).

Enfin, dans les cas où le rapprochement de l'emprise limiterait les droits de propriété relatifs aux terrains (construits ou non) qui sont ou qui deviendront dérogatoires à la réglementation en vigueur, le propriétaire devra être dédommagé selon l'existence ou non de droits acquis et la limite de ces droits.

Dans la mesure où les propriétaires affectés seront accommodés par les mesures proposées, la répercussion de la présence de la nouvelle infrastructure routière sera mineure.

#### D. Milieu visuel

L'implantation de l'infrastructure routière dans le tronçon de Petite-Vallée implique à plusieurs endroits du tracé des déblais et remblais, afin de corriger certaines courbes importantes et d'améliorer le profil de la route (voir tableau XI).

Quelques-uns de ces remblais et déblais auront peu d'impact visuel, compte tenu de leur faible gabarit (hauteur moyenne entre 0,56 m et 1,37 m). Par contre, en quatre endroits, ils seront perceptibles par les observateurs fixes, particulièrement ceux localisés au bas de la falaise (résidences, auberge et camping) et par les observateurs mobiles circulant sur la nouvelle route. Ainsi, deux zones de déblais (coupe de roc), prévues aux chaînages 0+270 à 0+620 et 0+940 à 1+120, constitueront un impact visuel pour les observateurs mobiles en raison de leur hauteur (hauteurs moyennes respectives de 4,31 m et 3,52 m et maximales de 15 m et 6,25 m). De même, la mise en place de deux remblais, aux chaînages 0+020 à

0+270 et 0+640 à 0+940, entraînera un impact visuel important, tant pour les observateurs fixes que mobiles, en raison de leur importance (hauteurs moyennes respectives de 3,55 m et 7,45 m).

Outre la présence des déblais et remblais, qui rendront difficiles l'intégration de la route dans le paysage, le réaménagement de la route implique également l'abandon de certains tronçons de la route actuelle, ce qui constitue un autre élément d'impact visuel, particulièrement pour les observateurs mobiles.

Dans l'ensemble, la présence de la nouvelle infrastructure routière aura un impact moyen sur le paysage, en raison de l'intensité relativement moyenne et de l'étendue ponctuelle de la perturbation, du caractère permanent et de la grande valeur de la ressource touchée.

Les répercussions associées aux déblais et remblais nécessaires à la réalisation du projet sont toutefois partiellement corrigibles.

Ainsi, de façon à limiter l'impact visuel par rapport aux différents observateurs et de permettre une intégration harmonieuse de la route à ce paysage côtier, il importe de prévoir la revégétalisation des remblais et déblais le plus tôt possible. De même, les sections de route abandonnées devront être scarifiées et végétalisées, puis rétrocédées à la municipalité.

Par ailleurs, entre les chaînages 0+270 et 0+620, la coupe de roc devra être effectuée par palier dans le secteur où sa hauteur excède 10 m, et le palier devra être végétalisé.

Ces mesures permettront ainsi de redonner un caractère agréable à la route et de minimiser l'impact visuel, d'autant plus que le rapprochement de la route par rapport à la mer permettra de nouvelles vues sur le paysage côtier.

### 5.2.1.3 Utilisation de la nouvelle infrastructure routière

#### A. Milieu biologique aquatique

L'entretien de la nouvelle route nécessitera l'utilisation d'abrasifs ou de sels de déglacage au cours de la saison hivernale. Ces éléments seront entraînés dans le réseau de drainage et pourront modifier légèrement la qualité de l'eau des ruisseaux drainant ce territoire. Toutefois, étant donné que ces ruisseaux reçoivent déjà l'eau de drainage de la route actuelle, il n'y aura vraisemblablement pas d'augmentation de l'apport d'abrasifs et de sels de déglacage dans les cours d'eau.

#### B. Utilisation du sol/milieu bâti

L'utilisation de la nouvelle infrastructure routière pourrait entraîner des impacts sur l'alimentation en eau potable à partir de puits, notamment durant l'hiver par infiltration des sels de déglacage. Compte tenu de la grande valeur de la ressource et de la permanence de cet impact, de son caractère ponctuel et son intensité moyenne, l'impact est jugé moyen.

Des mesures peuvent cependant atténuer voire annihiler cet impact.

Ainsi, on devra veiller à ce que l'implantation de la route n'occasionne pas de bris des équipements d'alimentation en eau potable et des installations septiques, spécialement dans les cas où ceux-ci sont individuels. Selon la procédure en vigueur, le Ministère procédera avant les travaux à un examen de tous les puits en fonction des risques de contamination liés tant aux travaux de construction qu'à l'utilisation et l'entretien de la nouvelle route. Dans chaque cas, les mesures adéquates seront déterminées et mises en pratique (suivi a posteriori, dédommagement, relocalisation du puits).

#### C. Circulation routière et/ou piétonnière

Le réaménagement de la route 132 à Petite-Vallée aura pour effet d'améliorer la circulation routière dans ce secteur,

principalement en raison de l'élargissement de la surface de roulement et de la création d'accotements pavés plus larges. De plus, le réalignement des intersections avec les routes secondaires aura un effet positif pour la sécurité de tous les usagers, tout autant que l'amélioration des allées d'accès privés.

L'impact sur la circulation routière apparaît donc positif et il est jugé moyen, compte tenu d'une part de son intensité moyenne, de sa portée locale et de son caractère permanent, et d'autre part, de la valeur moyenne de la ressource.

## 5.2.2 TRONCON POINTE-A-LA-FREGATE

### 5.2.2.1 Mise en place de la nouvelle infrastructure routière

#### A. Milieu biologique aquatique

Les activités de chantier (décapage du sol, terrassement, circulation de la machinerie lourde, etc.) entraîneront sans doute une migration des particules fines du sol par le drainage naturel. Une partie de ces sédiments sera entraînée dans les petits cours d'eau ainsi que, possiblement, dans le lac Bouchard, au niveau du chaînage 1+750. En effet, ce lac se situe à proximité de la route et, surtout, à un niveau inférieur de quelque 12 m. Les sédiments risquent donc de dévaler la pente et de se retrouver dans le lac, à court ou à moyen terme.

En dépit de la grande valeur de la ressource, cette répercussion est jugée mineure en raison de l'intensité faible de l'intervention, de sa portée ponctuelle et surtout, de son caractère temporaire.

Les recommandations énumérées ci-après peuvent contribuer à limiter ou même annuler les effets négatifs des travaux.

- On devra s'assurer qu'entre les chaînages 1+600 et 2+000, aucune activité ne se déroulera à l'extérieur des limites de l'emprise (actuelle ou future), de manière à préserver la bande de végétation autour du lac et à éviter de créer des voies d'écoulement préférentielles pour les eaux de ruissellement.

- Après les travaux, on veillera à végétaliser le plus rapidement possible les remblais.
- Pour contrôler l'apport de matières en suspension vers les petits cours d'eau, il y a lieu de prévoir la mise en place de petites trappes à sédiments aux endroits appropriés dans le système de drainage (par ex.: à l'entrée des ponceaux de drainage transversaux ou directement dans les fossés).

#### B. Utilisation du sol/milieu bâti

Lors de la construction, on devra veiller à ce que l'implantation de la route n'occasionne pas de bris d'aqueduc ou d'installations septiques individuelles. Selon la procédure en vigueur, le Ministère procédera au dédommagement des propriétaires affectés ou, si nécessaire, à la relocalisation des équipements selon les normes en vigueur.

#### C. Circulation routière et piétonnière

Comme dans le cas de Petite-Vallée, l'augmentation de la circulation lourde, en partie associée au transport du matériel d'emprunt, perturbera temporairement la circulation routière sur la route 132. Cette répercussion se traduira par des risques plus élevés d'accidents, de conflits d'utilisation et des inconvénients divers. Les conflits d'utilisation seront accentués durant la période d'activité touristique, ainsi que dans l'extrémité est du tronçon où la densité des résidences est plus élevée.

Dans l'ensemble, l'importance de l'impact de la mise en place de la nouvelle infrastructure routière sur la circulation routière et piétonnière est jugée mineure. En effet, bien qu'il s'agisse d'une intervention d'intensité moyenne affectant une ressource de valeur moyenne, son importance est atténuée par sa portée locale et son caractère temporaire. Les mesures d'atténuation de l'impact consistent en l'application des règles de sécurité (signalisation de chantier) en vigueur au ministère des Transports.

## 5.2.2.2 Présence de la nouvelle infrastructure routière

### A. Milieu physique

La présence de l'infrastructure routière n'entraînera pas de répercussion significative sur le milieu physique, puisque aucune zone instable ou pente critique ne sera traversée. Des mesures devront toutefois être mises de l'avant pour éviter les problèmes de ravinement ou d'érosion qui pourraient survenir, notamment dans les zones de remblais et de déblais, localisées au tableau XIII. On retrouve des déblais et remblais importants notamment dans la partie ouest du tronçon, où, entre les chaînages 1+300 et 1+655, un déblai d'une hauteur moyenne de 4,0 m atteint plus de 10 m par endroits alors que deux remblais, chaînages 0+800 à 1+120 et 1+655 à 2+220, atteignent respectivement 16 m et 8,6 m. Egalement, un remblai important est nécessaire pour localiser l'intersection ouest de la route du Brûlé, d'une hauteur moyenne de 5,2 m, avec maximum de 10 m, sur une longueur de 240 m.

On veillera à stabiliser les pentes des remblais et déblais par végétalisation (préférentiellement) ou, au besoin, par de l'enrochement. Quant à la coupe de roc, entre les chaînages 1+300 à 1+655 S, celle-ci devra être exécutée de façon à prévenir les risques d'éboulis futurs.

### B. Milieu biologique terrestre

L'implantation de l'infrastructure routière nécessitera le déboisement de l'emprise de la route projetée et il en résultera une perte permanente de boisés et d'habitats fauniques potentiels. Le déboisement atteindra une ampleur plus considérable entre les chaînages 1+650 et 2+600, où la route projetée emprunte un nouveau corridor. Quoique dans le secteur du lac Bouchard (chaînages 1+650 à 1+850 environ) on retrouve un peuplement mélangé de peupliers avec sapins ayant une bonne valeur de conservation, la majorité du nouveau corridor (chaînages 1+850 à 2+600) se situe dans un boisé en régénération, ayant donc une faible valeur de conservation. La superficie globale de végétation à couper représente environ 3 ha, dont plus de 43% de boisés en régénération.

Du point de vue des habitats fauniques, ces zones de végétation présentent un faible potentiel en raison de la présence même de la route, puisque la circulation et les activités humaines en général tendent à éloigner la faune.

TABLEAU XIII

## TRONCON POINTE-A-LA-FREGATE: LOCALISATION ET AMPLEUR DES DEBLAIS ET REMBLAIS

CHAINAGE	INTERVENTION	LONGUEUR	
		DEBLAIS	REMBLAIS
0+550 à 0+700	Déblai, moy. 1,00 m, max. 1,50 m	150 m	
0+800 à 1+120	Remblai, moy. 10,20 m, max. 16,00 m		320 m
1+130 à 1+240	Déblai, moy. 1,10 m, max. 3,00 m	110 m	
1+300 à 1+655 S	Déblai, moy. 4,00 m, max. 10,60 m	355 m <sup>(1)</sup>	
1+655 à 2+220	Remblai, moy. 5,30 m, max. 8,60 m		665 m
2+220 à 2+620	Déblai, moy. 0,70 m, max. 1,40 m	400 m	
2+620 à 2+920	Remblai, moy. 0,70 m, max. 1,40 m		300 m
2+920 à 3+200	Déblai, moy. 0,50 m, max. 0,60 m	280 m	
3+290 à 3+540	Déblai, moy. 1,85 m, max. 2,70 m	350 m	
2+880 à 3+650	Déblai, moy. 2,80 m, max. 4,60 m	500 m	
TOTAL		2 145 m	1 285 m
Relocalisation: routes du Brûlé et Langlais	Déblai, moy. 1,10 m, max. 1,60 m	160 m	
	Remblai, moy. 0,75 m, max. 1,30 m		160 m
Intersection ouest, route du Brûlé	Remblai, moy. 5,20 m, max. 10,00 m		240 m

(1) Coupe de roc du côté sud de la route.

L'impact de l'implantation de la route sur la végétation et les habitats fauniques est jugé mineur puisque, bien que forte et permanente, cette intervention est ponctuelle et affecte une ressource de valeur faible.

Toutefois, plusieurs mesures ou recommandations doivent être appliquées pendant les travaux à l'effet de ne pas affecter la végétation à l'extérieur de l'emprise, de favoriser la récupération du bois, d'éliminer les débris combustibles sans danger pour l'environnement et, enfin, d'éviter l'essouchage au haut des talus et sur la bande latérale (berge extérieure du fossé et limite de l'emprise).

### C. Utilisation du sol/milieu bâti

Le tronçon de route à réaménager à Pointe-à-la-Frégate est bordé de 15 lots (lots 40 à 54 du cadastre de Cloridorme), subdivisés en 71 entités, dont le tableau XIV donne l'identification et la superficie. Parmi ces unités, 58 sont affectées par le projet puisqu'à partir du chaînage 4+150 (lot 52-E-4 vers l'est), le réaménagement s'effectue à l'intérieur de l'emprise actuelle, de sorte que seuls les lots adjacents aux intersections avec les routes secondaires sont affectés.

Il convient de remarquer que parmi les 58 lots dont une partie devra être expropriée, 9 présentent déjà des superficies dérogoires à la réglementation de la M.R.C., c'est-à-dire inférieures à 2 000 m<sup>2</sup> (lots partiellement desservis). Outre ces lots, un seul autre (lot 52-C-1-P), non construit, verra sa superficie devenir dérogoire suite aux travaux.

En ce qui concerne le milieu bâti, le réaménagement proposé implique l'expropriation de 8 résidences, d'un hôtel/motel, d'un bâtiment public, d'une résidence secondaire et d'un bâtiment secondaire (ancien commerce). Deux autres résidences verront leur marge de recul réduites au point où les accès sécuritaires pourraient devenir problématiques, ce qui rend leur expropriation probable. De plus, ce tracé implique la réduction de la marge de recul de 4 résidences. La localisation précise des bâtiments touchés est présentée à la figure 35 et la description détaillée des impacts et mesures de mitigation est présentée par chaînage à l'annexe III. De plus, des fiches illustrant et décrivant chacun des bâtiments expropriés sont présentées à l'annexe IV (fiches 1 à 14 inclusivement).

TABLEAU XIV

SUPERFICIES DES LOTS BORDANT LE TRONCON DE ROUTE A REAMENAGER A POINTE-A-LA-FREGATE (D'OUEST EN EST)

Rang I du cadastre de Cloridorme

ENTITE	SUPERFICIE	LOCALISATION(1)	ENTITE	SUPERFICIE	LOCALISATION(1)
* 40-A-2	1 613 m <sup>2</sup>	N	* 47-8	11,4 ha	S
* 40-A-3	1 365 m <sup>2</sup>	N	* 48	5,5 ha	nS
* 40-A-4-P	661 m <sup>2</sup>	S	* 49-1-P	14,3 ha	nS
* 40-A-4-P	33,3 ha	S	* 49-2	557 m <sup>2</sup>	N
* 40-A-4-P	6 968 m <sup>2</sup>	S	* 49-1-P	14,2 ha	nS
* 40-A-5	3,4 ha	nS	* 49-1-P	1 125 m <sup>2</sup>	N
* 40-A-6	N.D.	N	* 49-3-P	2 162 m <sup>2</sup>	N
* 40-C-1	3 374 m <sup>2</sup>	N	* 50-A-1-P	3,8 ha	nS
* 40-C-2	775 m <sup>2</sup>	N	* 50-A-1-P	3,8 ha	nS
* 40-C-3-P	1 858 m <sup>2</sup>	S	* 50-A-2	5,4 ha	nS
40-C-3-P	612 m <sup>2</sup>	S	* 50-A-3	7,5 ha	nS
40-C-3-P	2 435 m <sup>2</sup>	S	* 50-A-4	7,6 ha	nS
* 40-E-P	10 543 m <sup>2</sup>	nS	* 50-A-16	N.D.	nS
* 41-A-P	33 908 m <sup>2</sup>	Ns	* 50-A-16/50-A-5	2 363 m <sup>2</sup>	N
* 41-A-P	13 526 m <sup>2</sup>	N	* 50-A-17/50-A-9	2 955 m <sup>2</sup>	N
* 42-A	111 ha	nS	* 50-A-18/50-A-14	5 613 m <sup>2</sup>	N
* 42-B-1-P	N.D.	nS	* 51-A-3	10,5 ha	nS
* 42-B-2-P	N.D.	nS	* 51-A-11-P	12,1 ha	nS
* 43-A-1	N.D.	nS	* 51-A-12	5,7 ha	nS
* 43-A-2	N.D.	nS	* 51-A-13	24 ha	nS
* 43-A-3-P	3,2 ha	N	* 52-A	12,6 ha	nS
* 43-A-3-P	27 ha	S	* 52-C-2	775 m <sup>2</sup>	N
* 44-A-1	27,3 ha	nS	* 52-C-1-P	2 107 m <sup>2</sup>	N
* 44-A-2-P	3,0 ha	N	* 52-C-1-P	21,6 ha	nS
* 44-A-2-P	24,1 ha	S	* 52-E-2-P	6 131 m <sup>2</sup>	N
* 45-A	27,4 ha	nS	* 52-E-1/53-3	57,5 ha	nS
* 45-B	27,1 ha	nS	52-E-4	537 m <sup>2</sup>	N
* 46-A-1	8,8 ha	nS	52-E-5/53-2	544 m <sup>2</sup>	N
* 46-A-2	8,9 ha	nS	53-10	716 m <sup>2</sup>	N
* 46-A-3-P	7 525 m <sup>2</sup>	N	* 53-14	2 852 m <sup>2</sup>	nS
46-A-3-P	8,2 ha	S	53-2-5	1 197 m <sup>2</sup>	N
* 46-A-4-P	26,8 ha	nS	53-2-3-P	850 m <sup>2</sup>	N
46-A-4-P/47-2/47-3	5 237 m <sup>2</sup>	S	* 53-22	521 m <sup>2</sup>	S
47-4/47-5	2 310 m <sup>2</sup>	S	53-23-P/54-3-P	1 456 m <sup>2</sup>	S
* 47-1/47-6-P/47-7	41,1 ha	nS	54-3-P	1 286 m <sup>2</sup>	N
			54-7	661 m <sup>2</sup>	S

\* : entité affectée.

(1) : localisation par rapport à la route 132; N ou n: nord; S ou s: sud; lorsque une entité s'étend de part et d'autre de la route, la majuscule indique la localisation de la majorité de la superficie.

N.D. : non disponible.

Il faut noter également, quoique aucun impact significatif ne soit généralement associé à ce type de répercussion, que 3 résidences et 2 commerces verront leur marge de recul augmenter suite au réaménagement. Bien que l'allongement de ces terrains puisse être considéré comme un effet positif, il peut, dépendant de la distance en cause, comporter des inconvénients, notamment en ce qui concerne l'entretien d'une longueur supplémentaire de l'accès privé (pavage, déneigement, etc...). Aucune mesure n'est cependant proposée à ce sujet.

Finalement, en ce qui concerne les parties du tracé où un déboisement sera requis, il convient de signaler que la valeur commerciale des boisés en cause varie de faible à nulle, puisqu'il s'agit la plupart du temps de zones en régénération.

Dans l'ensemble, la présence de la nouvelle infrastructure routière de Pointe-à-la-Frégate aura un impact moyen sur l'utilisation du sol. L'importance moyenne de l'impact est attribuable surtout aux expropriations, donc à l'intensité moyenne de l'intervention qui, quoique ponctuelle, présente un caractère permanent et affecte une ressource de grande valeur. Toutefois, plusieurs mesures sont aptes à réduire l'importance de cette répercussion.

On devra tout mettre en oeuvre pour permettre aux résidents expropriés de se relocaliser à proximité des sites qu'ils occupent actuellement s'ils en émettent le voeu. En ce qui concerne l'hôtel/motel Bellevue, celui-ci ne pourra vraisemblablement pas être relocalisé sur le même lot en raison de contraintes topographiques. L'indemnisation qu'on lui accordera devra donc tenir compte, outre de la valeur marchande des bâtiments et du terrain exproprié, ainsi que des manques à gagner lors de la relocalisation, de la perte d'un point de vue particulièrement intéressant pour ce type d'établissement.

Les accès aux propriétés seront assurés partout où ils existent actuellement.

Dans le cas de rapprochements, le ministère des Transports accordera

aux propriétaires lésés, outre la valeur du terrain exproprié, des indemnités particulières pour rapprochement. L'importance de ces indemnités sera évaluée en fonction de la marge de recul actuelle et future, de la valeur marchande de la propriété et des règlements en vigueur concernant la marge de recul obligatoire. Il est à noter que dans ce secteur, la marge de recul prévue par la M.R.C. de La Côte-de-Gaspé est de 9 m, à l'exception de la partie située à l'est du chaînage 3+925 qui se situe à l'intérieur du périmètre d'urbanisation de la municipalité de Cloridorme, où cette valeur est de 4,57 m (15 pi).

Enfin, dans les cas où le rapprochement de l'emprise limiterait les droits de propriétés relatifs aux terrains (construits ou non) qui sont ou qui deviendront dérogatoires à la réglementation en vigueur, le propriétaire concerné devra être dédommagé selon l'existence ou non de droits acquis et la limite de ces droits.

Dans la mesure où les propriétaires affectés seront accommodés par les mesures proposées, la répercussion de la présence de la nouvelle infrastructure routière sera mineure.

#### D. Milieu visuel

Le réaménagement de la route dans le tronçon Pointe-à-la-Frégate entraîne des répercussions sur le milieu visuel, principalement en raison des déblais et remblais, nécessaires pour l'amélioration des courbes dangereuses (voir tableau XIII).

Une autre répercussion sur le milieu visuel est appréhendée en ce qui concerne les segments résiduels de l'ancienne route abandonnés. Ceux-ci seront perceptibles par les observateurs circulant sur la route 132. On les retrouve entre les chaînages 0+600 et 1+150, de même que 2+250 et 2+650.

La majorité des déblais sont de faible importance, variant en moyenne entre 0,70 m de hauteur à 2,11 m. L'un des déblais s'avère cependant plus important; il s'agit de la section comprise entre les chaînages 1+300 à 1+655, où le déblai pourra atteindre une hauteur maximale de 10,6 m, ce qui aura en conséquence un impact visuel sur les observateurs fixes localisés à proximité et sur les observateurs mobiles circulant sur la route. Il est à noter que dans certains cas, ces déblais correspondent à des coupes de roc, notamment du côté sud de la route.

Au niveau des remblais, trois zones s'avèrent particulièrement critiques au plan visuel, étant donné le gabarit des remblais qui seront mis en place. Une première zone se situe entre les chaînages 0+800 à 1+120, où le remblai aura en moyenne 10,2 m de hauteur, avec un maximum de 16 m. La présence d'une telle zone remblayée aura des répercussions importantes sur les observateurs fixes localisés à proximité, modifiant de façon très significative leur champ visuel.

Une seconde zone de remblai se localise entre les chaînages 1+655 et 2+220, où le remblai aura en moyenne 5,3 m de hauteur, avec un maximum de 8,6 m. Tout comme pour la zone décrite précédemment, la mise en place d'un tel remblai aura des répercussions importantes au plan visuel sur les quelques observateurs fixes situés à proximité et les observateurs mobiles.

La troisième zone de remblai importante se localise entre les chaînages 2+600 à 2+850, où l'intersection de la route 132 et de la route du Brûlé sera réaménagée selon des normes plus sécuritaires. Étant donné la topographie accidentée du secteur, le remblai devant être mis en place aura en moyenne 5 m de hauteur, avec un maximum de 10 m, et sera perceptible des quelques observateurs fixes localisés le long de la route du Brûlé et des observateurs mobiles circulant sur la route.

Par ailleurs, le réaligement de la route à plusieurs endroits entraînera également l'abandon de certaines sections de la route actuelle, ce qui contribuera à dégrader le paysage, notamment pour les observateurs mobiles.

Enfin, le réaligement de l'intersection de la route du Brûlé avec la route 132 et son raccordement avec la route Langlais donneront place à des superficies résiduelles susceptibles de contribuer à dégrader le paysage des observateurs fixes et mobiles.

En somme, pour les observateurs fixes et mobiles, l'importance de l'impact de la présence de ces remblais et déblais peut être jugée moyenne, en raison de l'intensité moyenne et du caractère permanent de l'intervention, et de la grande valeur de la ressource affectée.

Pour atténuer l'impact visuel de la présence de remblais et déblais, il est recommandé de végétaliser toutes les pentes dénudées le plus rapidement possible après les travaux.

Quant aux tronçons de route abandonnés, ceux-ci devront être scarifiés et végétalisés, puis rétrocédés à la municipalité.

De même, des mesures devront être prises visant à réaménager les superficies résiduelles résultant du réalignement de la route du Brûlé et de son raccordement avec la route Langlais. Dans le secteur de la jonction route 132/route du Brûlé, la création d'une halte routière pourrait être envisagée, laquelle permettrait aux usagers de la route de profiter d'un point de vue intéressant sur la mer et la côte.

Suite à l'application de l'ensemble de ces mesures, l'impact de la présence de la nouvelle infrastructure routière sur le milieu visuel sera mineur.

#### 5.2.2.3 Utilisation de la nouvelle infrastructure routière

##### A. Milieu biologique

Tel qu'il a été dit dans le cas de Petite-Vallée, même si les abrasifs et les sels de déglacage utilisés pour l'entretien de la nouvelle infrastructure routière seront entraînés vers les cours d'eau et possiblement le lac Bouchard, les quantités ainsi drainées ne seront pas plus grandes qu'avec l'infrastructure actuelle. Aucun impact sur le milieu aquatique n'est donc signalé concernant l'utilisation de la nouvelle route.

## B. Utilisation du sol/milieu bâti

L'ensemble de ce secteur étant desservi par un aqueduc municipal, il n'y a aucun risque de contamination des sources d'alimentation en eau potable lors de l'utilisation et de l'entretien de la nouvelle infrastructure routière.

On devra veiller cependant à ce que les installations septiques ne soient pas affectées.

## C. Circulation routière et piétonnière

Le réaménagement d'un tronçon de la route 132 à Pointe-à-la-Frégate aura un effet positif sur la circulation routière dans ce secteur, principalement en raison de l'élargissement de la surface de roulement, de la création d'accotements pavés et de l'établissement de plusieurs zones à visibilité acceptable pour permettre le dépassement. De plus, la modification et le réaligement des intersections avec les routes secondaires aura un effet bénéfique sur la sécurité de usagers. Pensons en effet à l'accès qui dessert les résidences du côté sud de la route aux environs du chaînage 1+500, actuellement peu visible pour les automobilistes circulant sur la route 132 et qui, débouchant dans une courbe en pente assez raide ne donne pas non plus une bonne visibilité pour les usagers qui veulent s'engager sur la route 132. L'effet positif sera ressenti également pour les accès aux routes du Brûlé et Langlais, dont le nombre sera réduit de moitié et dont l'alignement perpendiculaire à la route 132 sera plus sécuritaire.

L'impact de l'utilisation de la nouvelle infrastructure routière sur la circulation apparaît donc positif. Compte tenu de son intensité moyenne, de sa portée locale et de son caractère permanent, et du fait qu'il affecte une ressource de valeur moyenne, l'importance de cet impact est jugée moyenne.

### 5.2.3 TRONCON SAINT-YVON/SAINT-HELIER

#### 5.2.3.1 Mise en place de la nouvelle infrastructure routière

##### A. Milieu biologique aquatique et marin

Les activités de chantier (décapage du sol, terrassement, circulation de la machinerie lourde, etc...) entraîneront

sans doute une migration de particules fines. Une partie de ces particules sera entraînée dans les petits cours d'eau qui traversent la route 132 ainsi que dans l'étang entre les chaînages 4+500 et 5+000. Cet impact, quoiqu'affectant une ressource de grande valeur, est jugé mineur en raison de la faible intensité de l'intervention, de sa durée temporaire et de son caractère ponctuel.

Certaines recommandations peuvent contribuer à limiter les effets négatifs des travaux:

- même si les cours d'eau traversés présentent un potentiel écologique restreint, le radier des ponceaux devra être conçu et installé de façon à respecter le gabarit du cours d'eau (largeur, profondeur, pente) et des caractéristiques de l'écoulement naturel. De plus, l'emplacement des ponceaux devra être choisi et les travaux exécutés de façon à limiter le plus possible les risques d'érosion pendant et après la construction;
- de plus, pour contrôler l'apport de matières en suspension vers les petits cours d'eau, il y a lieu de prévoir la mise en place de petites trappes à sédiments aux endroits appropriés dans le système de drainage (par ex.: à l'entrée des ponceaux de drainage transversaux ou directement dans les fossés);
- on devra s'assurer qu'entre les chaînages 4+500 et 5+000, aucune activité ne se déroulera à l'extérieur des limites de l'emprise, notamment du côté de l'étang; à cette fin, les représentants régionaux du ministère des Transports devront assurer un suivi serré, balisant et piquetant avant les travaux les limites exactes de l'emprise dans le secteur situé entre la halte routière et le pont marquant la fin du tronçon;

- après les travaux, on végétalisera le plus rapidement possible les remblais, en favorisant les espèces végétales indigènes.

#### B. Circulation routière et/ou piétonnière

Ici encore, l'augmentation de la circulation lourde associée au transport du matériel d'emprunt, perturbera temporairement la circulation routière sur la route 132. Ceci se traduira par des risques plus élevés d'accidents et par des conflits d'utilisation divers, notamment en période touristique. Les inconvénients reliés à la circulation lourde seront encore plus importants dans ce secteur en raison des nombreuses dénivellations à pente raide et l'absence de zones de dépassement.

Cependant, l'importance de cet impact est jugée mineure puisque bien qu'il s'agisse d'une ressource de valeur moyenne, l'intervention, d'intensité moyenne, sera temporaire et de portée locale. Les mesures d'atténuation de l'impact consistent en l'application des règles de sécurité (signalisation de chantier) en vigueur au ministère des Transports.

#### 5.2.3.2 Présence de la nouvelle infrastructure routière

##### A. Milieu physique

Comme dans le cas des deux tronçons précédents, aucun impact sur le milieu physique n'est appréhendé puisque, le cas échéant, toutes les zones instables ainsi que les talus des remblais et déblais susceptibles de s'éroder seront stabilisés de façon efficace au moyen de végétation ou, au besoin, d'enrochement. Le tableau XV localise et caractérise les zones de déblais ou de remblais sur toute la longueur du tronçon. Il permet de constater que des déblais et remblais importants devront être mis en place notamment entre les chaînages 2+025 et 3+480. La hauteur des déblais et remblais se traduit d'ailleurs par une sur largeur importante de l'emprise dans ces secteurs.

On verra notamment à stabiliser les pentes des remblais et des déblais, préférablement par la végétalisation, et à réaliser les coupes de roc de façon à prévenir les risques d'éboulis.

TABLEAU XV

TRONCON SAINT-YVON/SAINT-HELIER: LOCALISATION ET AMPLEUR DES DEBLAIS ET REMBLAIS

CHAINAGE	INTERVENTION	LONGUEUR	
		DEBLAIS	REMBLAIS
1+350 à 1+705	Remblai, moy. 3,75 m, max. 6,40 m		355 m
1+705 à 2+025	Déblai, moy. 4,80 m, max. 10,00 m	320 m	
2+025 à 2+400	Remblai, moy. 10,12 m, max. 18,00 m		375 m
2+400 à 2+600	Déblai, moy. 3,20 m, max. 5,20 m	200 m	
2+600 à 3+040	Remblai, moy. 6,20 m, max. 10,00 m		440 m
3+040 à 3+480	Déblai, moy. 11,80 m, max. 21,20 m	440 m	
3+600 à 3+760	Déblai, moy. 3,40 m, max. 8,00 m	160 m	
3+760 à 4+620 N	Remblai, moy. 7,10 m, max. 18,80 m		860 m
4+300 à 4+500 S	Déblai, -----	300 m <sup>(1)</sup>	
4+760 à 5+000	Remblai, moy. 0,90 m, max. 1,60 m		340 m
TOTAL		1 420 m	2 370 m

(1) Coupe de roc.

## B. Milieu biologique terrestre

L'implantation de la nouvelle infrastructure routière nécessitera le déboisement de l'emprise sur la presque totalité du tronçon à l'étude. Les superficies totales en cause représentent plus de 8,5 ha, dont environ 29% sont des boisés en régénération. Le déboisement sera particulièrement important dans les secteurs où la route emprunte un nouveau corridor, soit entre les chaînages 1+300 et 1+500, 1+950 et 2+550 ainsi que 3+050 et 4+000. Sur la majorité du corridor, les boisés affectés sont des peuplements mélangés, plus précisément des bétulaies à bouleaux blancs avec sapins, auxquelles on accorde en principe une valeur de conservation moyenne. Il faut reconnaître cependant que le potentiel comme habitats fauniques de ces boisés est considérablement amoindri en raison de la proximité de la route 132. En effet, la circulation automobile et l'activité humaine ont tendance à éloigner la faune, avec le résultat qu'aucun habitat essentiel n'est recensé dans la zone d'étude (MLCP, comm. pers. avec M. Legault, 1987).

Les autres types de peuplements forestiers traversés sont des sapinières ou des boisés en régénération, présentant tous deux une valeur de conservation faible.

Ainsi, l'impact de la nouvelle infrastructure routière sur le milieu biologique terrestre est jugé mineur, puisque bien que forte et permanente, l'intervention demeure ponctuelle et affecte une ressource qui à cet endroit présente une valeur relativement faible.

Plusieurs mesures ou recommandations peuvent tout de même atténuer les effets négatifs du déboisement: il faut veiller à ne pas affecter la végétation à l'extérieur de l'emprise, favoriser la récupération du bois coupé, éliminer les débris combustibles sans danger pour l'environnement, éviter l'essouchage au haut des talus et sur la bande latérale (berge extérieure du fossé et limite de l'emprise).

## C. Milieu biologique marin

La relocalisation de l'accès à la halte routière implique un empiètement dans l'étang sur une superficie d'environ 825 m<sup>2</sup>

à la partie nord-ouest de celui-ci. Cette superficie sera définitivement perdue pour le milieu aquatique et, en ce sens, cet empiètement comporte un impact inévitable. Toutefois, il faut noter que la superficie en cause, recouverte de gravier ou de fragments de roc de remblayage, ne semble pas pouvoir constituer un habitat préférentiel pour aucune des espèces de poissons susceptibles de fréquenter l'étang.

Par ailleurs, il faut noter que le tracé retenu ne comporte aucun autre empiètement dans l'étang.

Ainsi, malgré la forte intensité de l'intervention et de sa durée permanente, l'impact de l'empiètement dans l'étang sur le milieu biologique est jugé mineur en raison de son caractère ponctuel et de la faible valeur de la ressource affectée.

#### D. Utilisation du sol/milieu bâti

Le tronçon de route à réaménager à Saint-Yvon/Saint-Héliier se situe presque entièrement à l'intérieur des limites de la Seigneurie de l'Anse de l'Etang, laquelle correspond à un territoire non organisé de la M.R.C. A l'ouest de la seigneurie, le tronçon à réaménager est bordé de 9 entités ou subdivisions des lots 75 et 76 du rang I du cadastre du canton de Cloridorme (tableau XVI). Chacune de ces unités sera affectée par le réaménagement en raison de l'élargissement de l'emprise. Il convient de signaler que l'une d'elles (76-C-1) présente actuellement une superficie dérogatoire à la réglementation de la M.R.C. qui stipule que les lots non desservis doivent avoir une superficie égale ou supérieure à 3 000 m<sup>2</sup>.

En ce qui a trait au milieu bâti, aucun impact n'est noté.

Par ailleurs, en ce qui concerne les boisés affectés, la presque totalité de la superficie en cause présente une valeur commerciale faible ou nulle. Seule une petite zone de sapinière, entre les chaînages 2+300 et 2+450, présente une valeur moyenne.

Ainsi, dans l'ensemble, l'impact de la nouvelle infrastructure routière sur l'utilisation du sol est mineur. Bien que la ressource soit de valeur moyenne et qu'il s'agisse d'une intervention permanente, son intensité est faible et sa portée, locale.

TABLEAU XVI

SUPERFICIES DES LOTS BORDANT LE TRONCON DE ROUTE A REAMENAGER A SAINT-YVON (D'OUEST EN EST)

Rang I du cadastre du canton de Cloridorme

ENTITE	SUPERFICIE	LOCALISATION(1)
* 75-6-P	N.D.	N
* 75-6-P	N.D.	S
* 76-A-P	5 435 m <sup>2</sup>	N
* 76-A-P	3,2 ha	N
* 76-A-P	N.D.	S
* 76-A-P	N.D.	S
* 76-C-1	1 361 m <sup>2</sup>	N
* 76-C-2	14 ha	nS
* 76-C-2	N.D.	nS

\* : entité affectée.

(1) : localisation par rapport à la route 132; N ou n: nord; S ou s: sud; lorsque une entité s'étend de part et d'autre de la route, la majuscule indique la localisation de la majorité de la superficie.

N.D. : non disponible.

## E. Milieu visuel

L'implantation de l'infrastructure routière dans le tronçon Saint-Yvon/Saint-Héliier implique en 9 endroits d'importants remblais et déblais, qui permettront de corriger des courbes relativement dangereuses et d'améliorer la sécurité routière pour les utilisateurs (tableau XV).

Trois des cinq zones de remblais prévues présentent des gabarits importants (hauteur variant entre 6,23 m et 10,12 m), qui marqueront fortement le milieu ainsi traversé. Ces remblais, localisés respectivement aux chaînages 2+025 à 2+400, 2+600 à 3+040, et 3+760 à 4+620 N, n'entraîneront pas d'impact visuel pour les observateurs fixes, étant donné leur localisation en milieu forestier et leur éloignement de toute concentration de résidents. La présence de tels remblais sera par contre très perceptible pour les observateurs mobiles qui circuleront sur la nouvelle route.

Outre les remblais décrits précédemment, des déblais devront également être faits à 5 endroits le long du tracé. Trois de ces cinq zones présentent des caractéristiques relativement similaires en termes de longueur et de hauteur (en moyenne entre 3,20 m et 4,80 m). Quant aux 2 autres zones, localisées entre les chaînages 3+040 et 3+480 et 4+300 et 4+600 S, elles impliqueront des déblais très importants (quelque 11,79 m de hauteur dans le premier cas), ce qui aura comme conséquence de marquer de façon très significative le paysage de ce secteur, d'autant plus que ce dernier présente un intérêt particulier dû à la présence de l'Anse de l'Etang et du Grand Etang. Précisons que la coupe de roc prévue entre les chaînages 4+300 et 4+600 S sera particulièrement perceptible depuis la halte routière située à l'Anse de l'Etang.

Par ailleurs, le réaménagement de la route impliquera l'abandon de nombreuses sections de la route 132 actuelle, ce qui contribuera à dégrader le paysage perçu par les usagers de la nouvelle route.

Ainsi, compte tenu de l'intensité moyenne, de la portée locale et de la permanence de l'intervention, ainsi que de la valeur moyenne de la répercussion, l'importance de l'impact sur le milieu visuel est jugée moyenne.

Certaines mesures de mitigation pourront cependant être appliquées pour atténuer les répercussions anticipées.

Ainsi, on devra prévoir la végétalisation de tous les remblais et dé-

blais, le plus rapidement possible après les travaux.

De plus, tous les déblais importants (hauteur supérieure à 10 m) devront être réalisés en paliers.

On devra prévoir également la scarification des tronçons de route abandonnés et la végétalisation des portions visibles depuis la nouvelle route.

Enfin, dans l'éventualité où le mur de soutènement actuellement présent entre les chaînages 4+400 et 4+500 (visible depuis la halte routière) devrait être refait, suite à des remblais plus importants, une plantation d'arbres et d'arbustes devra être prévue de façon à constituer un écran par rapport à la halte routière.

Suite à l'application de ces mesures, qui faciliteront l'intégration de la nouvelle route au paysage, l'impact sur le milieu visuel sera mineur.

#### 5.2.3.3 Utilisation de la nouvelle infrastructure routière

##### A. Milieu biologique aquatique

Comme dans le cas des deux autres tronçons, on doit s'attendre à ce que les abrasifs et les sels de déglacage soient entraînés dans les cours d'eau et dans l'étang à l'Anse de l'Etang. Les quantités ne seront cependant pas plus grandes qu'actuellement, de sorte qu'aucun impact n'est appréhendé.

##### B. Circulation routière et/ou piétonnière

Le réaménagement du tronçon Saint-Yvon/ Saint-Héliier selon le tracé proposé aura un effet positif important pour la circulation locale. Le tracé actuel comporte en effet plusieurs courbes serrées, rapprochées et enchâssées dans un profil vertical pour le moins mouvementé. Ces caractéristiques rendent ce parcours, sinon dangereux, du moins très pénible pour les automobilistes, spécialement lorsqu'ils sont précédés d'un poids lourd. Le redressement du tracé améliorera la sécurité et le confort des usagers et offrira la possibilité

de quelques zones à visibilité suffisante pour le dépassement.

De plus, ce tracé comporte une amélioration importante pour la sécurité en ce qui a trait à la relocalisation de l'accès actuel à la halte routière. Cet accès, situé à la fois au bas d'une pente et à la fin d'une courbe est particulièrement dangereux pour les automobilistes qui veulent accéder à la halte en provenance de l'ouest ou qui veulent la quitter en direction est.

Ainsi, l'utilisation de la nouvelle infrastructure routière sur la circulation aura un impact positif jugé moyen, compte tenu de l'intensité moyenne de l'intervention, de son caractère permanent, de sa portée locale et de la valeur moyenne de la ressource.

Afin d'amplifier les retombées positives, il est recommandé d'installer une signalisation adéquate afin d'avertir les automobilistes de la présence de la halte routière.

#### 5.2.4 TRONCON ANSE-A-VALLEAU

##### 5.2.4.1 Mise en place de la nouvelle infrastructure routière

Lors des travaux, l'augmentation de la circulation lourde associée au transport du matériel d'emprunt ainsi que l'ensemble des activités de la machinerie perturberont temporairement la circulation routière sur la route 132. Ceci se traduira par des risques plus élevés d'accidents et par des conflits d'utilisation divers, notamment en période touristique ou à l'intérieur du village de l'Anse-à-Valleau.

L'importance de cet impact est cependant jugée mineure puisque, en dépit de la valeur moyenne de la ressource et de l'intensité moyenne de l'intervention, celle-ci sera temporaire et de portée locale. Les mesures d'atténuation de l'impact consistent en l'application des règles de sécurité (signalisation de chantier) en vigueur au ministère des Transports.

Par ailleurs, rappelons que lors de la construction,

on devra veiller à ce que l'implantation de la route n'occasionne pas de

bris d'équipements d'alimentation en eau potable et d'installations septiques, spécialement dans le cas où ceux-ci sont individuels. Selon la procédure en vigueur, le Ministère procédera au dédommagement des propriétaires affectés ou, si nécessaire, à la relocalisation des équipements selon les normes en vigueur.

#### 5.2.4.2 Présence de la nouvelle infrastructure routière

##### A. Milieu biophysique

Aucun impact n'est appréhendé sur le milieu biophysique puisque le réaménagement projeté se situe en territoire urbanisé et que, le cas échéant, toutes les zones instables ainsi que les talus de remblais seront stabilisés de façon efficace au moyen d'enrochement ou, préférablement par la végétalisation. Le tableau XVII localise et caractérise les remblais et déblais qu'implique le tracé retenu. Ceux-ci se situent à la partie ouest du tronçon notamment entre les chaînages 1+020 et 1+320 où une coupe de roc relativement importante (max.: 7,4 m) devra être réalisée.

Les remblais et déblais devront être stabilisés et la coupe de roc réalisée de façon à prévenir les risques d'éboulis.

##### B. Utilisation du sol/milieu bâti

Le tronçon de route à réaménager, à l'Anse-à-Valleau, est bordé des lots 4 à 9 du rang I Nord du cadastre du canton de Sydenham, subdivisés en 50 entités (tableau XVIII). Toutefois, étant donné qu'à partir du chaînage 1+350 vers l'est le réaménagement s'inscrit à l'intérieur des limites de l'emprise actuelle, seuls les 18 lots (ou parties de lots) situés à l'ouest du lot 6-3 seront affectés.

Il convient de signaler que parmi ces 18 unités, 4 présentent actuellement des superficies dérogatoires à la réglementation de la M.R.C., soit inférieures à 3 000 m<sup>2</sup> (lots non desservis). Aucun autre lot ne deviendra dérogatoire à la suite du réaménagement.

En ce qui a trait au milieu bâti, l'élargissement de l'emprise et le redressement des courbes à l'ouest du village impli-

TABLEAU XVII

TRONCON ANSE-A-VALLEAU: LOCALISATION ET AMPLEUR DES DEBLAIS ET REMBLAIS

CHAINAGE	INTERVENTION	LONGUEUR	
		DEBLAIS	REMBLAIS
0+705 à 1+020	Remblai, moy. 1,59 m, max. 2,50 m	300 m <sup>(1)</sup>	315 m
1+020 à 1+320	Déblai, moy. 4,33 m, max. 7,40 m		220 m
1+320 à 1+540	Remblai, moy. 1,57 m, max. 2,80 m		
TOTAL		300 m	535 m

(1) Coupe de roc.

TABLEAU XVIII

SUPERFICIES DES LOTS BORDANT LE TRONCON DE ROUTE A REAMENAGER A L'ANSE-A-VALLEAU (D'OUEST EN EST)

Rang I du cadastre du canton de Sydenham

ENTITE	SUPERFICIE	LOCALISATION(1)	ENTITE	SUPERFICIE	LOCALISATION(1)
* 9-1-P	23,2 ha	Ns	6-1-2	1 131 m <sup>2</sup>	S
* 9-1-P	6,8 ha	nS	6-1-P	8 542 m <sup>2</sup>	N
* 8-2	29,2 ha	nS	6-1-P	1 740 m <sup>2</sup>	S
* 8-1	28 ha	nS	5-4-P	3 656 m <sup>2</sup>	N
* 7-7	13,7 ha	nS	5-5	773 m <sup>2</sup>	N
* 7-6	13,4 ha	nS	5-4-1	436 m <sup>2</sup>	S
* 7-5	4,45 ha	nS	5-4-2	2 036 m <sup>2</sup>	S
* 7-4-P	10 597 m <sup>2</sup>	N	5-4-3	2 259 m <sup>2</sup>	S
* 7-4-P	3,43 ha	S	5-3-P	1 195 m <sup>2</sup>	N
* 7-3-P	8,89 ha	nS	5-3-P	2 401 m <sup>2</sup>	N
* 7-3-P	940 m <sup>2</sup>	N	5-3-P	4 607 m <sup>2</sup>	N
* 7-2	4,49 ha	nS	5-2-P	13 354 m <sup>2</sup>	N
* 7-1	4,49 ha	nS	5-2-P	17,7 ha	S
* 6-4-P	13,18 ha	nS	5-2-P	2 090 m <sup>2</sup>	N
* 6-4-1	2 616 m <sup>2</sup>	N	5-2-P	1 394 m <sup>2</sup>	S
* 6-4-P	929 m <sup>2</sup>	N	5-2-P	1 394 m <sup>2</sup>	S
* 6-3-P	836 m <sup>2</sup>	N	5-2-P	1 394 m <sup>2</sup>	S
* 6-3-P	10,6 ha	S	5-1-P	697 m <sup>2</sup>	N
6-3-P	2,95 ha	N	5-1-P	1 020 m <sup>2</sup>	S
6-2-1	9 546 m <sup>2</sup>	N	4-4-P	89 m <sup>2</sup>	S
6-2-P	1,95 ha	N	4-4-P	697 m <sup>2</sup>	S
6-2-P	10,59 ha	S	4-2-P	3 566 m <sup>2</sup>	N
6-2-P	3 252 m <sup>2</sup>	S	4-2-P	17,2 ha	S
6-1-P	8 862 m <sup>2</sup>	N	4-2-P	996 m <sup>2</sup>	N
6-1-P	8 542 m <sup>2</sup>	N	4-2-P	929 m <sup>2</sup>	S

\* : entité affectée.

(1) : localisation par rapport à la route 132; N ou n: nord; S ou s: sud; lorsque une entité s'étend de part et d'autre de la route, la majuscule indique la localisation de la majorité de la superficie.

quent l'expropriation de quatre résidences, dont trois maisons mobiles. Dans deux cas, la superficie résiduelle du lot est inférieure à 3 000 m<sup>2</sup>, ce qui empêche la relocalisation des bâtiments sur les mêmes lots. Outre ces expropriations, le réaménagement de la route entraînera une réduction de la marge de recul pour trois propriétés résidentielles à l'extrémité ouest du tronçon.

La localisation de chacun des bâtiments touchés est présentée à la figure 37 et la description détaillée des impacts et des mesures de mitigation est présentée par chaînage à l'annexe III. De plus, des fiches décrivant et illustrant les bâtiments expropriés sont présentées à l'annexe IV (fiches nos. 14 à 18).

Dans l'ensemble, la présence de la nouvelle infrastructure routière aura un impact moyen sur l'utilisation du sol en raison de l'intensité moyenne de l'intervention, qui, quoique ponctuelle, affectera de façon permanente une ressource de grande valeur. Toutefois, plusieurs mesures sont aptes à réduire l'importance de cette répercussion.

Tout d'abord, on devra tout mettre en oeuvre pour permettre aux résidents expropriés de se relocaliser à proximité des sites qu'ils occupent actuellement s'ils en émettent le voeu.

Les accès aux propriétés seront assurés partout où ils existent actuellement.

Dans le cas des rapprochements, le ministère des Transports accordera aux propriétaires lésés, outre la valeur du terrain exproprié, des indemnités particulières pour rapprochement. L'importance de ces indemnités sera évaluée en fonction de la marge de recul actuelle et future, de la valeur marchande de la propriété et des règlements en vigueur concernant la marge de recul obligatoire. Dans ce secteur, la marge de recul prévue par la réglementation de la M.R.C. est de 9 m.

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

#### C. Milieu visuel

Le réaménagement projeté dans le tronçon de l'Anse-à-Valleau sera réalisé selon le même axe que la route actuelle, modifiant peu le champ visuel de la majorité des résidents établis en bordure de la route. Seul un déblai (coupe de roc), localisé au début de la section (chaînage 1+020 à 1+320), aura des répercussions visuelles, en raison de son gabarit (4,33 m de hauteur en moyenne), tant pour les observateurs mobiles que pour les quelques observateurs fixes localisés à proximité et qui pourront le percevoir.

Compte tenu de l'intensité moyenne de l'intervention, de son caractère permanent mais local, de la valeur moyenne de la ressource affectée, l'impact est considéré moyen.

Pour atténuer l'impact visuel attribuable à ce déblai, on devra assurer la végétalisation des pentes dans la mesure du possible, aussitôt les travaux complétés.

Suite à l'application de cette mesure, l'impact peut être considéré mineur.

#### 5.2.4.3 Utilisation de la nouvelle infrastructure routière

##### A. Utilisation du sol/milieu bâti

L'utilisation de la nouvelle infrastructure routière pourrait entraîner des impacts sur l'alimentation en eau potable à partir de puits, notamment durant l'hiver par infiltration des sels de déglacage. Compte tenu de la grande valeur de la ressource et de la permanence de cet impact, de son caractère ponctuel et son intensité moyenne, l'impact est jugé moyen.

Des mesures peuvent cependant atténuer voire annihiler cet impact.

Ainsi, on devra veiller à ce que l'implantation de la route n'occasionne pas de bris des équipements d'alimentation en eau potable et des installations septiques, spécialement

dans les cas où ceux-ci sont individuels. Selon la procédure en vigueur, le Ministère procédera avant les travaux à un examen de tous les puits en fonction des risques de contamination liés tant aux travaux de construction qu'à l'utilisation et l'entretien de la nouvelle route. Dans chaque cas, les mesures adéquates seront déterminées et mises en pratique (suivi a posteriori, dédommagement, relocalisation du puits).

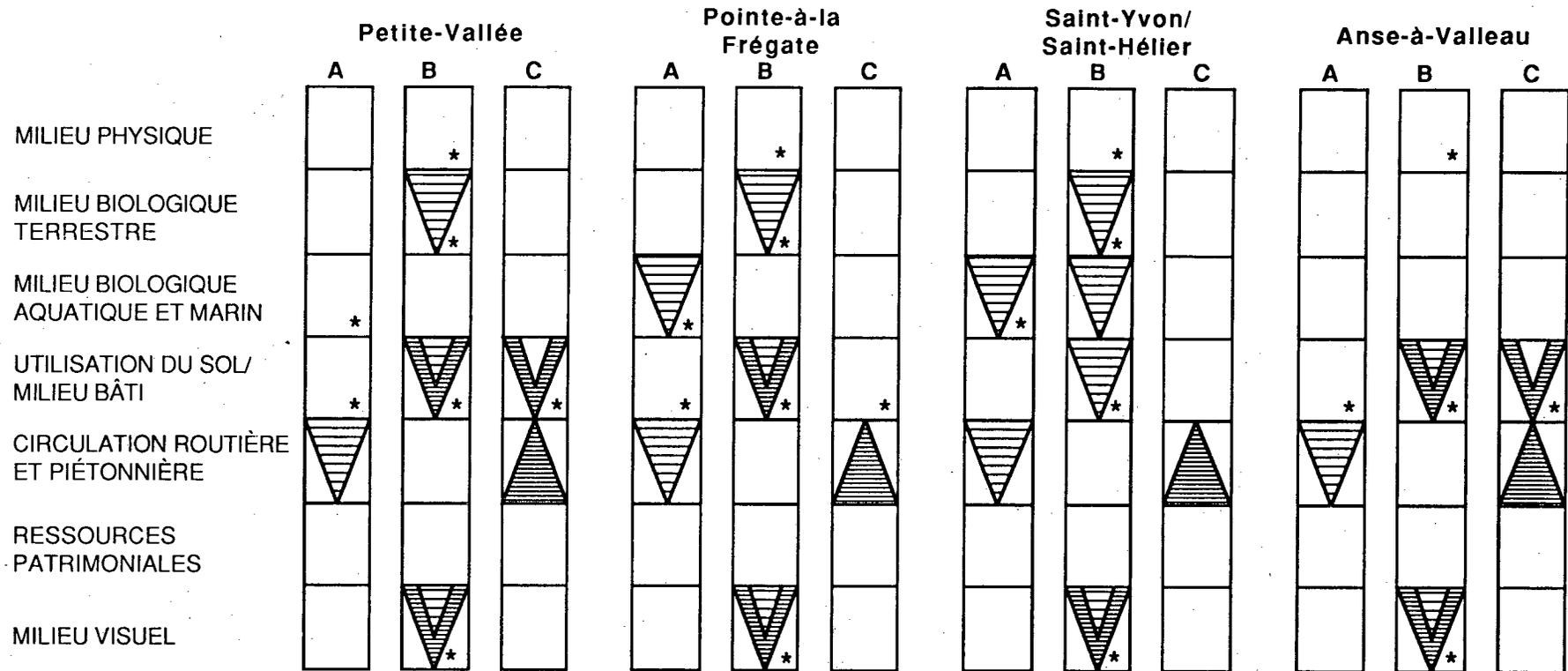
#### B. Circulation routière et piétonnière

Le réaménagement de l'infrastructure routière à l'Anse-à-Valleau aura un effet positif sur la circulation routière et piétonnière à l'Anse-à-Valleau. Cet effet sera attribuable à l'élargissement de l'emprise et au redressement des courbes à l'entrée ouest du village ainsi qu'à l'amélioration de la chaussée à l'intérieur des limites du village.

L'impact de l'utilisation de la nouvelle infrastructure routière sur la circulation apparaît donc positif et, compte tenu de son intensité moyenne, de sa portée locale et de son caractère permanent, et du fait qu'il affecte une ressource de valeur moyenne, il est jugé d'importance moyenne.

### 5.3 MATRICE DES REPERCUSSIONS

La matrice des impacts et des répercussions résiduelles présentée à la figure 21 permet d'avoir une vision globale des enjeux environnementaux reliés au projet de réaménagement de la route 132 dans les quatre tronçons étudiés. Elle met en relation les composantes du projet et les éléments du milieu et fournit une image schématique permettant de relever rapidement les composantes du projet qui affecteront le plus l'environnement, tout autant que les éléments du milieu qui seront les plus affectés. Il convient de rappeler que la matrice des répercussions constitue une représentation très limitée puisqu'elle néglige délibérément les nuances et les hypothèses, quelquefois très importantes, dont il a été fait mention dans les textes qui précèdent.



**A :** Mise en place de la nouvelle infrastructure routière  
**B :** Présence de la nouvelle infrastructure routière  
**C :** Utilisation de la nouvelle infrastructure routière

Type de répercussion



Impact positif



Impact négatif



Répercussion résiduelle



Mesure de mitigation ou recommandation

Importance de la répercussion



Mineure



Moyenne



Majeure

Figure 21: MATRICE DES IMPACTS ET DES RÉPERCUSSIONS RÉSIDUELLES

L'examen de la matrice indique qu'aucun impact n'est prévisible sur le milieu physique et que, de façon générale, le milieu biologique terrestre sera peu affecté par les réaménagements envisagés. Des superficies boisées seront affectées dans les tronçons Petite-Vallée, Pointe-à-la-Frégate et, surtout, Saint-Yvon/Saint-Héliier, mais la faible valeur de conservation de ces forêts et le caractère ponctuel des interventions rendent l'impact mineur. Cet impact pourra d'ailleurs être atténué par l'application de mesures visant à éviter tout empiètement à l'extérieur des limites de l'emprise, à récupérer le bois coupé. Quant au milieu biologique aquatique, celui-ci ne sera affecté que lors des travaux et, encore, de façon jugée mineure. Les plans d'eau concernés sont le lac Bouchard dans le tronçon de Pointe-à-la-Frégate et l'étang saumâtre à l'Anse de l'Etang, du tronçon Saint-Yvon/Saint-Héliier. Les répercussions appréhendées concernent surtout les risques d'entraînement de particules fines lors des travaux. L'impact est toutefois jugé mineur et des recommandations sont proposées afin de minimiser les répercussions.

En ce qui a trait à l'utilisation du sol, le réaménagement de quatre tronçons de la route 132 causera des inconvénients divers aux propriétaires des lots affectés. Dans trois des quatre tronçons, le tracé retenu implique des expropriations et, de ce fait, a un impact jugé moyen. Cependant, considérant que les propriétaires lésés pourront être accommodés des indemnités prévues dans le mécanisme des expropriations du ministère des Transports, l'impact résiduel est dans tous les cas considéré comme mineur.

Les réaménagements envisagés seront également susceptibles d'avoir des impacts sur le milieu visuel, notamment à cause des déblais et reblais nécessaires et des segments de route abandonnés. Des mesures adéquates, incluant la végétalisation des zones dénudées et le réaménagement des segments ou zones résiduelles permettront d'atténuer grandement les impacts.

Finalement, l'utilisation des nouvelles infrastructures routières aura un impact positif moyen sur la circulation. L'élargissement de la surface de roulement, l'implantation d'accotements pavés plus larges, le redressement de plusieurs courbes, l'atténuation du profil vertical en plusieurs endroits et le réaligement des intersections sont autant de facteurs responsables de l'amélioration des conditions de la route et de la sécurité des usagers. Bien que chacun de ces petits tronçons réaménagés n'auront qu'une répercussion

locale, ils contribuent ensemble à un impact régional. Cet impact est d'autant plus significatif que, non seulement la route 132 constitue-t-elle l'unique artère principale de la Gaspésie, mais qu'en plus, cette région du Québec compte uniquement sur cette voie de communication pour l'ensemble de ses approvisionnements.

#### 5.4 MESURES DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI

L'application des 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 (voir annexe VII). 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.

#### 5.5 CALENDRIER DES TRAVAUX

Selon la programmation quinquennale du ministère des Transports du Québec, les travaux relatifs au réaménagement sur ces quatre tronçons sont prévus au plan d'équipement 1987-1999, de la façon suivante:

<u>TRONCON</u>	<u>APPEL D'OFFRES</u>	<u>CONSTRUCTION</u>
Petite-Vallée	1990-91	1991-92
Pointe-à-la-Frégate	1989-90	1990-91
Saint-Yvon/Saint-Héliar	1991-92	Postérieure
Anse-à-Valleau	Postérieur	à 1992

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 des tracés de référence proposés pour chaque tronçon et la recherche de variantes susceptibles de solutionner les principaux problèmes environnementaux soulevés ont conduit à l'adoption des tracés proposés par le ministère des Transports, sauf pour la portion est du tronçon Saint-Yvon/Saint-Héliier où une modification a été introduite au niveau de la halte routière.

La mise en place, la présence et l'utilisation des nouvelles infrastructures routières 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.

Dans l'ensemble, les projets de réaménagement de la route 132 à Petite-Vallée, Pointe-à-la-Frégate, Saint-Yvon/Saint-Héliier et l'Anse-à-Valleau ne soulèvent donc pas d'impact négatif majeur tout en générant des impacts positifs intéressants. Pour ces raisons et considérant qu'ils seront réalisés avec l'accord de la population, dans le respect des lois et règlements existants, les projets analysés par la présente étude d'impact apparaissent optimaux sur le plan environnemental.

---

---

LISTE DES PERSONNES CONTACTEES

---

---

<u>ORGANISME</u>	<u>PERSONNE CONTACTEE</u>
Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, Gaspé (418) 368-3444	M. Michel Legault
Municipalité Régionale de Comté de La Côte-de-Gaspé (418) 368-5711	M. Henri Preston
Municipalité de Gaspé (418) 368-2104	M. Donald Desrosiers
Municipalité de Petite-Vallée (418) 393-2552	M. Albani Brousseau
Municipalité de Cloridorme (418) 395-2808	M. Théodore Hurt
Association de Chasse et Pêche de La Rivière au Renard (418) 269-3541	M. Marius Dufresne
Pêches et Océans Canada/Institut Maurice Lamontagne (418) 775-6584	Mme Réjeanne Camirand

---

## REFERENCES

---

- DIRECTION DES TRACES ET PROJETS, 1983. Etude des avant-projets, Route 132, Secteurs dangereux entre Grande-Vallée et Rivière-au-Renard. Québec, Ministère des Transports, 12 p. et cartes.
- GOVERNEMENT DU QUEBEC, 1987. Répertoire des municipalités du Québec, 953 p.
- LEHOUX, D., A. BOURGET, P. DUPUIS ET J. ROSA, 1985. La sauvagine dans le système du Saint-Laurent. Envir. Canada, Serv. Can. Faune, Région du Québec, 76 p. Annexe, 72 p.
- MINISTERE DE L'ENERGIE, DES MINES ET DES RESSOURCES, 1985. Carte des régions écologiques du Québec.
- MINISTERE DE L'ENERGIE ET DES RESSOURCES, 1987. Cartes forestières. Dir. gén. des forêts, Dir. de l'aménagement de la forêt, Service de l'inventaire forestier. Echelle 1:20 000.
- M.R.C. DE LA COTE-DE-GASPE, 1986. Schéma d'aménagement, 226 p. et carte.
- PARENT, S. ET BRUNEL, 1976. Aires et périodes de fraye du capelan (*Mallotus villosus*) dans l'estuaire et le golfe du Saint-Laurent. Québec, Ministère de l'Industrie et du Commerce, Direction générale des pêches maritimes. Travaux sur les pêcheries, no. 45, 46 p.
- ROCHE ASSOCIES LTEE, 1980. Inventaire et analyse du milieu. Etude d'impact sur l'environnement. Route 132: tronçon Saint-Joachim-de-Tourelle — l'Anse-à-Valleau. Min. des Transports du Québec, Serv. de l'env., mars 1980. 180 p. et annexe, et dossier cartographique.
- ROCHE LTEE, 1983. Etude d'impact sur l'environnement. Route 132: tronçon Sainte-Marthe-de-Gaspé — Marsoui. Min. des Transports du Québec, Serv. de l'env., sept. 1983., 73 p.

ROCHE LTEE, 1984. Etude d'impact sur l'environnement. Route 132: tronçons Cap-au-Renard, Cap-au-Renard à Sainte-Marthe-de-Gaspé, Ruisseau-à-Rebours à Rivière-à-Claude, Rivière-à-Claude à Petit-Cap, Mont-Saint-Pierre à Mont-Louis, Mont-Louis à l'Anse-Pleureuse et Anse-Pleureuse à Gros-Morne. Min. des Transports du Québec, Serv. de l'env., jan. 1984, 114 p. et 6 annexes.

ROCHE URBANEX, 1985. Etude sur la stratégie du développement touristique du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie.

THIBAUT, M. ET D. HOTTE, 1985. Les régions écologiques du Québec méridional — Deuxième approximation. Carte au 1:250 000.

ANNEXE I  
Avis de projet

---

# ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES



Gouvernement du Québec  
Ministère de l'Environnement  
Direction des évaluations  
environnementales

## Avis de projet

### TITRE DU PROJET

REAMENAGEMENT DE LA ROUTE 132,

TRONCON 16, A PETITE-VALLEE,

POINTE-A-LA-FREGATE, SAINT-YVON/

SAINT-HELIER, ET ANSE-A-VALLEAU

N.D.: 132-16-01; 132-16-02;

132-16-03; 132-16-04

## INTRODUCTION

L'avis de projet représente la description de la nature générale du projet ou de l'activité que le promoteur a l'intention d'entreprendre. La présentation synthétique de l'information pertinente au projet ou à l'activité sera facilitée par l'utilisation du présent formulaire.

Dûment rempli par le promoteur ou le mandataire de son choix, le formulaire est retourné à:

Gouvernement du Québec  
Ministère de l'Environnement  
Direction des évaluations  
environnementales (B-17)  
3900, rue Marly (3<sup>e</sup> étage)  
Sainte-Foy (Québec)  
G1X 4E4

Tout document annexé à l'avis de projet doit être fourni en 15 copies.

*N.B.: Ne pas remplir le formulaire pour les projets situés sur le territoire de la Baie-James et du Nord québécois.*

À l'usage du ministère de  
l'Environnement

Date de réception \_\_\_\_\_

Dossier numéro \_\_\_\_\_

1. Promoteur Ministère des Transports du Québec

Adresse 255, Crémazie Est, 9e étage

Montréal, Québec H2M 1L5

Téléphone (514)873-4953

Responsable du projet Robert Patry, M. en Aménagement du territoire

2. Consultant mandaté par le promoteur Le Groupe-Conseil Roche & Associés Ltée

Adresse 2535, boulevard Laurier

Sainte-Foy, Québec G1V 4M3

Téléphone (418)871-9600

Responsable du projet Jacques Bérubé, biologiste

3. Titre du projet

Réaménagement de la route 132, tronçon 16, à Petite-Vallée, Pointe-à-la-

Frégate, Saint-Yvon/Saint-Hélier et Anse-à-Valleau.

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

#### 4 Localisation du projet

Mentionner l'endroit ou les endroits où le projet est susceptible de se réaliser et inscrire les numéros cadastraux (lot et rang). Ajouter en annexe une carte topographique ou cadastrale localisant le projet (en 15 exemplaires).

Les projets de réaménagement de la route 132, tronçon 16, sont situés dans les municipalités de Grande-Vallée (SD), Petite-Vallée (SD), Cloridorme (CT), Gaspé (V) ainsi que dans le territoire non-organisé (TNO) de Gaspé-Est, partie Saint-Gabriel-de-Gaspé, appartenant à la municipalité régionale de comté de La Côte de Gaspé. Ils sont tous situés dans la région administrative du Bas-Saint-Laurent/Gaspésie (01). La localisation des projets est indiquée en annexe, ainsi que les lots potentiellement touchés par les projets.

#### 5. Propriété des terrains

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

Dans chacun des quatre tronçons, les propriétés touchées sont entièrement de tenure privée. Fréquemment, il s'agit de petites propriétés (de 800 ha ou moins) se retrouvant à l'intérieur ou à proximité des agglomérations. Dans le tronçon Saint-Yvon/Saint-Hélier, on rencontre une grande propriété privée (de plus de 800 ha et appartenant à un propriétaire unique); il s'agit des terres de la Seigneurie de l'Anse-à-l'Etang. Aucune propriété publique, regroupant la forêt domaniale et les terrains vacants du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec, ne sera touchée. Le ministère des Transports n'a procédé à aucune expropriation où la réalisation des projets est prévue.

6. Objectifs et justification du projet

Mentionner les objectifs du projet et indiquer la cohérence de ceux-ci avec les plans et programmes de développement au niveau local, régional ou national.

Le projet consiste à reconstruire sur une distance totale de 11,9 km, quatre tronçons de la route 132 situés entre les villages de Petite-Vallée à l'ouest et Anse-à-Valleau à l'est. Ces tronçons doivent être réaménagés selon des normes plus contemporaines en raison des déficiences géométriques prononcées qui s'y retrouvent (courbes en tête d'épingle, pentes fortes), et qui diminuent les conditions de visibilité au dépassement et à l'arrêt. Ainsi, il s'agit d'éliminer ou de corriger les pentes et de redresser les courbes sous-standards des sections de route considérées moins sécuritaires pour l'automobiliste. La solution optimale dans tous les cas consiste à réutiliser l'emprise existante lorsque possible et souhaitable.

7. Phases ultérieures et projets connexes

Mentionner, s'il y a lieu, les phases ultérieures du projet et les projets connexes qui peuvent s'y rattacher. Aucune phase ultérieure n'est prévue pour ce projet, puisque sur ce tronçon, la route est déjà reconstruite à l'extérieur des villages en question.

Un seul autre projet connexe est impliqué dans ce cas; il s'agit du réaménagement de la route 132, tronçon 15, dans les villages de Sainte-Marthe-de-Gaspé, Mont-Louis, Anse-Pleureuse et Gros-Morne (cf. Annexe I).

## 8 Description du projet

(phase préparatoire, phase construction, phase exploitation)

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

### (I) Tronçon Petite-Vallée: Le réaménagement de la route 132 à l'entrée

ouest du village de Petite-Vallée comporte des redressements de courbes

et des modifications au profil vertical existant sur une distance de

2,00 km, nécessitant des travaux d'excavation de roc (environ 630 m de

longueur) et de remblayage (environ 700 m de longueur). Le réaménage-

ment de la route dans la partie ouest se fera dans une emprise nominale

de 35 m selon la section-type rurale D-2302 (type "C")(cf. Annexe II)

alors que dans la partie est, on prévoit une section urbaine D-2309

(type "B"). Des surlargeurs d'emprise seront nécessaires pour les tra-

voux de déblais/remblais. Des travaux d'élargissement du pont au-

dessus du ruisseau de la Petite-Vallée sont également prévus.

### (II) Tronçon Pointe-à-la-Frégate: Le réaménagement de la route 132 sur

4,10 km entre les villages de Pointe-à-la-Frégate et Petite-Anse impli-

que: a) la reconstruction de la route dans son axe actuel à l'inté-

rieur d'une emprise nominale de 35 m (longueur 3,25 km environ);

b) des corrections de courbes (quatre) nécessitant un nouveau corridor

routier (0,85 km); c) des modifications au profil vertical nécessitant

des déblais dans le roc (côté sud) et des remblais (côté nord) et par

conséquent, des surlargeurs de l'emprise; et d) l'aménagement de l'in-

tersection ouest de la route des Brûlés ainsi que le raccordement de

cette dernière avec la route Langlais. Le profil en travers utilisé sera une section-type rurale D-2302 (type "C")(cf. Annexe II) avec deux voies de 3,5 m chacune et deux accotements pavés de 3,0 m chacun.

## 8. Description du projet (SUITE)

(phase préparatoire, phase construction, phase exploitation)

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

III. Tronçon Saint-Yvon/Saint-Héliier: Ce projet de réaménagement s'étend sur une distance de 4,4 km et prévoit plusieurs corrections de profils verticaux et de courbes prononcées. Selon les profils préliminaires, des travaux de déblais dans le roc sont prévus (sur 1,6 km environ) ainsi que d'importants travaux de remblais (sur 2,0 km environ) en raison d'un relief très accidenté. Un nouveau corridor de route est prévu sur 1,5 km alors que les autres secteurs seront réaménagés en suivant l'alignement de la route existante et en élargissant l'emprise nominale à 35 m selon la section en travers D-2302 (Type "C"). Plusieurs surlargeurs sont prévues en raison de l'importance des travaux de déblais/remblais. L'aménagement d'un nouvel accès pour la halte routière existante de l'Anse-de-l'Etang, impliquant des travaux de remblayage, est aussi prévu.

(IV) Tronçon L'Anse-à-Valleau: Le dernier tronçon de route à reconstruire est l'entrée ouest du village de l'Anse-à-Valleau. Le projet couvre une longueur de 1,4 km. A l'entrée ouest du village, le réaménagement de la route sera fait en section rurale sur environ 0,8 km (section en travers D-2302 (Type "C"))(cf. Annexe II), alors qu'à l'intérieur du village, la route sera reconstruite en section urbaine à l'intérieur de l'emprise existante de 15 m (cf. Annexe III). Des travaux d'excavation de roc atteignant 8 m sont prévus à l'entrée ouest du village.

**9. Calendrier de réalisation du projet**

(selon les différentes phases de réalisation)

La réalisation des travaux sur ces quatre tronçons est actuellement prévue au plan d'équipement de 1987-1999, de la façon suivante:

Petite-Vallée : 1990-91(a) et 1991-92(b)

Pointe-a-la-Frégate : 1989-90(a) et 1990-91(b)

(à Petite-Anse)

Saint-Yvon/Saint-Héliier: 1991-92(a) et postérieure (b)

L'Anse-à-Valleau : Postérieure à 1992

**Remarques:** (a) Phase d'appel d'offres

(b) Phase de construction

## 10. Description du milieu

Décrire d'une part la répartition actuelle des différentes composantes du territoire (espaces naturels, zones agricoles, zones forestières, zones urbaines, infrastructures, etc.) et d'autre part, les principales activités humaines telles qu'elles se présentent avant la réalisation du projet (villegiature, agriculture, exploitation forestière, commerce, industrie, etc.)

La région côtière que longe la route 132 entre les villages de Petite-Vallée (à l'ouest) et L'Anse-à-Valleau (à l'est) est caractérisée par les unités physiographiques de la zone côtière et du plateau à cuestas. Près de la côte, les massifs rocheux se juxtaposent à la plate-forme d'abrasion de la zone littorale, formant un escarpement irrégulier aux pentes abruptes dont la limite supérieure correspond à celle du plateau dont l'altitude est généralement inférieure à 500 m. Dans le secteur de Petite-Vallée, ainsi qu'entre Saint-Héliier et L'Anse-à-Valleau, la pente est généralement supérieure à 50%. Des risques d'éboulis sont associées à ces zones d'escarpement rocheux.

Un grand nombre de petits cours d'eau drainent le plateau côtier. Les seuls cours d'eau verbalisés inclus dans les tronçons à l'étude sont les ruisseaux de la Coulée, de la Côte à Pic et de L'Anse-à-Valleau, dans le tronçon du même nom. Dans Petite-Vallée, il y a le ruisseau de la Petite-Vallée. L'ensemble de ces ruisseaux présentent tous des pentes raides près de leur embouchure et s'écoulent en cascades. Par conséquent, ils ne sont pas fréquentés par des poissons anadrômes, tel que la truite de mer ou l'éperlan.

La végétation forestière des tronçons à l'étude se caractérise par une forêt mixte appartenant au domaine de la sapinière à bouleau jaune. Elle se compose du sapin baumier, de l'épinette noire, de l'épinette blanche, du bouleau blanc et du peuplier faux-tremble.

## 10. Description du milieu

(SUITE)

Décrire d'une part, la répartition actuelle des différentes composantes du territoire (espaces naturels, zones agricoles, zones forestières, zones urbaines, infrastructures, etc.) et d'autre part, les principales activités humaines telles qu'elles se présentent avant la réalisation du projet (villegiature, agriculture, exploitation forestière, commerce, industrie, etc.)

Sur les bas versants, on retrouve également des essences telles que le pin blanc, l'érable à sucre et le bouleau jaune.

De façon générale, l'utilisation du sol en bordure de la route 132 se caractérise par un peuplement côtier rural où se sont installées de très petites agglomérations basées sur les activités traditionnelles de la pêche maritime et de l'exploitation forestière. L'exploitation agricole y est absente dans les quatre localités côtières, à l'exception d'une petite superficie affectée à l'horticulture située en bordure de la route à l'extrémité est de Saint-Yvon.

Dans les quatre tronçons, le mode d'occupation de l'espace est linéaire et très épars. Il suit les configurations de la route 132 existante et comprend les villages de Petite-Vallée, Pointe-à-la-Frégate, Saint-Yvon et l'Anse-à-Valleau. Dans ces derniers, la fonction résidentielle prédomine nettement, alors que la fonction commerciale est représentée sporadiquement par quelques établissements (tels que: épicerie, station-service, atelier de mécanique, casse-croûte, etc.). A l'Anse-à-Valleau, la fonction industrielle est représentée par une petite scierie et quatre sites d'extraction (carières et sablières) maintenant désaffectés. Aucune fonction industrielle n'est présente dans les autres localités. Dans le tronçon de Saint-Yvon, on compte seulement deux bâtiments, le territoire étant forestier essentiellement.

11. Remarques

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

Des 12,0 km que le Ministère se propose de réaménager, environ 3,5 km seulement impliquent l'ouverture d'un nouveau corridor routier alors que pour le reste, le Ministère n'envisage que l'élargissement de l'emprise actuelle.  
Compte tenu aussi que le Ministère retient comme objectif la réutilisation de l'emprise actuelle dans tous les cas, les différentes zones d'étude devront être délimitées de façon à encadrer étroitement les tronçons à réaménager, principalement en raison des contraintes biophysiques et techniques évidentes (la présence du littoral, des pentes fortes, des points de raccordement avec les tronçons adjacents, etc.). Ainsi, tout en limitant les zones couvertes par les inventaires du milieu, ces dernières permettront l'élaboration d'éventuelles variantes aux tracés de référence, au besoin.

---

---

---

---

---

---

---

---

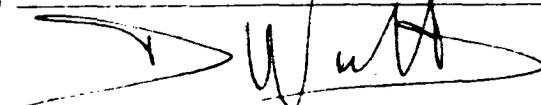
Je certifie que tous les renseignements mentionnés dans le présent avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.

Signe le

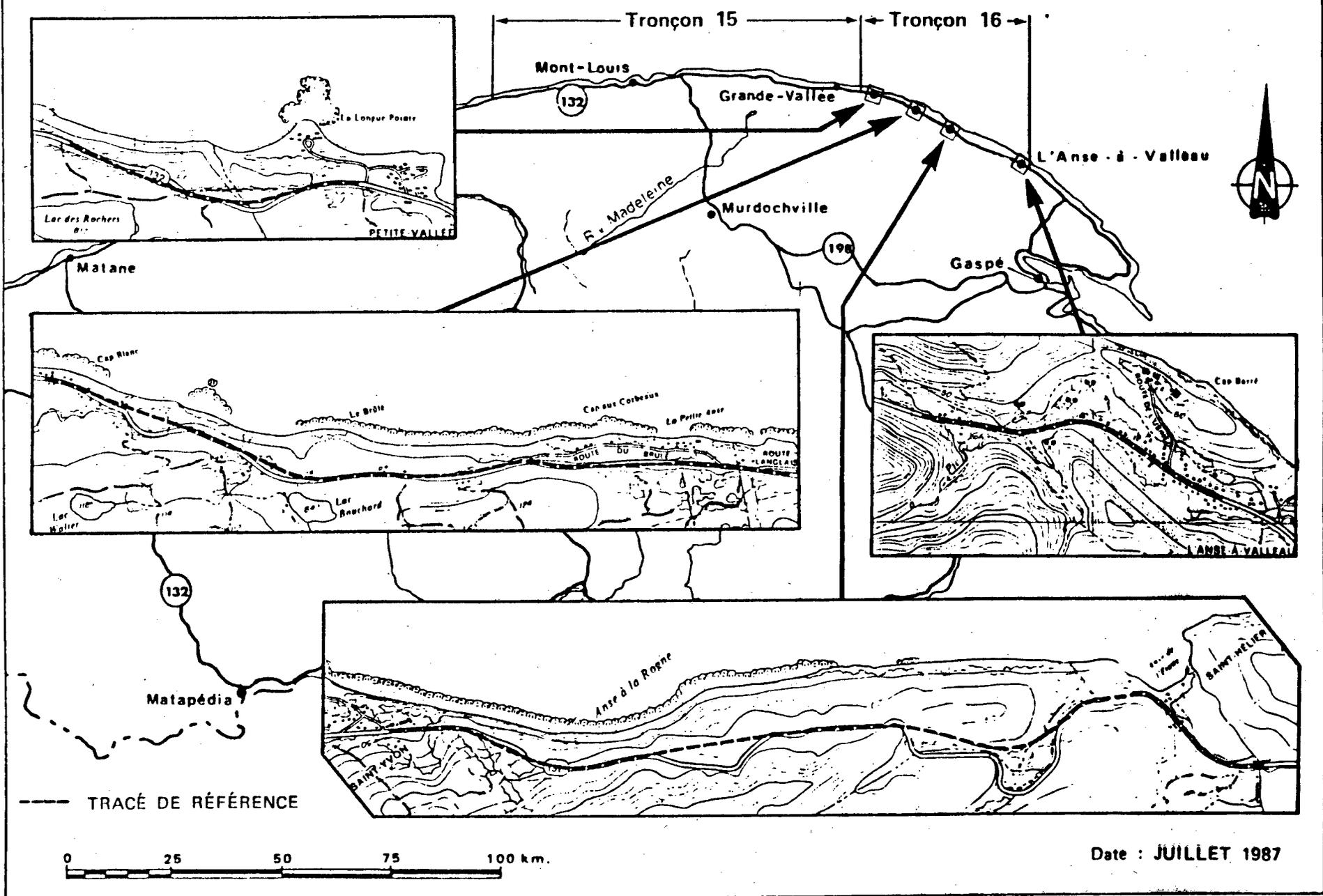
10 AOUT 1987

par

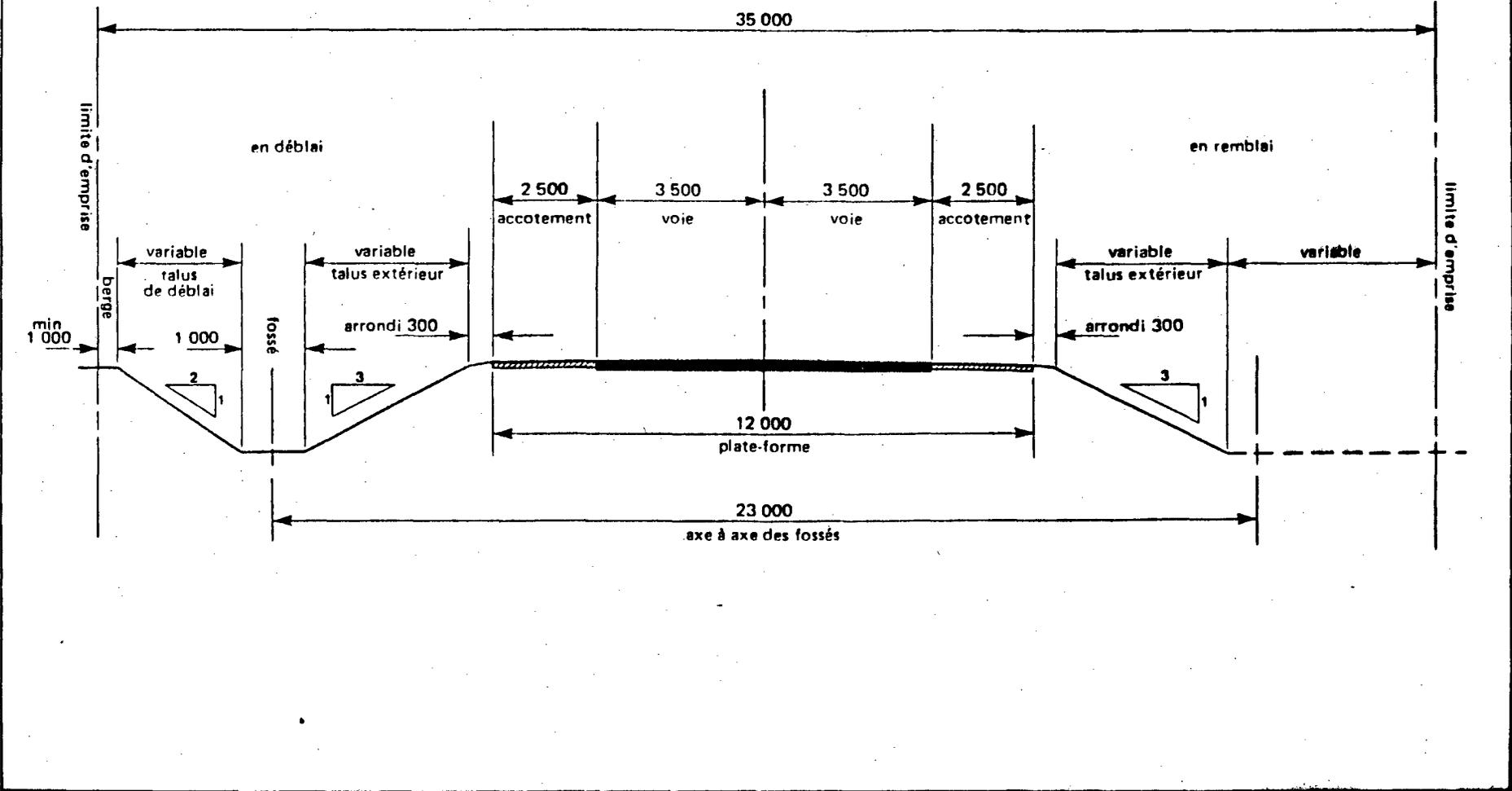
DANIEL WALTZ  
CHEF DU SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT  
MINISTÈRE DES TRANSPORTS



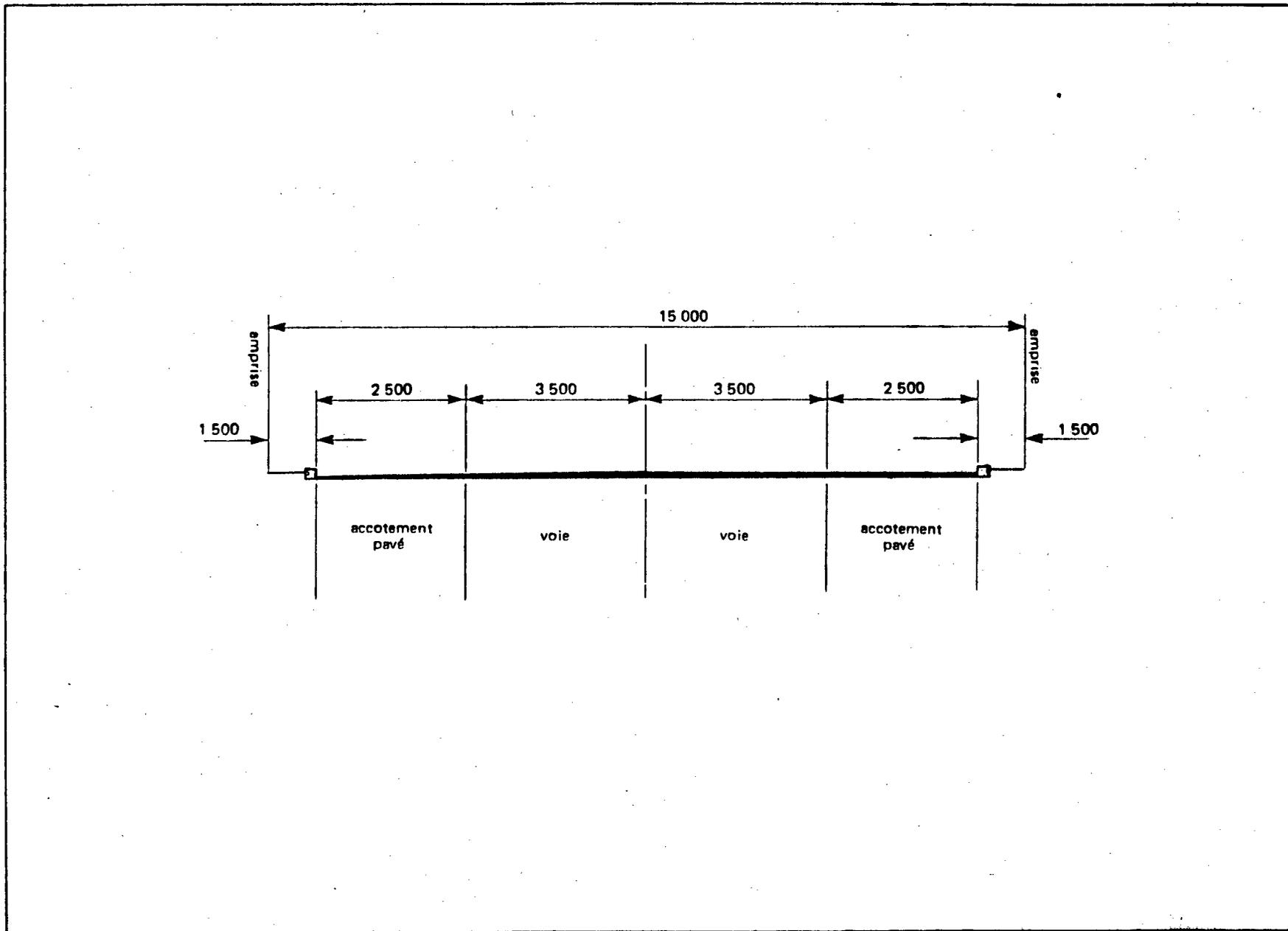
# ANNEXE I : LOCALISATION DES TRONÇONS À L'ÉTUDE



VITESSE DE BASÉ : 100 km/h



Annexe II : ROUTE PRINCIPALE À VOIES CONTIGUËS EN MILIEU RURAL ( D - 2302 , TYPE C )



Annexe III : ROUTE PRINCIPALE À VOIES CONTIGUËS EN MILIEU URBAIN ( D - 2309 - B MODIFIÉ )

**ANNEXE IV : LISTE DE LOTS TOUCHES**

---

<u>Tronçon</u>	<u>Lots</u>	<u>Rang</u>
Petite-Vallée	112	Rang Est de la Rivière du Cadastre de la Seigneurie de la Grande-Vallée-des-Monts-Notre-Dame de la municipalité de Grande-Vallée.
	1,2,3-A, 4-A-2-1-p., 4-A-2-2, 4-A-3-2, 4-A-3-3, 4-A-2-p., 4-A-3-4 à 6-A	Rang I du cadastre du Canton de Cloridorme
Pointe-à-la-Frégate	50 lots (petites propriétés privées) 39-A-4 à 53	Rang I du cadastre du Canton de Cloridorme
Saint-Yvon/ Saint-Héliier	75-6-p, 76-A-p, 76-C-1, 76-C-2, 76-E, 76-F et terres de la Seigneurie de l'Anse-à-L'Etang	Rang I du cadastre du Canton de Cloridorme
L'Anse-à-Valleau	8-2, 8-1, 7-7, 7-5, ptie 7-4, ptie 7-3, 7-2, 7-1, ptie 6-4, ptie 6-3	Rang I Nord du cadastre du Canton de Sydenham

---

ANNEXE II

Directives environnementales  
émises par le ministère de l'Environnement du Québec

---

**MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC**

**Directive du Ministre indiquant la nature,  
la portée et l'étendue de l'étude d'impact  
sur l'environnement.**

**Projet de réaménagement de la route 132  
sur quatre tronçons entre Petite-Vallée  
et l'Anse-à-Valleau**

**DOSSIER No: 3211-05-103**

**SAINTE-FOY, le 11 novembre 1987**

## INTRODUCTION:

La présente directive a pour but d'indiquer à l'initiateur la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement qu'il doit produire pour son projet de réaménagement de la route 132 sur quatre tronçons entre Petite-Vallée et l'Anse-à-Valleau.

Le contenu de l'étude d'impact doit se conformer à la section III du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, C.Q.-2, r.9). Elle doit être préparée selon une méthode scientifique et doit satisfaire les besoins du réviseur, du public et du décideur. Conçue de façon à être un véritable outil de planification de l'utilisation du territoire, l'initiateur doit au cours de la réalisation de l'étude porter une attention particulière aux réglementations, schémas d'aménagement, plans d'urbanisme, préoccupations et informations émanant des municipalités concernées, de la MRC de la Côte-de-Gaspé ainsi que des autres organismes du milieu touchés par le projet. On fournira en annexe de l'étude la liste de tous les organismes contactés.

L'étude d'impact doit fournir une image globale et complète de l'action que l'initiateur projette de réaliser, informer le public des caractéristiques du projet, des changements qui surviendront et des conséquences prévisibles sur la qualité de vie et permettre une analyse environnementale qui favorise une prise de décision éclairée quant à l'autorisation du projet soumis.

Pour réaliser son projet, l'initiateur doit tenir compte des lignes directrices de la politique gouvernementale de protection des rives et du littoral. Dans l'éventualité où la réalisation du projet obligerait l'initiateur à occuper des lots de grève et en eau profonde qui sont la propriété du Gouvernement du Québec, le promoteur doit entreprendre la légalisation de cette occupation auprès du service du domaine hydrique du ministère de l'Environnement.

## 1. DESCRIPTION DU PROJET:

L'initiateur doit d'abord présenter la localisation du projet (axe) et ses principales caractéristiques techniques (largeur de l'emprise et de la plate-forme, nombre de voies, fossés, terre-plein, conditions d'accès et de desserte, empreinte sonore). L'illustration de section-type doit être fournie pour faciliter la visualisation.

### 1.1 Problématique

L'initiateur doit démontrer l'opportunité du projet par un exposé de la situation portant sur les caractéristiques générales du réseau actuel incluant les tronçons à l'étude et les tronçons contigus, les problèmes et les besoins identifiés dans le milieu.

A cette fin, l'initiateur doit faire l'analyse de la situation à l'aide de compilations et de projections statistiques sur la circulation, de données relatives aux accidents routiers, à la visibilité, aux pentes, aux courbes, à la composition, l'origine et la destination du trafic ou de tout autre élément pertinent. Dans ce contexte, l'initiateur doit faire un rappel des normes en vigueur au Ministère des Transports relativement aux problèmes à solutionner.

Suite à cette analyse de la situation, l'initiateur doit faire état de la problématique générale qui en découle tant sur le plan local que régional et indiquer les objectifs qu'il cherche à atteindre pour répondre aux besoins de la clientèle.

### 1.2 Analyse de solutions

Compte tenu des problèmes identifiés, des objectifs poursuivis et des aspects technico-économiques du projet, l'initiateur doit évaluer la possibilité de reconstruire la route sur l'axe actuel, sur un axe nouveau ou des segments d'axe actuel et d'axe nouveau pour les tronçons concernés. Cette analyse sommaire doit s'effectuer en considérant les impacts environnementaux appréhendés et en tenant compte de l'utilisation actuelle et prévisible du territoire et de ses effets d'entraînement sur le réseau actuel et projeté.

Selon les objectifs qui ont été établis, l'initiateur doit indiquer si d'autres caractéristiques techniques que celles présentées peuvent être considérées.

Suite à cette analyse et sur la base de motifs suffisamment élaborés, une sélection des solutions possibles peut être effectuée entre les diverses options mentionnées précédemment pour les fins de l'analyse d'impact. L'initiateur doit présenter et illustrer l'axe ou les axes de la ou des solutions retenues pour les fins de l'étude.

## 2. L'ANALYSE D'IMPACT

L'analyse d'impact vise à identifier la localisation optimale du tracé pour la réalisation du projet et à en déterminer l'acceptabilité environnementale. Cette analyse comporte plusieurs étapes, dont une connaissance adéquate du milieu, l'identification et l'évaluation des impacts et la proposition de mesures d'atténuation.

## 2.1 Identification de la zone d'étude

Compte tenu de la ou des options de tracé retenues, l'initiateur doit identifier une zone d'étude et en justifier les limites. Cette zone doit être suffisamment vaste pour cerner tant les effets directs qu'indirects du projet au niveau de l'élargissement de l'emprise actuelle, d'un nouveau tracé ou de segments de nouveaux tracés pour les tronçons à l'étude et donner un juste aperçu des composantes environnementales du milieu.

## 2.2 Inventaire de la zone d'étude

L'initiateur doit présenter la description des composantes des milieux naturel et humain de la zone d'étude. Le choix des composantes et l'extension donnée à leur description doivent correspondre à leur degré d'affectation par le projet ou à leur importance dans la zone d'étude.

L'inventaire de la zone d'étude doit être relativement détaillé et la cartographie faite à grande échelle. La présentation de trois types de données doit être envisagée, soit:

- 1) les informations actuellement disponibles sur les cartes conventionnelles et dans les agences gouvernementales ou autres;
- 2) des inventaires de potentiel pour des aspects particuliers lorsque les données ne sont pas disponibles et;
- 3) des inventaires plus détaillés sur des parties de la zone d'étude touchée directement par le projet lorsque celles-ci présentent des potentiels particulièrement élevés ou lorsque certains impacts sont appréhendés.

Pour les fins du projet de réaménagement de la route 132 sur quatre tronçons entre Petite-Vallée et l'Anse-à-Valleau, une attention particulière doit être apportée:

- aux éléments topographiques (carte de base);
- à la géomorphologie (dépôts meubles) et aux affleurements rocheux;
- à l'hydrographie, aux zones inondables et aux marées;
- aux activités agricoles (utilisation actuelle et potentielle des terres, drainage, dynamisme, structure cadastrale, territoire agricole protégé....);
- aux utilisations du sol à des fins forestières (peuplements et stades de développement);
- aux utilisations du sol à des fins de villégiature, récréatives, commerciales ou autres;

- aux lots et subdivisions de lots avec une carte cadastrale à jour et une liste indiquant les superficies pour ceux situés dans l'axe des tracés à l'étude;
- aux catégories d'usage des bâtiments avec une carte de localisation;
- aux marges de recul avant des bâtiments principaux;
- aux installations d'alimentation en eau potable et de disposition des eaux usées;
- aux éléments d'importance sur le plan faunique;
- aux éléments significatifs du patrimoine culturel, incluant les paysages, le bâti (ensemble et immeubles isolés);
- à l'étude du potentiel archéologique et dans l'éventualité de potentiels fort et moyen, à l'inventaire sur le terrain;
- aux activités touristiques;
- aux infrastructures de services publics;
- au contenu du schéma d'aménagement et du règlement de contrôle intérimaire de la MRC de la Côte-de-Gaspé ainsi que des plans et règlements d'urbanisme des municipalités concernées.

Dans l'éventualité où les travaux risquent d'avoir un impact sur l'Anse de l'Étang, il sera nécessaire d'avoir un inventaire détaillé pour l'ensemble des composantes biophysiques de celle-ci.

### 2.3 Elaboration des options de tracé à l'étude

L'initiateur doit identifier à l'intérieur de la zone d'étude, les résistances techniques et les valeurs environnementales qu'il est important de considérer pour le projet. Ces résistances et valeurs doivent être hiérarchisées et la pondération utilisée doit être clairement expliquée. Cet exercice doit permettre de localiser les tracés de la ou des options retenues selon le moindre impact possible sur les composantes de l'environnement. S'il y a utilisation de l'axe actuel, l'étude doit permettre de déterminer sur quel côté de l'ancien tracé un élargissement de l'emprise présenterait le moins de conséquences, le cas échéant.

Suite à cet exercice, l'initiateur doit indiquer et illustrer les grandes caractéristiques techniques du ou des tracés à l'étude en indiquant clairement l'ancienne et la nouvelle emprise de la route, les pentes, les courbes, les raccordements, les lots touchés. Un plan détaillé à l'échelle 1:5000 ou à toute autre échelle appropriée est suggéré.

### 2.4 Identification et évaluation des impacts.

Compte tenu des caractéristiques du milieu et des travaux prévus, l'initiateur doit procéder à l'identification des impacts. Cet exercice, le plus factuel possible, consiste à déterminer la nature et l'envergure des impacts engendrés par le ou les tracé(s) étudié(s). Les critères utilisés à cette étape sont, entre autres, l'intensité (aspect quantitatif), l'étendue (portée spatiale et systémique) et la durée (aspect temporel).

L'évaluation des impacts a pour objectif d'en déterminer l'importance. Il s'agit pour l'initiateur de porter un jugement de valeur sur les impacts identifiés pour le ou les tracés à l'étude et ce, à l'aide de valeurs attribuées lors de l'inventaire et de critères, tels que la fragilité, la rareté, l'irréversibilité. L'initiateur doit également tenir compte des attentes et de la perception des gens du milieu face à son projet.

Cette évaluation doit tenir compte des dispositions pertinentes des règlements municipaux et supramunicipaux.

Sans être limitatif, l'initiateur devra apporter une attention particulière aux impacts reliés à la coupe de roc, aux remblais, aux ponts et aux segments de l'emprise qui seront désaffectés ou utilisés à des fins de circulation locale ainsi qu'au transport des matériaux de déblais et de remblais.

#### 2.5 Identification des mesures d'atténuation.

Afin d'éliminer, de corriger et d'atténuer les impacts négatifs du projet sur l'environnement, l'initiateur doit présenter les actions qu'il s'engage à réaliser comme mesures d'atténuation et identifier les impacts qui font l'objet de telles mesures. Dans le cas de l'étude de plusieurs tracés, l'identification des mesures d'atténuation pour chacune des options peut se limiter à celles qui sont importantes et/ou discriminantes pour l'analyse comparative.

#### 2.6 Analyse comparative des tracés retenus pour les fins de l'étude et choix d'un tracé préférentiel.

L'initiateur doit procéder, s'il y a lieu, à une analyse comparative des tracés étudiés. Celle-ci doit s'appuyer sur l'évaluation des impacts environnementaux, sur les mesures d'atténuation proposées et sur des critères technico-économiques. La méthodologie utilisée pour choisir le tracé préférentiel doit être clairement expliquée.

### 3. DESCRIPTION DU TRACÉ PRÉFÉRENTIEL ET DE SES MODALITÉS DE RÉALISATION.

L'initiateur doit décrire le tracé préférentiel et ses modalités de réalisation et préciser les éléments environnementaux qui devront être inclus aux plans et devis.

### 3.1 Description du tracé préférentiel

L'initiateur doit décrire le projet de façon détaillée en reprenant les éléments énoncés lors de l'élaboration des tracés à l'étude et en complétant les éléments particuliers de sa réalisation. Cette description doit inclure l'identification des municipalités traversées et des lots touchés. L'initiateur doit indiquer aussi les sources des matériaux d'emprunts et s'il compte élargir l'emprise pour s'approvisionner en matériaux d'emprunts.

Un calendrier des travaux doit également être fourni en indiquant les diverses phases de réalisation.

L'initiateur doit fournir en annexe les conditions de disposition des immeubles excédentaires (C.T. 154599 du 29 janvier 1985).

### 3.2 Identification finale des mesures d'atténuation pour le tracé préférentiel.

L'initiateur doit identifier les mesures d'atténuation pour l'ensemble du tracé préférentiel et compléter celles qui avaient été énoncées préalablement à l'analyse comparative des tracés. S'il y a lieu, des mesures destinées à compenser les impacts résiduels doivent être proposées. Cette présentation devrait être accompagnée d'une description succincte des impacts justifiant ces mesures. En outre, celles-ci doivent être des propositions claires et précises afin de faciliter l'énoncé des conditions qui peuvent être contenues au certificat d'autorisation.

Toutes ces mesures devront être ultérieurement inscrites aux plans et devis de construction.

### 3.3 Mesures de surveillance et de suivi.

L'initiateur doit expliquer les mécanismes de surveillance qu'il entend mettre de l'avant pour s'assurer que les mesures d'atténuation incluses aux plans et devis de construction soient respectées.

En outre, advenant l'identification d'impacts particulièrement importants ou comportant des aspects de risque et d'incertitude, l'initiateur doit envisager un suivi. Ce suivi a pour objectif, d'une part, de préciser la nature et l'envergure de ces impacts et, d'autre part, de vérifier l'efficacité des mesures d'atténuation préconisées et, le cas échéant, de les remplacer par d'autres plus appropriées.

#### 4. PRÉSENTATION DE L'ÉTUDE D'IMPACT

La directive, telle que rédigée, expose les éléments devant constituer l'étude d'impact. La présentation de ces éléments suit une séquence linéaire; toutefois, l'initiateur est libre d'en modifier l'ordre de présentation.

L'étude d'impact doit être présentée d'une façon claire et concise puis doit se concentrer sur les éléments pertinents pour la bonne compréhension du projet. Ce qui peut être schématisé ou cartographié doit l'être, et ce, à des échelles adéquates. Les méthodes utilisées doivent être présentées et explicitées. Au niveau des inventaires, on doit retrouver les éléments permettant d'apprécier la qualité de ces derniers (localisation des stations, dates d'inventaire, techniques utilisées, limitations). Toutes les sources de renseignements doivent être données en référence. Le nom, la profession et la fonction des personnes responsables de la réalisation de l'étude doivent être indiqués.

Considérant que l'étude d'impact doit être mise à la disposition du public pour information, l'initiateur doit fournir un résumé vulgarisé des éléments essentiels et des conclusions de ladite étude ainsi que tout autre document qu'il juge nécessaire pour compléter le dossier. Ce résumé, publié séparément, doit inclure un plan général du projet et un schéma illustrant les impacts, les mesures d'atténuation et les impacts résiduels.

Lors du dépôt officiel de l'étude d'impact au ministre, l'initiateur doit fournir trente (30) copies du dossier complet. Il est suggéré, qu'au cours de la préparation de l'étude, celui-ci demeure en contact régulier avec le ministère de l'Environnement et qu'une version provisoire de l'étude (15 copies) soit présentée avant son dépôt officiel.

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

ANNEXE III

Liste des impacts et  
des mesures de mitigation

---

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION - TRONCON PETITE-VALLEE

LOCALISATION	ELEMENT DU MILIEU IMPLIQUE	NATURE DE L'IMPACT	MESURE DE MITIGATION
1. 0+020 à 0+270	• Milieu visuel	• Le tracé retenu nécessite la mise en place d'un remblai d'une hauteur moyenne de 3,55 m visible par les observateurs fixes et mobiles.	• Les pentes du remblai devront être végétalisées le plus rapidement possible après les travaux.
2. 0+500 à 1+175	• Milieu biologique terrestre	• La route traverse des zones boisées. La superficie totale à déboiser représente environ 18 500 m <sup>2</sup> .	• 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.
3. 0+270 à 0+620	• Milieu visuel	• Une coupe de roc, nécessaire à cet endroit, cause une dégradation visuelle (hauteur maximale de 15 m).	• Dans le secteur où la coupe excède une hauteur de 10 m, une coupe en deux paliers est recommandée.
4. 0+640 à 0+940	• Milieu visuel	• Le tracé retenu implique la mise en place d'un remblai, d'une hauteur maximale de 24 m. Ce remblai s'intègre mal dans le paysage et sera perceptible des observateurs fixes et mobiles.	• Les pentes du remblai devront être végétalisées le plus rapidement possible après les travaux.
5. 0+680 à 1+100	• Milieu visuel	• Le segment résiduel de l'ancienne route cause une dégradation visuelle.	• Le segment de route devra être scarifié et végétalisé.
6. 0+940 à 1+120	• Milieu visuel	• Une coupe de roc, nécessaire à cet endroit, cause une dégradation visuelle (hauteur maximale de 6,25 m).	• Aucune mesure n'est proposée.

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION - TRONCON PETITE-VALLEE (SUITE)

LOCALISATION	ELEMENT DU MILIEU IMPLIQUE	NATURE DE L'IMPACT	MESURE DE MITIGATION
7. 1+180N	<ul style="list-style-type: none"> <li>Utilisation du sol</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Une propriété (lot 4-A-2-1-P) est touchée par le passage de la route. Un comptoir à fruits et légumes saisonnier ainsi que deux autres bâtiments secondaires situés sur ce lot devront être déplacés.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ces bâtiments pourront être relocalisés sur le même lot.</li> </ul>
8. 1+200N	<ul style="list-style-type: none"> <li>Utilisation du sol</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Une propriété résidentielle (lot 4-A-2-2-P) est affectée par le passage de la route: sa marge de recul, actuellement d'environ 26 m, sera réduite à environ 12 m.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>En sus de l'indemnisation régulière reliée à la valeur expropriée, une indemnité de rapprochement sera versée au propriétaire.</li> </ul>
9. 1+230N	<ul style="list-style-type: none"> <li>Utilisation du sol</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Un commerce (lot 4-A-2-2-P) est affecté par le passage de la route: sa marge de recul, actuellement d'environ 24 m, sera réduite à environ 8 m.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Idem.</li> </ul>
10. 1+350S	<ul style="list-style-type: none"> <li>Utilisation du sol</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Une propriété résidentielle (maison mobile, lot 4-A-3-4-P) est affectée par le passage de la route: sa marge de recul, actuellement d'environ 15 m, sera réduite à environ 10 m.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Idem.</li> </ul>
11. 1+400S	<ul style="list-style-type: none"> <li>Utilisation du sol</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Une propriété résidentielle (lot 5-A-2-1) est affectée par le passage de la route: sa marge de recul, actuellement d'environ 10 m, sera réduite à environ 3,5 m.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Idem.</li> </ul>

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION - TRONCON PETITE-VALLEE (SUITE)

LOCALISATION	ELEMENT DU MILIEU IMPLIQUE	NATURE DE L'IMPACT	MESURE DE MITIGATION
12. 1+575N	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utilisation du sol</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une propriété résidentielle (lot 5-B-4-P) est affectée par le passage de la route: sa marge de recul, actuellement d'environ 16,5 m, sera réduite à environ 12 m.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Idem.</li> </ul>
13. 1+590S	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utilisation du sol</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une propriété résidentielle (lot 5-B-9-P) est affectée par le passage de la route: sa marge de recul, actuellement d'environ 7 m, sera réduite à environ 3 m.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Idem.</li> </ul>

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION - TRONCON POINTE-A-LA-FREGATE

LOCALISATION	ELEMENT DU MILIEU IMPLIQUE	NATURE DE L'IMPACT	MESURE DE MITIGATION
1. 0+400N	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utilisation du sol</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une résidence (lot 4-A-2) est incluse dans l'emprise (voir fiche 1 à l'annexe IV). La superficie du lot résiduel sera d'environ 475 m<sup>2</sup>.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cette résidence pourra être relocalisée sur un lot vacant à Pointe-à-la-Frégate, si tel est le voeu du propriétaire. Par ailleurs, une réduction en biseau de la largeur de l'emprise à cet endroit permettrait peut-être d'épargner l'expropriation de cette résidence.</li> </ul>
2. 0+420N	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utilisation du sol</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une résidence (lot 4-A-2) est incluse dans l'emprise (voir fiche 2 à l'annexe IV). La superficie du lot résiduel sera d'environ 725 m<sup>2</sup>.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cette résidence pourra être relocalisée sur un lot vacant à Pointe-à-la-Frégate, si tel est le voeu du propriétaire.</li> </ul>
3. 0+425S	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utilisation du sol</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une résidence (lot 40-A-4-P) est incluse dans l'emprise (voir fiche 3 à l'annexe IV). La superficie du lot résiduel sera d'environ 310 m<sup>2</sup>.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Idem.</li> </ul>
4. 0+445S	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utilisation du sol</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une résidence (lot 40-A-4-P) est incluse dans l'emprise (voir fiche 4 à l'annexe IV).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La résidence pourra être relocalisée sur le même lot (dont la superficie résiduelle sera bien supérieure à 2 000 m<sup>2</sup>) ou expropriée, au gré du propriétaire.</li> </ul>
5. 0+500N	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utilisation du sol</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une propriété résidentielle (lot 4-A-3) est affectée par le passage de la route: sa marge de recul, actuellement d'environ 12 m, sera pratiquement nulle. Le propriétaire risque d'avoir des problèmes d'accès sécuritaire (voir fiche 5 à l'annexe IV).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cette résidence sera relocalisée sur le même lot (selon les normes en vigueur) ou expropriée, au gré du propriétaire.</li> </ul>

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION - TRONCON POINTE-A-LA-FREGATE (SUITE)

LOCALISATION	ELEMENT DU MILIEU IMPLIQUE	NATURE DE L'IMPACT	MESURE DE MITIGATION
6. 0+525N	• Utilisation du sol	• Une propriété résidentielle (lot 40-A-7) est affectée par le passage de la route: sa marge de recul, actuellement d'environ 14,5 m, sera réduite à environ 2 m. Le propriétaire risque d'avoir des problèmes d'accès sécuritaire (voir fiche 6 à l'annexe IV).	• Idem.
7. 0+580S	• Utilisation du sol	• Une propriété résidentielle (lot 40-A-5) est incluse dans l'emprise (voir fiche 7 à l'annexe IV).	• La résidence pourra être relocalisée sur le même lot, dont la superficie résiduelle sera supérieure à 2 000 m <sup>2</sup> .
8. 0+600 à 1+150S	• Milieu visuel	• Un segment résiduel de l'ancienne route sera perceptible par les observateurs mobiles.	• Le segment de route devra être sacrifié et végétalisé; il faut toutefois prévoir un accès à l'aqueduc, en cas de bris.
9. 0+635N	• Utilisation du sol	• Une propriété résidentielle (lot 40-C-2) est incluse dans l'emprise (voir fiche 8 à l'annexe IV). La superficie du lot résiduel sera d'environ 500 m <sup>2</sup> .	• La résidence pourra être relocalisée sur un lot vacant à Pointe-à-la-Frégate, si tel est le voeu du propriétaire.
10. 0+650S	• Utilisation du sol	• Une propriété résidentielle est affectée par le passage de la route: sa marge de recul, actuellement de 5 m, sera augmentée à 10 m.	• Aucune mesure proposée.
11. 0+685S	• Utilisation du sol	• Une propriété résidentielle est affectée par le passage de la route: sa marge de recul, actuellement	• Aucune mesure proposée.

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION - TRONCON POINTE-A-LA-FREGATE (SUITE)

LOCALISATION	ELEMENT DU MILIEU IMPLIQUE	NATURE DE L'IMPACT	MESURE DE MITIGATION
12. 0+800 à 1+120	• Milieu visuel	d'environ 3,5 m, sera augmentée à 12 m. • Un remblai important sera mis en place affectant le champ visuel de quelques observateurs fixes (résidents) et les observateurs mobiles circulant sur la nouvelle route.	• Afin de favoriser son intégration au milieu, les pentes du remblai devront être végétalisées le plus rapidement possible après les travaux.
13. 1+300 à 1+655	• Milieu visuel	• Un déblai important, impliquant des coupes de roc, perturbera le champ visuel des observateurs mobiles.	• Autant que possible, les pentes seront végétalisées et ce, le plus rapidement possible après les travaux.
14. 1+520 à 1+750	• Milieu visuel	• Un segment résiduel de l'ancienne route sera susceptible de perturber le paysage des observateurs fixes et mobiles.	• Ce segment de route devra être scarifié et revégétalisé.
15. 1+550N	• Utilisation du sol	• Un commerce (lot 43-A-3-P) est inclus dans l'emprise (voir fiche 9 à l'annexe IV). Sa relocalisation sur le même lot est problématique en raison de la pente et il devra probablement être exproprié.	• Le bâtiment devra être exproprié et relocalisé à l'intérieur des limites municipales selon les normes d'implantation. Une indemnité devra être versée au propriétaire pour compenser la perte du point de vue.
16. 1+575S	• Utilisation du sol	• Un bâtiment secondaire (ancien commerce, lot 43-A-2) se situe dans l'emprise de la route de desserte (voir fiche 10 à l'annexe IV).	• Ce bâtiment devra être relocalisé sur le même lot selon les normes d'implantation en vigueur.

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION - TRONCON POINTE-A-LA-FREGATE (SUITE)

LOCALISATION	ELEMENT DU MILIEU IMPLIQUE	NATURE DE L'IMPACT	MESURE DE MITIGATION
17. 1+600 à 2+000S	• Milieu biologique aquatique	• Les activités de chantier sont susceptibles de favoriser l'entraînement de particules fines dans le lac Bouchard.	• Entre les chaînages 1+600 et 2+000, aucune activité ne devra se dérouler à l'extérieur des limites de l'emprise actuelle ou future. Après les travaux on veillera à végétaliser les remblais le plus rapidement possible.
18. 1+650N	• Utilisation du sol	• Une propriété résidentielle (lot 43-A-3-P) est incluse dans l'emprise (voir fiche 11 à l'annexe IV).	• La résidence pourra être relocalisée sur le même lot dont la superficie résiduelle sera supérieure à 2 787 m <sup>2</sup> .
19. 1+650 à 2+600	• Milieu biologique terrestre	• La route traverse des superficies boisées. La superficie globale à déboiser représente environ 30 000 m <sup>2</sup> .	• Une attention particulière devra être maintenue pour éviter d'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.
20. 1+655 à 2+220	• Milieu visuel	• Une longue zone de remblais relativement importants perturbera le champ visuel des observateurs mobiles.	• Les pentes des remblais devront être végétalisées le plus rapidement possible après les travaux.
21. 2+250 à 2+650	• Milieu visuel	• Un segment résiduel de l'ancienne route sera visible par les observateurs circulant sur la nouvelle route.	• Le segment de route devra être scarifié et végétalisé.
22. 2+300N	• Utilisation du sol	• Une résidence secondaire (lot 46-A-1) est incluse dans l'emprise (voir fiche 12 à l'annexe IV).	• Ce bâtiment devra être relocalisé sur le même lot selon les normes d'implantation en vigueur.

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION - TRONCON POINTE-A-LA-FREGATE (SUITE)

LOCALISATION	ELEMENT DU MILIEU IMPLIQUE	NATURE DE L'IMPACT	MESURE DE MITIGATION
23. 2+560S	• Utilisation du sol	• Un commerce (lot 47-3) est affecté par le passage de la route: sa marge de recul, actuellement d'environ 3,5 m, sera augmentée à environ 10 m.	• Aucune mesure proposée.
24. 2+600S	• Utilisation du sol	• Une résidence est affectée par le passage de la route: sa marge de recul, actuellement d'environ 6 m, sera augmentée à environ 10 m.	• Aucune mesure proposée.
25. 2+650 à 2+850N	• Milieu visuel	• Le réalignement de l'intersection de la route du Brûlé implique la mise en place d'un remblai important qui modifiera le paysage des observateurs fixes et mobiles.	• Afin de faciliter son intégration au paysage, les pentes du remblai devront être végétalisées le plus rapidement possible après les travaux.
26. 2+720 à 2+850N	• Milieu visuel	• Le réalignement de l'intersection de la route du Brûlé laissera, entre la nouvelle portion de cette route et la route 132, une vaste superficie résiduelle mal intégrée au paysage.	• On devra favoriser le réaménagement de cette superficie résiduelle; ici, la création d'une halte routière pourrait être envisagée compte tenu des caractéristiques du site.
27. 3+850	• Utilisation du sol	• La route empiète sur une terre agricole.	• Aucune mesure n'est proposée.
28. 3+850 à 4+000N	• Milieu visuel	• Le raccordement des routes du Brûlé et Langlais laissera une superficie résiduelle entre ces routes et la route 132, affectant le paysage des observateurs fixes et mobiles.	• La superficie résiduelle devra être réaménagée de façon à favoriser son intégration au paysage.

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION - TRONCON POINTE-A-LA-FREGATE (SUITE)

LOCALISATION	ELEMENT DU MILIEU IMPLIQUE	NATURE DE L'IMPACT	MESURE DE MITIGATION
29. 3+940N	<ul style="list-style-type: none"> <li>Utilisation du sol</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Une propriété résidentielle (lot 52-A) est incluse dans l'emprise de la route 132 ainsi que dans l'emprise du tronçon de route secondaire qui reliera les routes du Brûlé et Langlais (voir fiche 13 à l'annexe IV).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La résidence pourra être relocalisée sur le même lot (dont la superficie résiduelle sera supérieure à 2 000 m<sup>2</sup>) selon les normes d'implantation en vigueur.</li> </ul>
30. 3+995N	<ul style="list-style-type: none"> <li>Utilisation du sol</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Un bâtiment public (lot 52-C-2) est inclus dans l'emprise du tronçon de route secondaire qui reliera les routes du Brûlé et Langlais (voir fiche 14 à l'annexe IV). La superficie résiduelle du lot sera d'environ 330 m<sup>2</sup>.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le bâtiment pourra être relocalisé sur un lot voisin au gré du propriétaire.</li> </ul>

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION - TRONCON SAINT-YVON/SAINT-HELIER

LOCALISATION	ELEMENT DU MILIEU IMPLIQUE	NATURE DE L'IMPACT	MESURE DE MITIGATION
1. 1+100 à 1+525	• Milieu visuel	• Le segment résiduel de l'ancienne route cause une dégradation visuelle.	• Le segment de route devra être sacrifié et végétalisé.
2. 1+705 à 2+025	• Milieu visuel	• Un déblai important (hauteur maximale de 10 m) perturbera le champ visuel des observateurs mobiles.	• Autant que possible, les pentes seront végétalisées et ce, le plus rapidement possible après les travaux.
3. 1+925 à 2+525 et 2+600 à 2+725	• Milieu visuel	• Le segment résiduel de l'ancienne route cause une dégradation visuelle.	• Le segment de route devra être sacrifié et végétalisé.
4. 1+950 à 4+400	• Milieu biologique terrestre	• La route traverse des superficies boisées. La superficie totale à déboiser représente environ 85 500 m <sup>2</sup> .	• 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 au haut des talus et sur la bande latérale.
5. 2+025 à 2+400	• Milieu visuel	• Le tracé retenu implique la mise en place d'un remblai important, d'une hauteur maximale de 18 m; la présence d'un tel remblai perturbe le paysage actuel et sera perceptible des observateurs mobiles.	• Les pentes du remblai devront être végétalisées le plus rapidement possible après les travaux.
6. 2+600 à 3+040	• Milieu visuel	• Un remblai d'une hauteur maximale de 10 m sera mis en place, perturbant le champ visuel des observateurs mobiles circulant sur la nouvelle route.	• Les pentes du remblai doivent être végétalisées le plus rapidement possible après les travaux.

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION - TRONCON SAINT-YVON/SAINT-HELIER (SUITE)

LOCALISATION	ELEMENT DU MILIEU IMPLIQUE	NATURE DE L'IMPACT	MESURE DE MITIGATION
7. 2+900 à 4+000	• Milieu visuel	• Le segment résiduel de l'ancienne route cause une dégradation visuelle.	• Le segment de route devra être scarifié et végétalisé.
8. 3+040 à 3+480	• Milieu visuel	• Un déblai important (hauteur maximale de 21,2 m) cause une dégradation visuelle.	• Autant que possible, les pentes seront végétalisées le plus rapidement possible après les travaux. De plus, compte tenu de la hauteur du déblai qui excède 10 m, un déblai en deux paliers est recommandé.
9. 3+760 à 4+620N	• Milieu visuel	• Un remblai d'une hauteur maximale de 18,8 m sera mis en place, affectant le champ visuel des observateurs mobiles circulant sur la nouvelle route.	• Les pentes du remblai devront être végétalisées le plus rapidement après les travaux.
10. 4+300 à 4+600S	• Milieu visuel	• Une coupe de roc sera effectuée dans le secteur de l'Anse de l'Etang; celle-ci sera perceptible à la fois par les observateurs mobiles et par les observateurs fréquentant la halte routière.	• Il est recommandé d'effectuer un déblai en deux paliers, étant donné que la hauteur du déblai excèdera 10 m.
11. 4+350 à 4+500 et 4+600 à 4+900	• Milieu visuel	• Le segment résiduel de l'ancienne route cause une dégradation visuelle.	• Le segment de route devra être scarifié et végétalisé.
12. 4+525 à 4+675	• Milieu marin	• Un empiètement d'une superficie d'environ 825 m <sup>2</sup> dans l'étang affectera le milieu marin.	• Aucune mesure n'est proposée.

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION - TRONCON ANSE-A-VALLEAU

LOCALISATION	ELEMENT DU MILIEU IMPLIQUE	NATURE DE L'IMPACT	MESURE DE MITIGATION
1. 0+650N	• Utilisation du sol	• Une propriété résidentielle (lot 9-2-P) est affectée par le passage de la route; sa marge de recul, actuellement d'environ 16,5 m, sera réduite à environ 4,5 m.	• Idem.
2. 0+740S	• Utilisation du sol	• Une résidence (lot 8-2) est incluse dans l'emprise (voir fiche 15 de l'annexe IV).	• Cette résidence sera relocalisée sur le même lot (dont la superficie résiduelle sera supérieure à 3 000 m <sup>2</sup> ) selon les normes d'implantation en vigueur.
3. 0+760S	• Utilisation du sol	• Une maison mobile (lot 8-2) est incluse dans l'emprise (voir fiche 16 de l'annexe IV).	• Idem.
4. 1+020 à 1+320	• Milieu visuel	• Un déblai d'une hauteur maximale de 7,4 m, impliquant des coupes de roc, sera effectué, affectant le champ visuel de quelques observateurs fixes localisés à proximité et des observateurs mobiles.	• Autant que possible, les pentes seront végétalisées et ce, le plus rapidement possible après les travaux.
5. 1+300N	• Utilisation du sol	• Une maison mobile (lot 6-4-P) est incluse dans l'emprise (voir fiche 17 de l'annexe IV); la superficie du lot résiduel sera d'environ 500 m <sup>2</sup> .	• Cette résidence pourra être relocalisée sur un lot voisin, si tel est le voeu du propriétaire.
6. 1+340N	• Utilisation du sol	• Une maison mobile (lot 6-3-P) est incluse dans l'emprise (voir fiche 18 de l'annexe IV); la superficie du lot résiduel sera d'environ 600 m <sup>2</sup> .	• Idem.

ANNEXE IV

Fiches d'inventaires des  
bâtiments à exproprier

---

## METHODOLOGIE DE DETERMINATION DU QUOTIENT PATRIMONIAL

Selon des critères d'évaluation du patrimoine immobilier, empruntés au ministère des Affaires culturelles, les bâtiments susceptibles d'être expropriés ont fait l'objet d'une évaluation de son quotient patrimonial, lorsque celui-ci était applicable. Ces critères sont:

- la valeur intrinsèque qui a pour but d'évaluer l'intérêt culturel d'un immeuble;
- la valeur extrinsèque qui considère le bâtiment en tant qu'élément d'une unité de paysage ou d'un ensemble immobilier (implantation dans le site);
- l'état physique;
- l'état didactique qui vise à mesurer le degré d'évidence ou la "lisibilité" des vestiges.

Les valeurs intrinsèque et extrinsèque ont été hiérarchisées selon quatre classes, à savoir exceptionnelle, supérieure, intéressante et incertaine.

Quant à l'état physique et l'état didactique d'un bâtiment, ils sont évalués selon les classes suivantes: excellent, bon, médiocre et mauvais. Pour déterminer le quotient patrimonial d'un bâtiment, une valeur quantifiée a été donnée à chacun des niveaux d'analyse:

<u>VALEUR INTRINSEQUE ET EXTRINSEQUE</u>		<u>ETAT PHYSIQUE ET DIDACTIQUE</u>	
Exceptionnelle	3	Excellent	2
Supérieure	2	Bon	1
Intéressante	1	Médiocre	0
Incertaine	0	Mauvais	-1

Ainsi, le quotient patrimonial est déterminé par la somme de ces termes, laquelle est traduite par la suite qualitativement en quatre classes de quotient patrimonial:

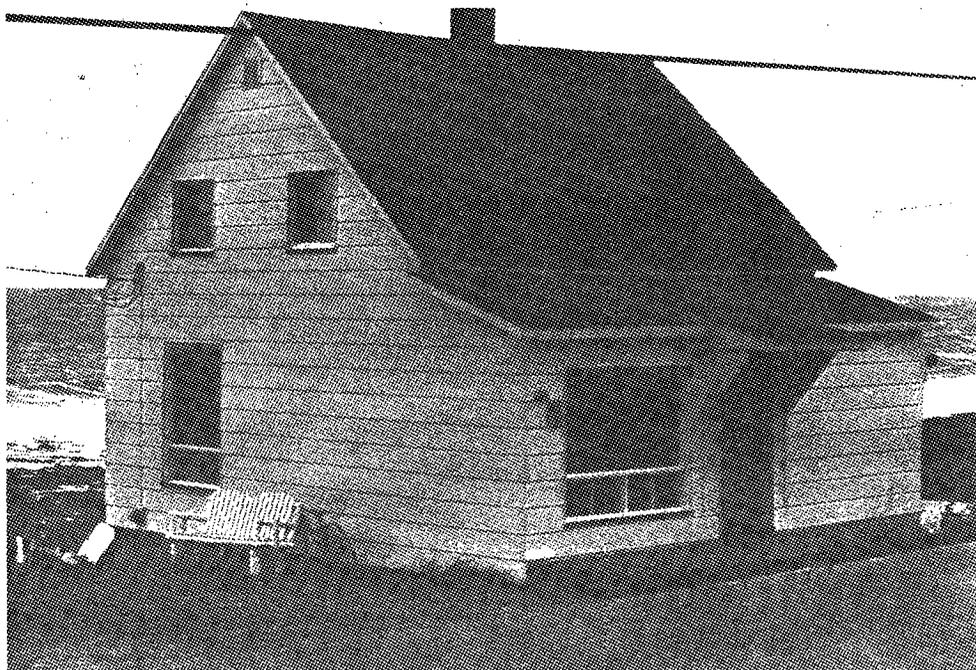
de 8 à 10 : très fort  
de 5 à 7 : fort  
de 2 à 4 : moyen  
de -2 à 1 : faible

---

NOTE: Pour les bâtiments de construction récente, l'évaluation en fonction d'une valeur patrimoniale n'est pas applicable.

Identification TRONCON POINTE-A-LA-FREGATE

Description: Bâtiment d'habitation (1½ étage)



Évaluation du quotient patrimonial : Faible

Valeur intrinsèque : Incertaine (0)

Valeur extrinsèque : Incertaine (0)

État physique : Bon (1)

État didactique : Médiocre (0)

Caractéristiques architecturales : Toit à 2 versants à forte pente; murs en déclin.

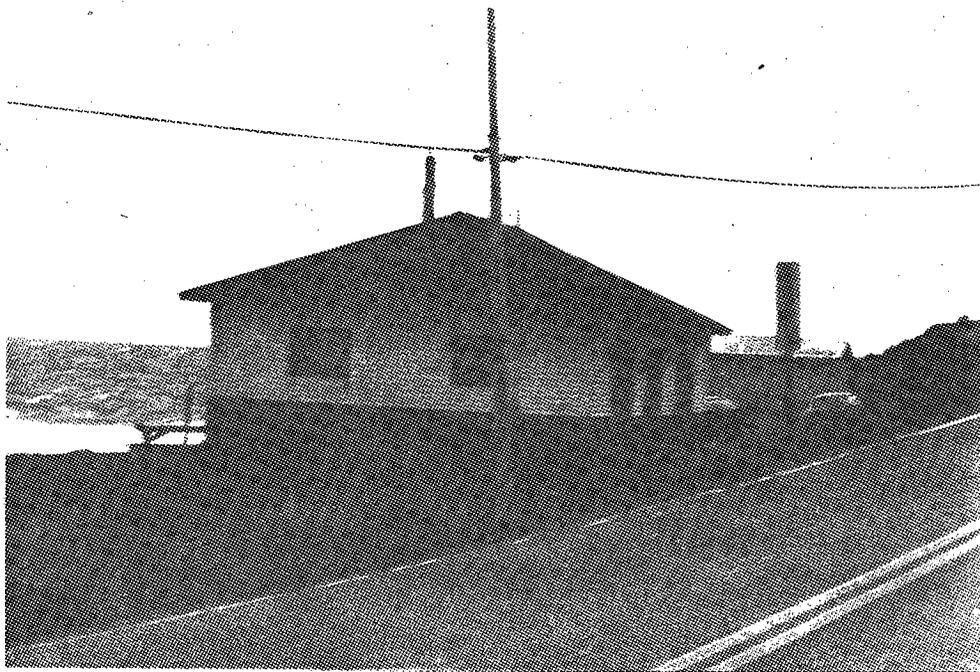
Bâtiments secondaires: -

Fiche d'inventaire des bâtiments expropriés

FICHE  
2

Identification TRONCON POINTE-A-LA-FREGATE

Description: Bâtiment d'habitation (1 étage)



Évaluation du quotient patrimonial Faible

Valeur intrinsèque Incertaine (0)

Valeur extrinsèque Incertaine (0)

État physique : Bon (1)

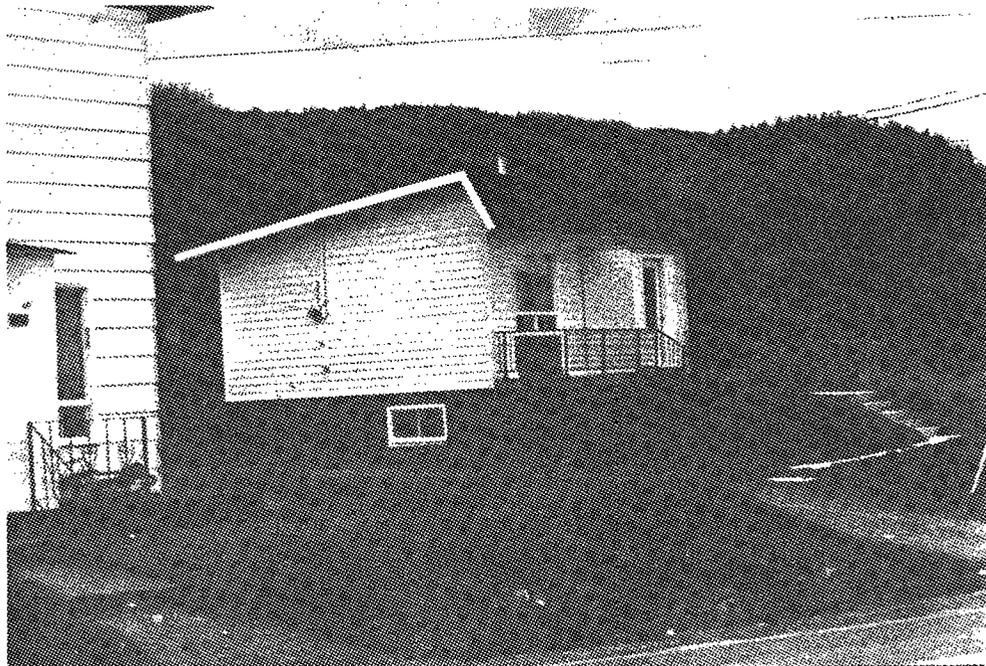
État didactique: Médiocre (0)

Caractéristiques architecturales Toit à 4 versants à pente faible;  
murs en déclin de bois.

Bâtiments secondaires

**Identification** TRONCON POINTE-A-LA-FREGATE

**Description:** Bâtiment d'habitation (1 étage)



**Évaluation du quotient patrimonial** Non applicable

Valeur intrinsèque : Incertaine (0)

Valeur extrinsèque : Incertaine (0)

État physique : Bon (1)

État didactique : Médiocre (0)

**Caractéristiques architecturales** Toit en pente faible; murs en déclin

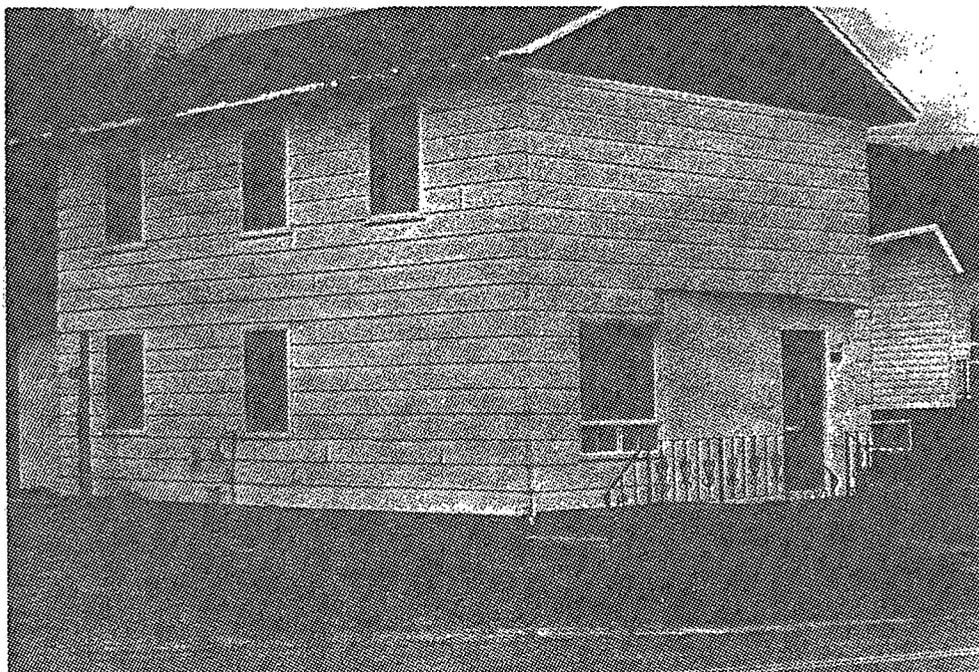
**Bâtiments secondaires**

## Fiche d'inventaire des bâtiments expropriés

FICHE  
4

Identification TRONCON POINTE-A-LA-FREGATE

Description: Bâtiment d'habitation (2 étages)



Évaluation du quotient patrimonial Faible

Valeur intrinsèque: Incertaine (0)

Valeur extrinsèque: Incertaine (0)

État physique: Médiocre (0)

État didactique: Médiocre (0)

Caractéristiques architecturales Toit à 2 versants à pente moyenne;  
murs en déclin de bois.

Bâtiments secondaires.

---

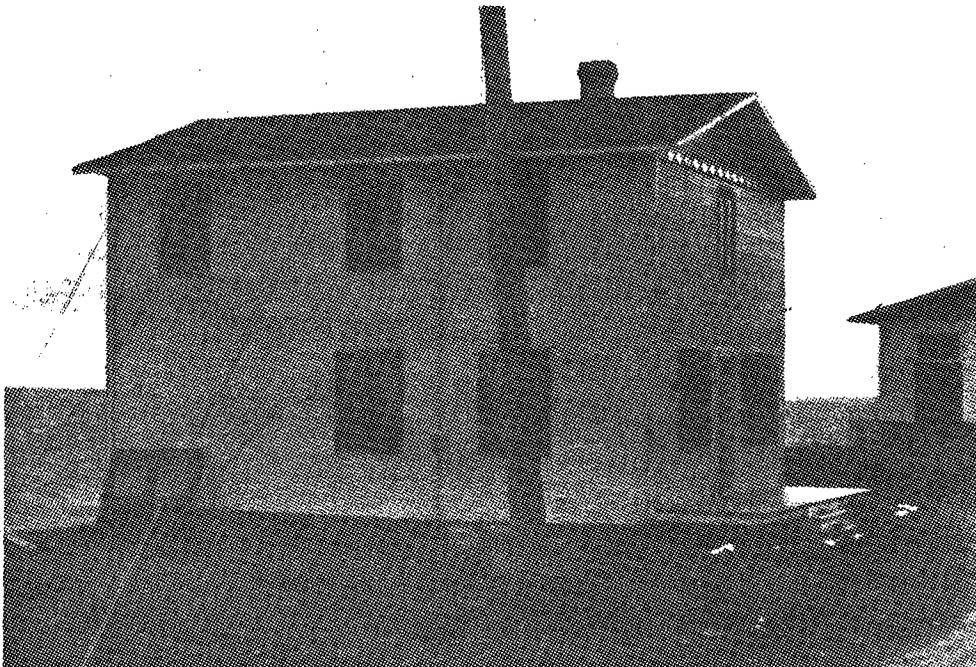
ROCKE

Fiche d'inventaire des bâtiments expropriés

FICHE  
5

Identification TRONCON POINTE-A-LA-FREGATE

Description Bâtiment d'habitation (2 étages)



Évaluation du quotient patrimonial Faible

Valeur intrinsèque Incertaine (0)

Valeur extrinsèque Incertaine (0)

État physique Médiocre (0)

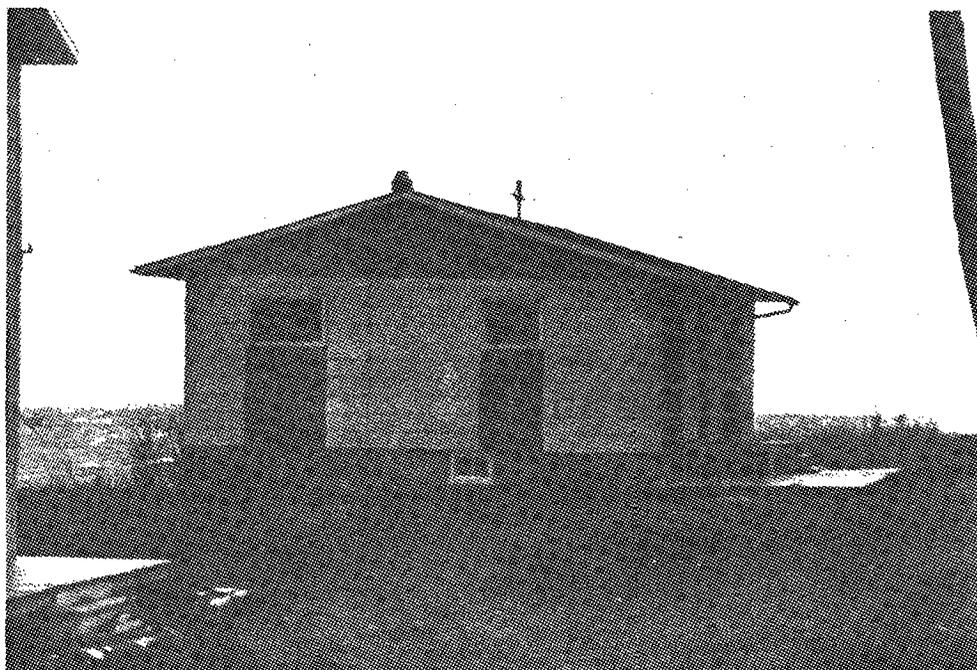
État didactique Médiocre (0)

Caractéristiques architecturales Toit à deux versants à faible pente;  
murs en déclin de bois

Bâtiments secondaires

Identification TRONCON POINTE-A-LA-FREGATE

Description: Bâtiment d'habitation (1 étage)



Évaluation du quotient patrimonial Faible

Valeur intrinsèque Incertaine (0)

Valeur extrinsèque Incertaine (0)

État physique : Bon (1)

État didactique : Médiocre (0)

Caractéristiques architecturales Toit à deux versants à faible pente;  
murs en déclin

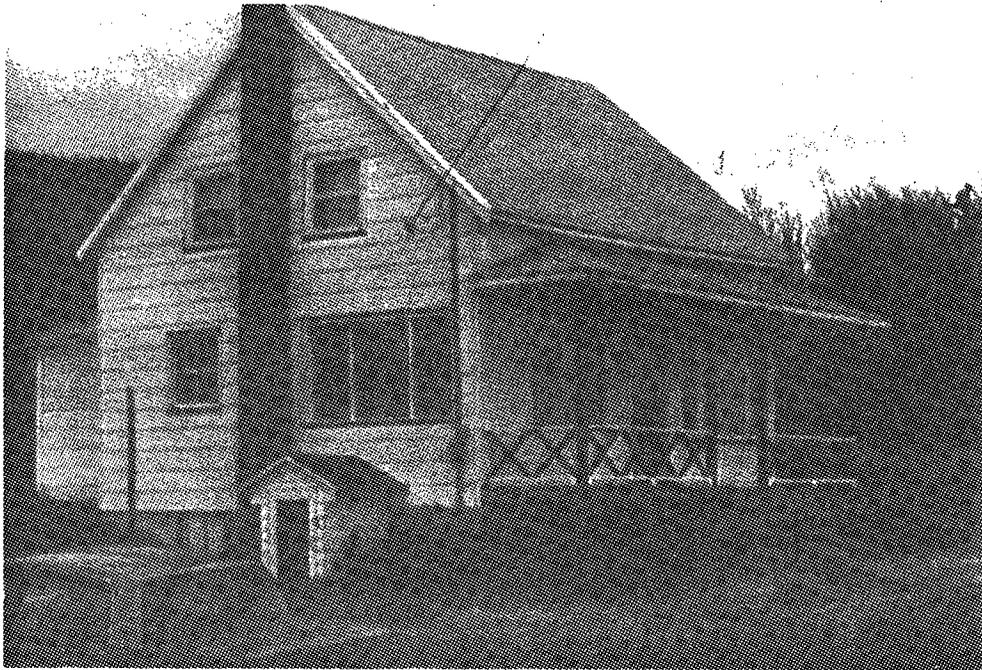
Bâtiments secondaires.

Fiche d'inventaire des bâtiments expropriés

FICHE  
7

Identification TRONCON POINTE-A-LA-FREGATE

Description: Bâtiment d'habitation (1 ½ étage)



Évaluation du quotient patrimonial Moyen

Valeur intrinsèque : Intéressante (1)

Valeur extrinsèque Incertaine (0)

État physique : Bon (1)

État didactique : Bon (1)

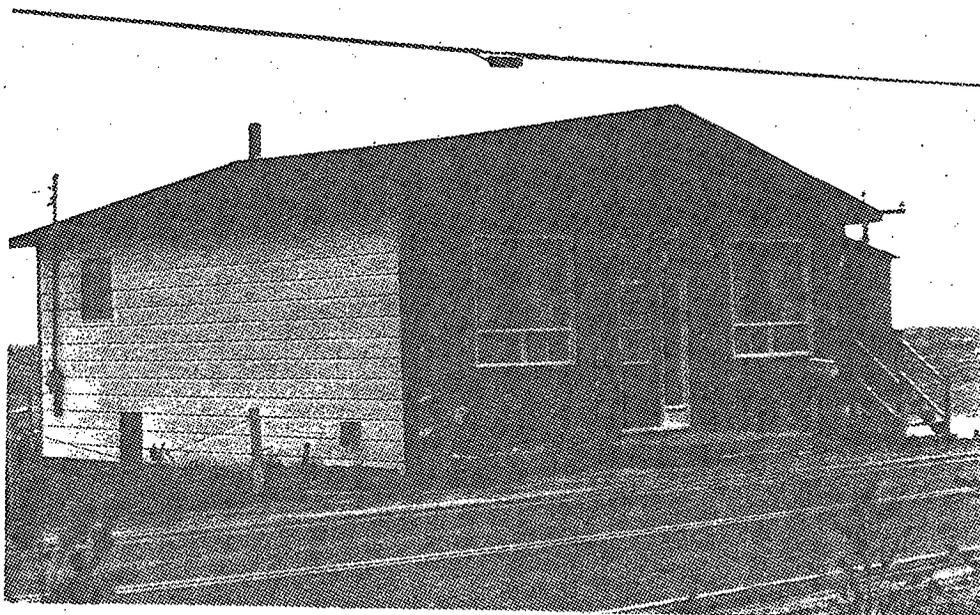
Caractéristiques architecturales Toit à 2 versants à pente forte en  
tôle ondulée; murs en déclin de bois;  
Bâtiments secondaires: - galerie ouverte.

Fiche d'inventaire des bâtiments expropriés

FICHE  
8

Identification TRONCON POINTE-A-LA-FREGATE

Description: Bâtiment d'habitation (1 étage)



Évaluation du quotient patrimonial Faible

Valeur intrinsèque Incertaine (0)

Valeur extrinsèque Incertaine (0)

État physique Bon (1)

État didactique Médiocre (0)

Caractéristiques architecturales Toit à 2 versants à faible pente;  
murs en déclin; façade en pierre.

Bâtiments secondaires -

Fiche d'inventaire des bâtiments expropriés

FICHE  
9

Identification TRONCON POINTE-A-LA-FREGATE

Description Commerce (Hôtel/Motel Bellevue)



Évaluation du quotient patrimonial Non applicable

Valeur intrinsèque Incertaine (0)

Valeur extrinsèque Intéressante (0)

État physique Bon (1)

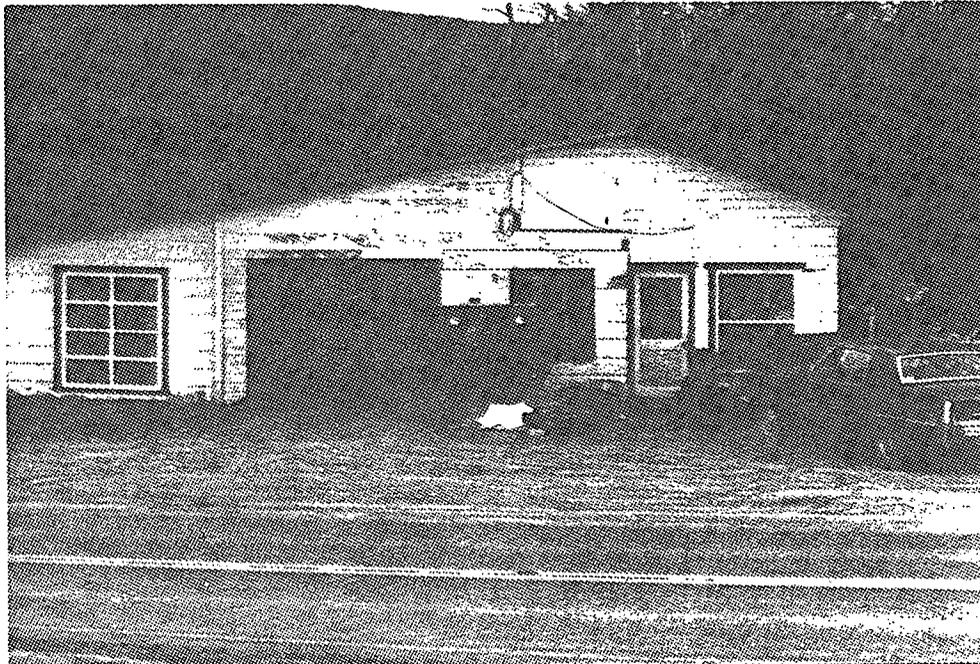
État didactique Médiocre (0)

Caractéristiques architecturales Bâtiment en bois et briques.

Bâtiments secondaires -

Identification TRONCON POINTE-A-LA-FREGATE

Description Bâtiment secondaire



Évaluation du quotient patrimonial Faible

Valeur intrinsèque Incertaine (0)

Valeur extrinsèque Incertaine (0)

État physique Mauvais (-1)

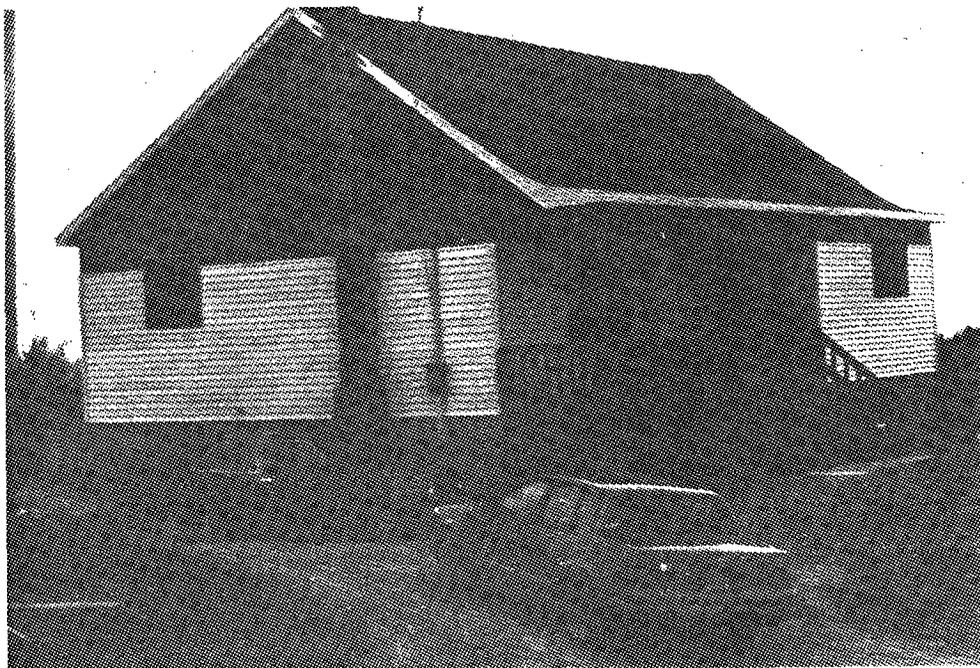
État didactique Médiocre (0)

Caractéristiques architecturales Bâtiment de bois en mauvais état.

Bâtiments secondaires. -

Identification TRONCON POINTE-A-LA-FREGATE

Description: Bâtiment d'habitation (1 étage)



Évaluation du quotient patrimonial Non applicable

Valeur intrinsèque Incertaine (0)

Valeur extrinsèque Incertaine (0)

État physique : Excellent (2)

État didactique: Médiocre (0)

Caractéristiques architecturales Toit à 2 versants; murs en déclin.

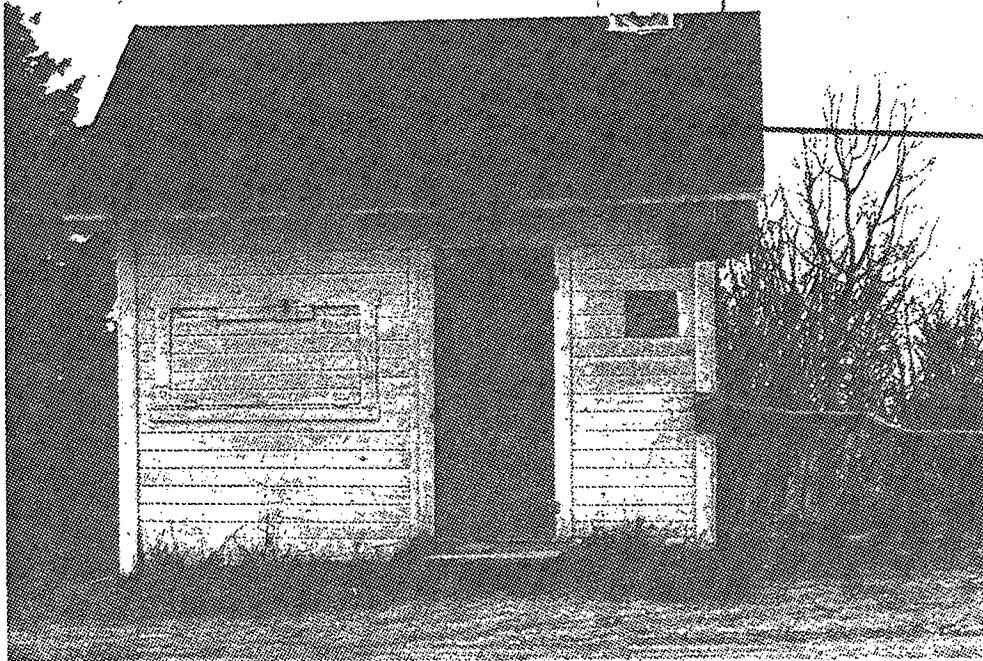
Bâtiments secondaires. -

**Fiche d'inventaire des bâtiments expropriés**

FICHE  
12

Identification TRONCON POINTE-A-LA-FREGATE

Description: Résidence secondaire (1 étage)



Évaluation du quotient patrimonial Faible

Valeur intrinsèque Incertaine (0)

Valeur extrinsèque Incertaine (0)

État physique : Mauvais (-1)

État didactique : Mauvais (-1)

Caractéristiques architecturales Bâtiment de petite dimension en bois

Bâtiments secondaires. Niche à chien à l'arrière

Fiche d'inventaire des bâtiments expropriés

FICHE  
13

Identification TRONCON POINTE-A-LA-FREGATE

Description Bâtiment d'habitation (1 ½ étage)



Évaluation du quotient patrimonial Moyen

Valeur intrinsèque Intéressante (1)

Valeur extrinsèque Intéressante (1)

État physique : Bon (1)

État didactique : Bon (1)

Caractéristiques architecturales Toit à 2 versants; murs en déclin de bois.

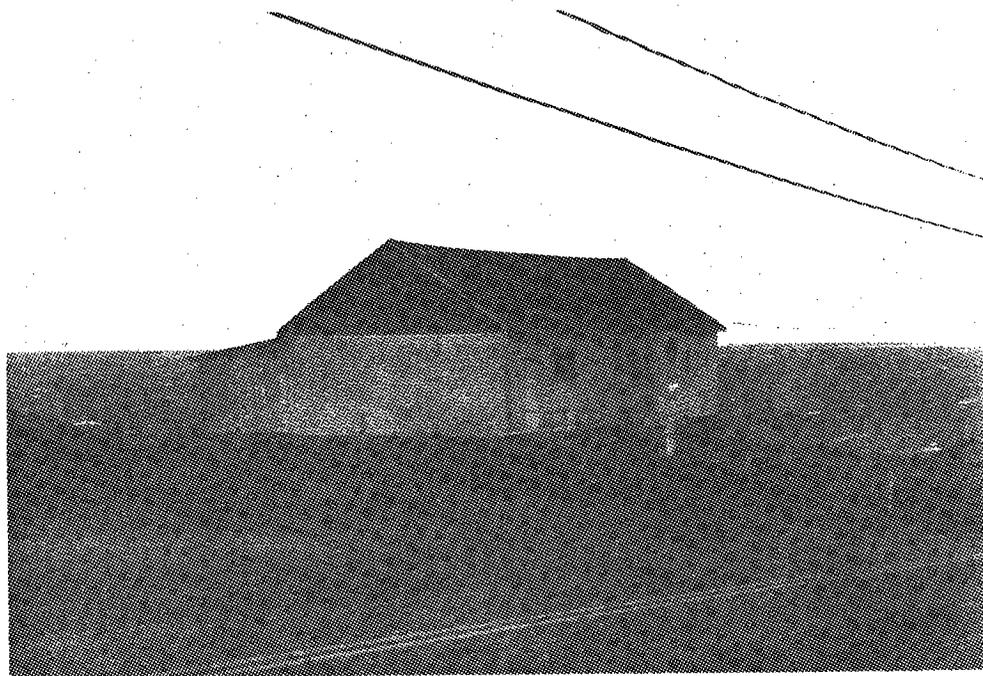
Bâtiments secondaires. -

**Fiche d'inventaire des bâtiments expropriés**

FICHE  
14

**Identification** TRONCON POINTE-A-LA-FREGATE

**Description:** Bâtiment public (Club de l'Âge d'Or)



**Évaluation du quotient patrimonial** Faible

**Valeur intrinsèque:** Incertaine (0)

**Valeur extrinsèque:** Incertaine (0)

**État physique:** Médiocre (0)

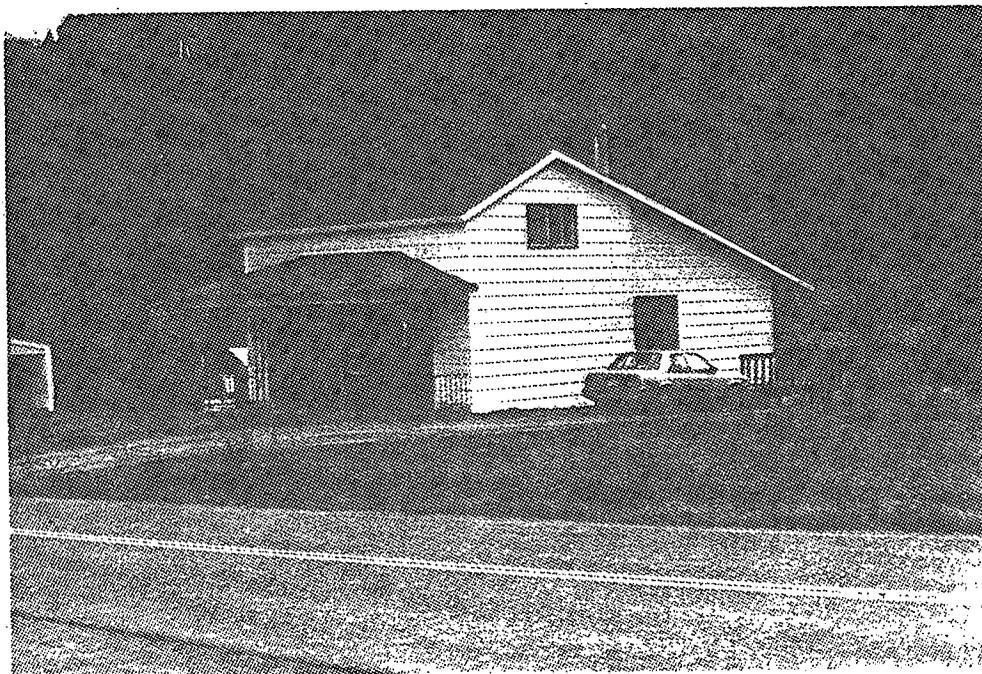
**État didactique:** Médiocre (0)

**Caractéristiques architecturales:** Toit à 2 versants; murs en déclin de bois.

**Bâtiments secondaires:** -

Identification TRONCON ANSE-A-VALLEAU

Description: Bâtiment d'habitation (1 ½ étage)



Évaluation du quotient patrimonial Non applicable

Valeur intrinsèque Incertaine (0)

Valeur extrinsèque Incertaine (0)

État physique Bon (1)

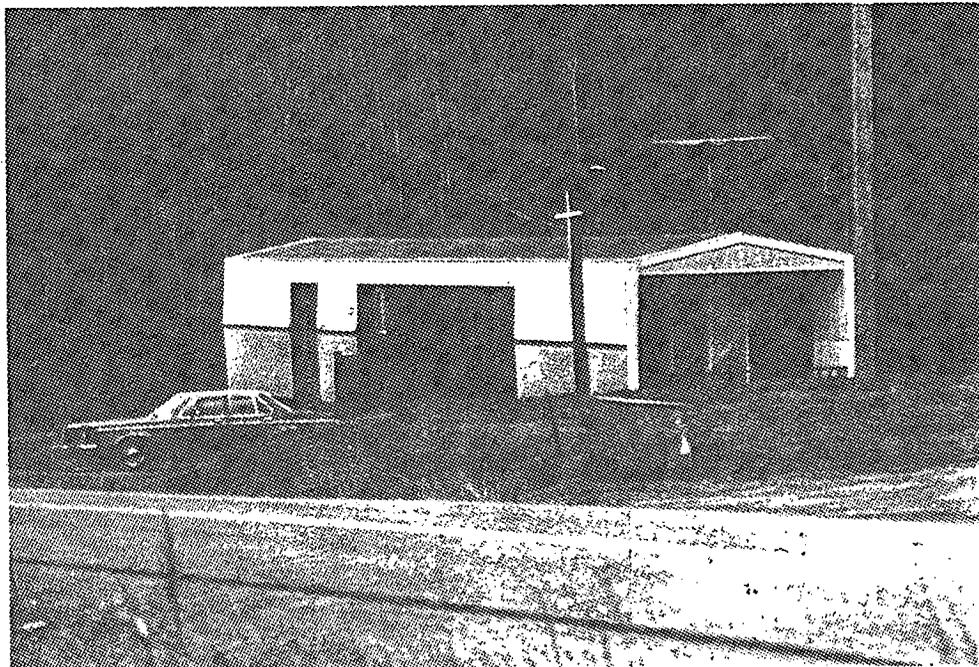
État didactique Médiocre (0)

Caractéristiques architecturales Toit à 2 versants; murs en déclin.

Bâtiments secondaires -

Identification TRONCON ANSE-A-VALLEAU

Description: Maison mobile (1 étage)



Évaluation du quotient patrimonial Non applicable

Valeur intrinsèque Incertaine (0)

Valeur extrinsèque Incertaine (0)

État physique : Excellent (2)

État didactique: Médiocre (0)

Caractéristiques architecturales Aluminium

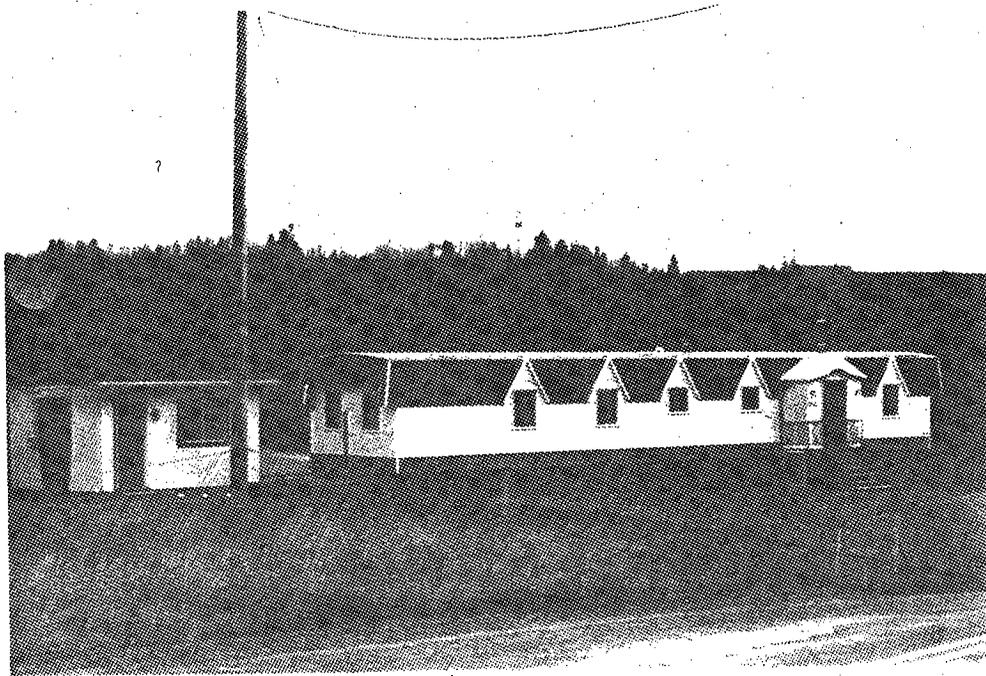
Bâtiments secondaires: -

Fiche d'inventaire des bâtiments expropriés

FICHE  
17

Identification TRONCON ANSE-A-VALLEAU

Description Maison mobile (1 étage)



Évaluation du quotient patrimonial Non applicable

Valeur intrinsèque Incertaine (0)

Valeur extrinsèque Incertaine (0)

État physique : Bon (1)

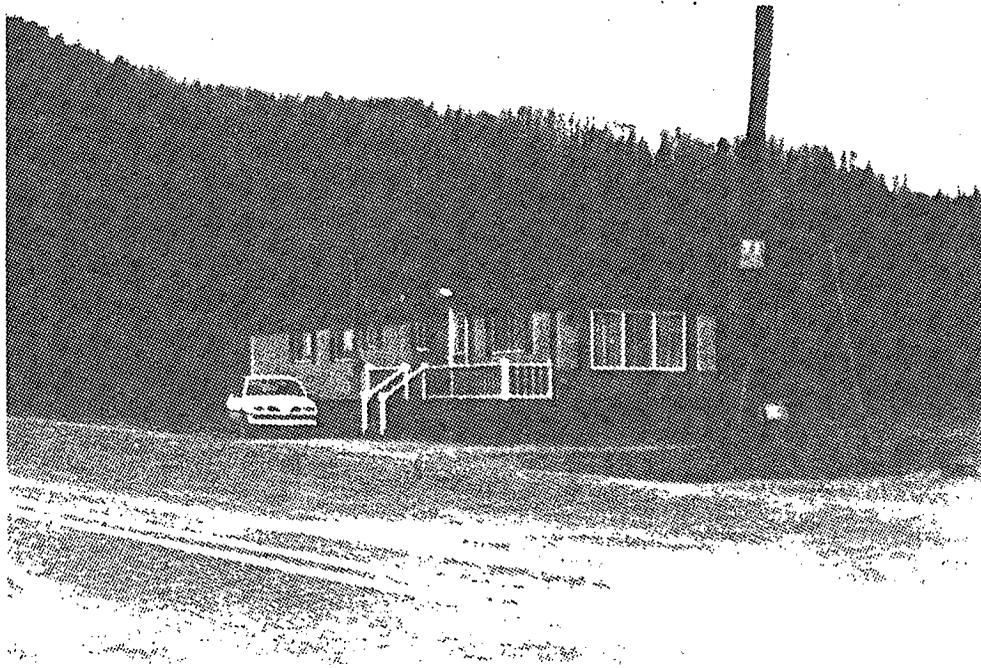
État didactique Médiocre (0)

Caractéristiques architecturales Aluminium

Bâtiments secondaires Bâtiment annexe (remise)

Identification TRONCON ANSE-A-VALLEAU

Description: Maison mobile (1 étage)



Évaluation du quotient patrimonial Non applicable

Valeur intrinsèque : Incertaine (0)

Valeur extrinsèque : Incertaine (0)

État physique : Bon (1)

État didactique : Médiocre (0)

Caractéristiques architecturales : Aluminium et bois

Bâtiments secondaires : -

ANNEXE V

Cheminement d'un dossier d'expropriation  
au ministère des Transport du Québec

---

## CHEMINEMENT D'UN PROJET D'EXPROPRIATION

### Cheminement du projet:

La demande d'acquisition est préparée sous la responsabilité du directeur régional et acheminée au directeur des Acquisitions.

- 1- Le directeur des Acquisitions, en collaboration avec le chef du Service des expropriations, effectue ou fait effectuer la vérification nécessaire pour s'assurer notamment que le projet est prévu au plan d'équipement ou aux projets régionaux pour l'exercice financier mentionné à la demande, et que tous les autres documents accompagnant la demande sont joints, tels que: plan d'arpentage, descriptions techniques, liste des propriétaires, autorisations de la C.P.T.A.Q. et de l'Environnement etc.

Si la demande est complète, le directeur des Acquisitions signe la demande d'acquisition et l'envoie à la division des Opérations régionales pour exécution.

Si la demande d'acquisition est incomplète, le directeur des Acquisitions la retourne au demandeur en mentionnant les motifs de retour.

- 2- Dès réception de la demande d'acquisition ainsi que des documents l'accompagnant, le chef de la division des Opérations, en région, désigne le chargé de projet.

Le chargé de projet complète le plan de travail et le soumet au chef de la division des Opérations pour approbation. Sur le plan de travail, doivent-être clairement indiquées les dates suivantes:

Il demande le choix de notaire aux expropriés, si les notaires de la D.A.N. ne peuvent effectuer les travaux de vérification des titres de propriété des expropriés, et fait parvenir ces renseignements au Contentieux du M.T.Q.

- 5- Le Contentieux du M.T.Q., section notariale, mandate les notaires désignés par les expropriés et leur fait parvenir les instructions nécessaires à la réalisation de leur mandat ou confie le mandat du projet d'expropriation aux notaires de la D.A.N.
- 6- Le chef de la division des Opérations approuve le rapport général préparé par le chargé de projet pour servir de base aux rapports individuels d'évaluation.
- 7- Le chargé de projet présente au chef de la division des Opérations, pour approbation, les rapports individuels d'évaluation.
- 7A- Au retour des Décrets approuvés, le chef du service fait effectuer le tri de ces Décrets et les achemine aux différentes divisions des Opérations en région pour action.
- 8- Dès la réception des études de titre de propriété des expropriés, soit en provenance des notaires de la D.A.N. ou des notaires privés, le chef de la division des Opérations possède tous les éléments pour faire débiter l'expropriation des immeubles requis ou à l'achat de gré à gré des propriétés.
- 9- Le chef de la division des Opérations, s'il a décidé de procéder par expropriation, fait parvenir à la Chambre de l'expropriation un plan d'expropriation ainsi que les descriptions techniques s'y rapportant et la liste des propriétaires à exproprier.

- 16- À la date prévue, le chef de la division des Opérations fait signifier les avis de transfert de propriété aux expropriés.
- 17- Après signification, le chef de la division des Opérations fait enregistrer l'avis de transfert de propriété à moins de contestation de la part de l'exproprié et à condition qu'il se soit écoulé un délai d'au moins 90 jours depuis la date de l'enregistrement de l'avis d'expropriation.
- 18- S'il n'y a pas eu de contestation de prise de possession des lieux et à condition qu'un délai de 15 jours, au minimum, se soit écoulé depuis l'enregistrement de l'avis de transfert, le chef de la division des Opérations peut prendre possession des lieux et libérer l'emprise de tout obstacle.
- 19- Dès que les obstacles sont enlevés de l'emprise par déplacement ou démolition, la Direction régionale peut faire exécuter les déplacements des utilités publiques, si nécessaire, et par la suite commencer les travaux routiers.

Le 22 septembre 1986

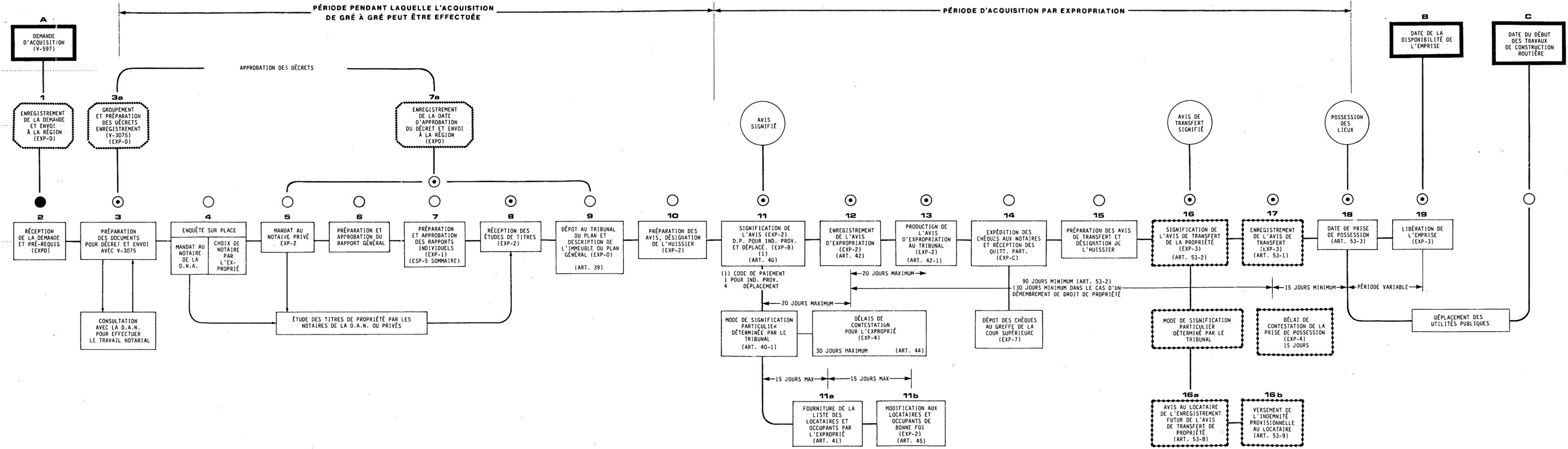
**INTERVENANTS**

EXTERNES INTERNES

DIRECTION RÉGIONALE  
CONSEIL DES MINISTRES

BUREAU CENTRAL

BUREAU RÉGIONAL



**CHEMINEMENT DES PROCÉDURES D'ACQUISITION AU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC**

- INTERVENANTS PRINCIPAUX
- DEMANDES ET DÉLAIS PROGRAMMÉS PAR LA DIRECTION RÉGIONALE
- OPÉRATIONS EFFECTUÉES PAR LE BUREAU CENTRAL
- OPÉRATIONS EFFECTUÉES PAR LE BUREAU RÉGIONAL
- ÉTAPES LÉGALES PROGRAMMÉES PAR LE BUREAU RÉGIONAL
- PROCÉDURE DE TRANSFERT DE PROPRIÉTÉ
- Point de départ du suivi de projet
- Étapes principales du suivi de projet
- Étapes secondaires du suivi de projet

ANNEXE VI

Règlement sur les conditions de disposition  
des immeubles excédentaires

---

**REGLEMENT SUR LES CONDITIONS DE**

**DISPOSITION DES IMMEUBLES EXCEDENTAIRES**

CONSEIL DU TRESOR

---

C.T. 154599, 29 janvier 1985

Loi sur l'administration financière  
(L.R.Q., chap. A-6)

**Immeubles excédentaires - Conditions de disposition**

CONCERNANT le règlement sur les conditions de disposition des immeubles excédentaires

ATTENDU QU'en vertu du deuxième alinéa de l'article 25 de la Loi sur l'administration financière (L.R.Q., chap. A-6), le Conseil du trésor peut adopter des règlements applicables aux ministères du gouvernement et à tout organisme qu'il désigne et dont les membres sont nommés par le gouvernement ayant trait, sous réserve de l'article 49 et de toute autre loi, aux conditions des aliénations de biens;

ATTENDU QU'il y a lieu de remplacer le Règlement sur les conditions d'aliénation des biens immeubles publics excédentaires (R.R.Q., 1981, chap. A-6, r.3);

ATTENDU QU'en vertu de l'article 27 de la Loi sur l'administration financière tout règlement adopté en vertu du deuxième alinéa de l'article 25 de cette loi entre en vigueur à la date de sa publication à la **Gazette officielle du Québec** ou à toute date ultérieure qui y est fixée;

LE CONSEIL DU TRESOR DECIDE:

D'adopter le Règlement sur les conditions de disposition des immeubles excédentaires, ci-joint.

Le greffier du Conseil du trésor,  
MICHEL CREVIER

---

## REGLEMENT SUR LES CONDITIONS DE DISPOSITION DES IMMEUBLES EXCEDENTAIRES

Loi sur l'administration financière  
(L.R.Q., chap. A-6, art. 25)

1. Sauf disposition contraire, le présent règlement s'applique aux ministères et organismes dont les membres sont nommés par le gouvernement et dont le budget est voté par l'Assemblée nationale, à l'exclusion de la Société d'habitation du Québec.

2. Dans ce règlement, à moins que le contexte n'indique un sens différent, on entend par:

"exploitant": une personne dont l'exploitation est enregistrée auprès du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation conformément au Programme d'enregistrement des exploitations agricoles et de diffusion des informations;

"immeuble excédentaire" ou "immeuble": un bien immeuble détenu par un ministère, à l'exclusion des terres publiques, vacantes ou construites, sous la juridiction du ministre de l'Energie et des Ressources ou du ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, pour lequel il n'est prévu aucune utilisation dans un délai de 5 ans;

"ministère": un ministère ou un organisme auquel s'applique le présent règlement;

"municipalité": une corporation municipale quelle que soit la loi qui la régit, une municipalité régionale de comté, une communauté urbaine, la communauté régionale de l'Outaouais et la Société d'aménagement de l'Outaouais créée en vertu de la Loi sur la communauté régionale de l'Outaouais (L.R.Q., chap. C-37.1);

"valeur": la valeur d'un immeuble selon l'évaluation municipale ou la valeur correspondant au prix payable pour des immeubles comparables.

3. Le ministre des Transports est responsable de la disposition des immeubles excédentaires.

4. Dès qu'un immeuble devient excédentaire, le ministère qui en a la gestion et l'administration doit le déclarer excédentaire au ministre des Transports.

5. Le ministre des Transports tient l'inventaire des immeubles qui lui ont été déclarés excédentaires.

6. Le ministre des transports doit transmettre annuellement à chaque ministère une liste des immeubles excédentaires pour qu'il puisse, dans un délai de 60 jours, lui faire connaître son intérêt à les utiliser.

Un immeuble qui apparaît dans l'inventaire peut toutefois ne pas être inscrit sur la liste et faire l'objet d'une disposition immédiate par le ministre des Transports, s'il s'agit:

- 1° d'un immeuble visé dans l'article 15;
- 2° d'un immeuble situé dans une zone agricole au sens de la Loi sur la protection du territoire agricole (L.R.Q., chap. P-41.1);
- 3° d'un immeuble qui doit être démoli parce que désuet, non transportable ou non sécuritaire.

7. Le ministre des Transports ne peut rayer un immeuble de l'inventaire tant qu'il n'en a pas disposé. Les frais de gestion et d'administration de cet immeuble continuent pendant ce temps d'être à la charge de celui qui l'a déclaré excédentaire, ainsi que les frais de démolition le cas échéant.

Pour en diminuer les frais, le ministre qui a déclaré l'immeuble excédentaire peut le louer pour une durée maximale de 5 ans. Le bail doit prévoir que les frais d'exploitation, les taxes et les assurances sont à la charge du locataire. Une copie du bail doit être transmise au ministre des Transports.

8. Lorsqu'un ministère manifeste son intérêt à utiliser un immeuble qui apparaît dans l'inventaire, le ministre des Transports en informe le ministère qui l'a déclaré excédentaire pour que celui-ci en transfère la gestion et l'administration par arrêté ministériel.

9. Lorsque plus d'un ministère ont manifesté leur intérêt à utiliser le même immeuble, le transfert est décidé par le ministre des Transports, après concertation avec les intéressés.

10. Lorsqu'aucun ministère n'a manifesté un intérêt à utiliser un des immeubles visés dans l'article 5, le ministre des Transports peut en disposer.

11. Si l'immeuble est situé dans une zone agricole au sens de la Loi sur la protection du territoire agricole (L.R.Q., chap. P-41.1), le ministre des Transports ne peut en disposer que conformément aux conditions suivantes:

- 1° si l'immeuble est loué à un exploitant depuis au moins 1 an, il doit d'abord le lui offrir à un prix correspondant à sa valeur, déduction faite du coût des améliorations apportées par le locataire.

L'exploitant dispose d'un délai de 30 jours pour accepter l'offre du ministre. Un délai différent peut toutefois être convenu entre les parties si l'exploitant a déjà notifié le ministre de se porter acquéreur de ce bien;

- 2° si l'immeuble ne fait pas l'objet d'une location au sens du premier alinéa du paragraphe 1°, si l'exploitant n'a pas répondu dans le délai prévu à l'offre de vente ou s'il l'a refusée, le ministre peut procéder par appel d'offre sur invitation auprès des exploitants dont un immeuble est contigu à celui à disposer ainsi qu'auprès de l'exploitant qui en est locataire depuis moins de 1 an.

Le délai de soumission fixé par l'appel d'offres ne peut être inférieur à 30 jours. Si, à la date de l'ouverture des soumissions, aucun des exploitants n'a présenté d'offres, l'immeuble est alors offert à tous les exploitants par soumissions.

12. Si le ministre des transports n'a pu disposer d'un immeuble situé dans une zone agricole conformément à l'article 11, il doit l'offrir au ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation pour qu'il puisse, dans un délai de 90 jours, lui faire connaître son intérêt à l'utiliser.

Si le ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation n'a pas répondu dans le délai prévu à l'offre ou s'il l'a refusée, le ministre des Transports peut offrir cet immeuble au public par soumissions.

13. Si l'immeuble n'est pas situé dans une zone agricole, il doit être offert successivement:

- 1° à la Société immobilière du Québec;
- 2° aux ministères des Affaires sociales et de l'Education pour le bénéfice d'instructions de leurs réseaux respectifs;
- 3° aux municipalités.

Lorsqu'aucune de ces entités n'a manifesté un intérêt à acquérir cet immeuble, il est alors offert au public par soumissions.

14. Lorsque des soumissions sont exigées, elles doivent être sollicitées par affichage sur le site de l'immeuble pendant au moins un mois ou par appel d'offres dans les journaux.

Si la valeur de l'immeuble offert n'excède pas 25 000 \$, les soumissions peuvent alors être sollicitées par un encan public.

15. Les soumissions peuvent aussi, malgré le premier alinéa de l'article 14, être sollicitées sur invitation dans l'un ou l'autre des cas suivants:

- 1° si l'immeuble est enclavé de façon telle qu'une seule personne peut s'en porter acquéreur;
- 2° si un passage peut être exigé sur cet immeuble par un propriétaire d'immeuble contigu, ou si une partie de l'immeuble est sujette à un droit de passage au bénéfice du propriétaire d'un immeuble contigu;
- 3° s'il s'agit de permettre à une personne de racheter en tout ou en partie l'immeuble acquis d'elle par expropriation par le gouvernement;
- 4° s'il s'agit d'un immeuble dont la valeur est inférieure à 2 000 \$.

16. Le ministre des Transports ne peut disposer d'un immeuble à un prix moindre que sa valeur, sauf s'il s'agit de la cession d'un immeuble à la Société immobilière du Québec, à une institution relevant du ministère des Affaires sociales ou de l'Education ou à une municipalité; dans ce cas, la cession ne peut être faite à un prix inférieur à la valeur du terrain, compte tenu des liens et servitudes qui peuvent l'affecter.

17. Malgré l'article 16, le ministre des Transports peut disposer d'un immeuble à titre gratuit en faveur d'une municipalité à la condition qu'il soit utilisé pour son réseau routier.

Il peut aussi consentir, à titre gratuit, à une municipalité un droit réel pour des travaux d'utilité publique s'ils confèrent une plus-value à l'immeuble.

Les frais relatifs à la cession sont à la charge de la municipalité et l'acte doit comporter, le cas échéant, une clause autorisant le ministre à en reprendre possession aux frais de la municipalité ou à lui en réclamer la valeur à la date de la réclamation ou cas d'abandon du projet d'utilisation pour son réseau routier.

18. Le présent règlement remplace le Règlement sur les conditions d'aliénation des biens immeubles publics excédentaires (R.R.Q., 1981, chap. A-6, r.3).

19. Le présent règlement entre en vigueur le dixième jour qui suit la date de sa publication à la **Gazette officielle du Québec**.

ANNEXE VII  
Conduite et surveillance  
des travaux

---

# EXTRAIT INTEGRAL DE: CAHIER DES CHARGES ET DEVIS MIN. DES TRANSPORTS DU QUEBEC 1986.

## SECTION 6

### SURVEILLANCE DES TRAVAUX

#### 6.01 INTERVENTION DU SURVEILLANT

Le surveillant est habilité à juger de la qualité des matériaux et des ouvrages, à mesurer, calculer et établir les quantités des ouvrages exécutés. Lorsque l'exécution des travaux en rend pratiquement impossible le contrôle qualitatif et quantitatif, le surveillant en avise l'entrepreneur; dans un tel cas, ce dernier doit immédiatement suspendre les travaux de sorte que le contrôle quantitatif et qualitatif soit rendu possible.

Le surveillant indique tout ouvrage ou partie d'ouvrage qui ne répond pas aux exigences des plans et devis et qui, de ce fait, doit être reconstruit par l'entrepreneur à ses frais. Si l'entrepreneur prouve qu'il n'y avait aucune malfaçon, lors de la démolition de l'ouvrage ou partie d'ouvrage indiqué, il doit également refaire cet ouvrage ou cette partie d'ouvrage et s'il s'est conformé aux exigences de l'article 6.07, l'entrepreneur est payé pour le travail effectué, tant pour défaire que pour refaire l'ouvrage, aux prix du contrat ou à un prix convenu, par avenant au contrat, selon les stipulations de l'article 9.04.

Le surveillant ne dirige pas les travaux; il ne peut pas agir comme contremaître et ne peut pas remplir d'autres fonctions relevant de l'entrepreneur.

#### 6.02 FONCTION DES INSPECTEURS

Les inspecteurs dépendent techniquement de leur chef de service respectif. Leur fonction consiste à aider le surveillant dans le contrôle qualitatif et quantitatif des travaux et leur présence sur les lieux ne relève pas l'entrepreneur de son obligation d'exécuter les travaux conformément aux plans, aux devis et aux règles de l'art.

Les inspecteurs n'ont pas le droit de modifier, de restreindre ou d'annuler aucune des clauses du contrat, d'approuver ou d'accepter aucune partie des travaux et de modifier les plans, croquis ou esquisses qui font partie du contrat.

Les inspecteurs ne peuvent pas agir comme contremaîtres, ni remplir d'autres fonctions relevant de l'entrepreneur. Les conseils qu'ils pourraient donner à l'entrepreneur ou à ses contremaîtres ne peuvent en aucune façon être interprétés comme liant le Ministère ou libérant l'entrepreneur de l'obligation d'exécuter les travaux en conformité du contrat.

L'entrepreneur ne doit pas travailler en dehors des heures régulières sans en aviser au moins 3 jours à l'avance le surveillant pour lui permettre de poster les inspecteurs nécessaires sur les travaux durant ces heures supplémentaires.

#### 6.03 IMMUNITÉ ADMINISTRATIVE

Les fonctionnaires du ministère des Transports ne peuvent être poursuivis en justice en raison d'actes, d'erreurs ou d'omissions faits de bonne foi dans l'exercice de leur fonction.

#### 6.04 PLANS REQUIS

Avant d'entreprendre les travaux, l'entrepreneur doit vérifier si des plans de construction plus détaillés que les plans de soumission sont requis.

##### A) Plans de construction

Les plans de construction énumérés au devis spécial et annexés au contrat décrivent, au moyen de profils et de dessins conventionnels, les lignes et niveaux, les terrassements, la sous-fondation, les fondations, le revêtement, les ouvrages d'art, etc. Les indications contenues dans ces plans ont la même valeur et comportent les mêmes obligations que les stipulations des devis, compte tenu de l'ordre de priorité mentionné à l'article 2.07.

L'entrepreneur doit constamment conserver sur le chantier pour consultation un exemplaire des plans, du Cahier des charges et des devis en vigueur.

##### B) Plans d'atelier

Les plans d'atelier sont tous les plans que doit fournir l'entrepreneur; ils ont pour objet de compléter, détailler ou expliciter les plans généraux d'une structure.

L'entrepreneur doit préparer et soumettre au surveillant les plans d'atelier requis selon les plans et devis du contrat.

Il ne doit pas procéder à la fabrication ou construction d'ouvrages nécessitant des plans d'atelier, des dessins d'exécution et des dessins d'assemblage, avant que ces documents n'aient d'abord été visés par le surveillant pour fins de conformité aux plans et devis.

Une période minimum de 2 semaines est requise au surveillant pour l'étude de ces plans ou dessins.

L'apposition d'un visa par le surveillant ne constitue qu'une approbation de principe et n'engage en aucune manière la responsabilité du Ministère quant à ces plans d'atelier dont l'entrepreneur est seul responsable.

Les ouvrages entrepris sans que les plans d'atelier exigés n'aient été fournis et visés par le surveillant peuvent être refusés par ce dernier. Les frais encourus sont à la charge de l'entrepreneur.

Tout plan nécessitant des calculs de structure ou s'appliquant à des travaux dont la nature constitue le champ de la pratique de l'ingénieur doit être signé et scellé par un membre de l'Ordre des Ingénieurs du Québec.

Les plans sont requis en 5 copies; il sont requis en 7 copies concernant les charpentes métalliques; ils doivent être de même dimension que les dessins du Ministère (ISO A1) et le titre doit mentionner le nom, la localisation et le numéro du projet apparaissant sur les plans du Ministère. Ils doivent indiquer clairement les détails de fabrication et d'assemblage, les marques d'identification concordant avec les plans du surveillant. L'entrepreneur doit vérifier sur place si les ouvrages décrits s'ajustent parfaitement aux ouvrages adjacents.

À la fin des travaux, l'entrepreneur doit remettre au Ministère une copie sur film sensibilisé de 0,8 mm d'épaisseur de tous les plans d'atelier que lui-même ou ses sous-traitants ont préparés au cours des travaux. Ces films doivent montrer les détails des travaux concernés tels que visés par le surveillant et tels qu'exécutés.

Les dessins de ces plans doivent être conformes à la norme CAN2-72.7M «Exigences relatives aux dessins destinés à être microfilmés».

### C) Plans d'ouvrages provisoires

Un ouvrage provisoire est un ouvrage construit dans le but de permettre l'exécution de l'ouvrage permanent, e.g.: batardeau, étaie, système d'érection, pont temporaire, ouvrage de soutènement temporaire, coffrage suspendu, coffrage en porte-à-faux, etc.

Avant d'entreprendre ces ouvrages, l'entrepreneur doit remettre des copies de ses plans au surveillant pour information.

Les plans d'ouvrages provisoires suivants doivent être signés et scellés par un membre de l'Ordre des ingénieurs du Québec: batardeau métallique, étaie, système d'érection assemblé au chantier, pont temporaire, ouvrage de soutènement temporaire pour retenir une voie de communication, coffrage suspendu et coffrage en porte-à-faux de plus de 2,4 m de portée. Il en est de même pour tous les plans qui relèvent de l'exercice de la profession d'ingénieur.

Ces plans sont requis en 5 copies et le titre doit mentionner le nom, la localisation et le numéro du projet apparaissant sur les plans du Ministère.

Si les plans affectent un tiers, l'entrepreneur doit au préalable obtenir son approbation et fournir les copies additionnelles.

Le Ministère ne fournit pas les plans des ouvrages provisoires. Par exception, s'il les fournit et s'ils font partie des plans et devis du contrat, ils ont la même valeur et doivent être suivis avec la même rigueur que les plans des ouvrages d'art.

### 6.05 PRÉSENCE DE L'ENTREPRENEUR

L'entrepreneur doit maintenir sur le lieu des travaux un représentant responsable, autorisé à recevoir les communications du surveillant. Le domicile du représentant de l'entrepreneur ou tout autre endroit où il habite pour la durée des travaux doivent être clairement déterminés, avant que ne débutent les travaux.

### 6.06 PIQUETS ET REPÈRES

Pour fins de référence et de contrôle qualitatif et quantitatif des ouvrages, le surveillant établit sur le terrain les piquets et repères suivants

#### a) pour les travaux de terrassement:

Sur la ligne de centre de chacune des chaussées, lorsque cette ligne se situe hors une chaussée existante où est maintenue la circulation, un piquet de chaînage à tous les 20 m et, s'il y a lieu, aux endroits de transition, d'intersection, de début et de fin de courbe.

De chaque côté de la ligne de centre d'une chaussée, généralement à la limite de l'emprise, un piquet de chaînage et un point de niveau à tous les 20 m et, s'il y a lieu, aux endroits de transition, d'intersection, de début et de fin de courbe. Sur le piquet sont inscrits le chaînage, sa distance de la ligne de centre et l'élévation de la ligne de sous-fondation (ou d'une autre ligne) par rapport au point de niveau, lorsque la liste des élévations n'est pas fournie par écrit à l'entrepreneur. Lorsqu'il y a déboisement, le point de niveau est généralement installé après l'essouchement, avant ou lors du mesurage des sections initiales.

b) pour les travaux de revêtement:

De chaque côté de la ligne de centre d'une chaussée ou d'un seul côté en retrait du revêtement, un piquet de chaînage à tous les 20 m et, s'il y a lieu, aux endroits de transition, d'intersection, de début et de fin de courbe. Sur le piquet est indiqué le chaînage et, si nécessaire, une distance et une élévation, généralement l'élévation de la fondation supérieure; en section urbaine en présence de bordures, puisards, regards, dans les courbes et autres, les points d'élévation peuvent être indiqués au 10 m.

c) pour les ouvrages d'art majeurs:

Un point de coordonnées avec deux axes principaux et un point de niveau.

d) pour les autres ouvrages tels que

- ponceaux:

Deux piquets et deux points de niveau déterminant l'axe central, les extrémités et les élévations amont et aval du fond du ponceau.

- glissières de sécurité:

Les piquets de début, de fin et des points de courbure; l'entrepreneur doit prendre lui-même les élévations à partir du revêtement ou de la fondation supérieure.

- murs, bordures:

Un piquet à tous les 20 m et aux endroits d'angle, de courbe et de transition; l'alignement est généralement en retrait par rapport à la ligne de centre de l'ouvrage et l'élévation du dessus de l'ouvrage est indiquée sur le piquet.

- puisards, regards, massifs d'éclairage, etc.:

Pour chacun de ces ouvrages, deux piquets sont implantés sur lesquels sont indiquées la distance de l'ouvrage, son ou ses élévations.

Pour l'égout pluvial, l'entrepreneur doit en repartir la pente entre deux puisards ou deux regards, selon les élévations qui lui sont fournies pour le fond de ces unités.

Si, au cours des opérations, les piquets et repères implantés une première fois par le surveillant viennent à disparaître, l'entrepreneur doit les remplacer lui-même, à ses frais.

Pour l'exécution des travaux de terrassement et de structure de chaussée, le surveillant remet à l'entrepreneur une liste où sont données les mesures de distance et d'élévation des fossés gauche et droit, les mesures d'alignement, de largeur et d'élévation de la sous-fondation ou d'une autre ligne et autres mesures de base non indiquées aux plans et devis et nécessaires à l'entrepreneur pour le piquetage exact des ouvrages.

Les données «limites extrêmes des terrassements» peuvent être aussi fournies à l'entrepreneur, mais ne peuvent être qu'approximatives particulièrement dans les coupes combinées de déblais de 2e et 1re classe; leur inexactitude ne modifie en rien l'obligation de l'entrepreneur d'exécuter les terrassements selon les pentes théoriques prévues aux plans et devis.

Toutes les mesures, à l'exception de celles énumérées ci-dessus, nécessaires à l'exécution des travaux sont faites par l'entrepreneur, le surveillant s'en tenant à la vérification. L'entrepreneur est tenu de compléter le piquetage général par un piquetage complémentaire qui consiste à reporter sur le terrain tous les points nécessaires à la construction et ce de façon à permettre une vérification facile et rapide. Dans le cas des ouvrages d'art, il doit indiquer sur le plan d'implantation le piquetage complémentaire qu'il entend faire et le procédé adopté à cet effet.

Les mesurages en vue du paiement des ouvrages sont faits par le surveillant.

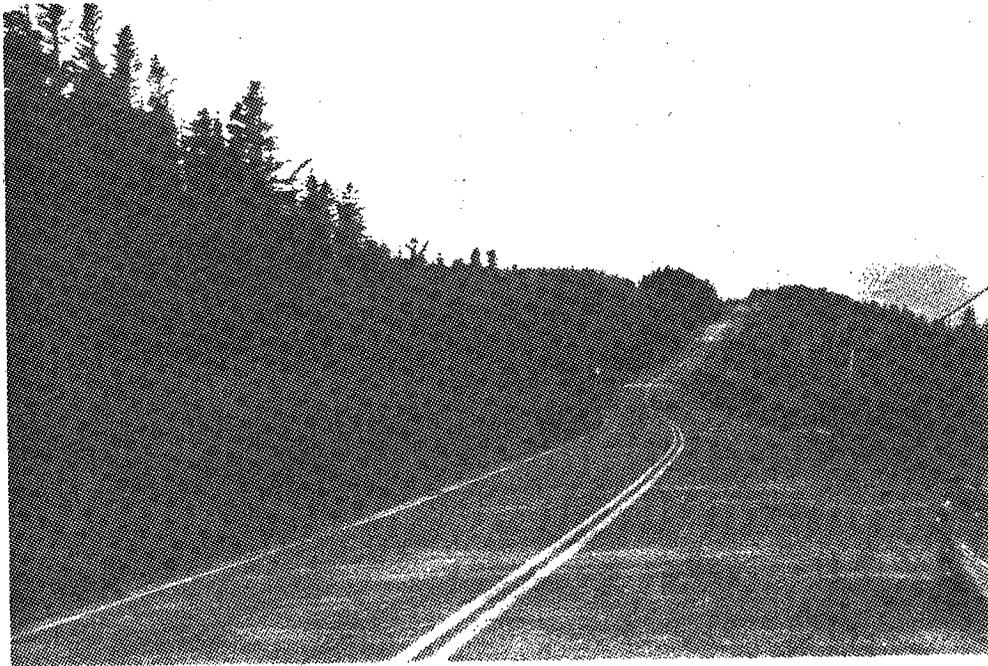
#### 6.07 INSPECTION

Le surveillant et les inspecteurs ont l'autorité d'inspecter les travaux en cours d'exécution, de même que les matériaux employés, commandés, en voie de préparation ou de transformation par l'entrepreneur et ses sous-traitants. Pour cela, ils doivent avoir accès à toutes les parties des travaux, aux ateliers, usines, carrières, etc. et sont alors soumis aux obligations contenues dans le programme de prévention de l'entrepreneur en ce qui a trait aux activités du chantier: circulation, port d'équipement... L'entrepreneur doit donc leur faciliter l'accomplissement rapide, complet et sécuritaire de leur inspection et est responsable de tout retard apporté par sa faute à cette inspection.

ANNEXE VIII

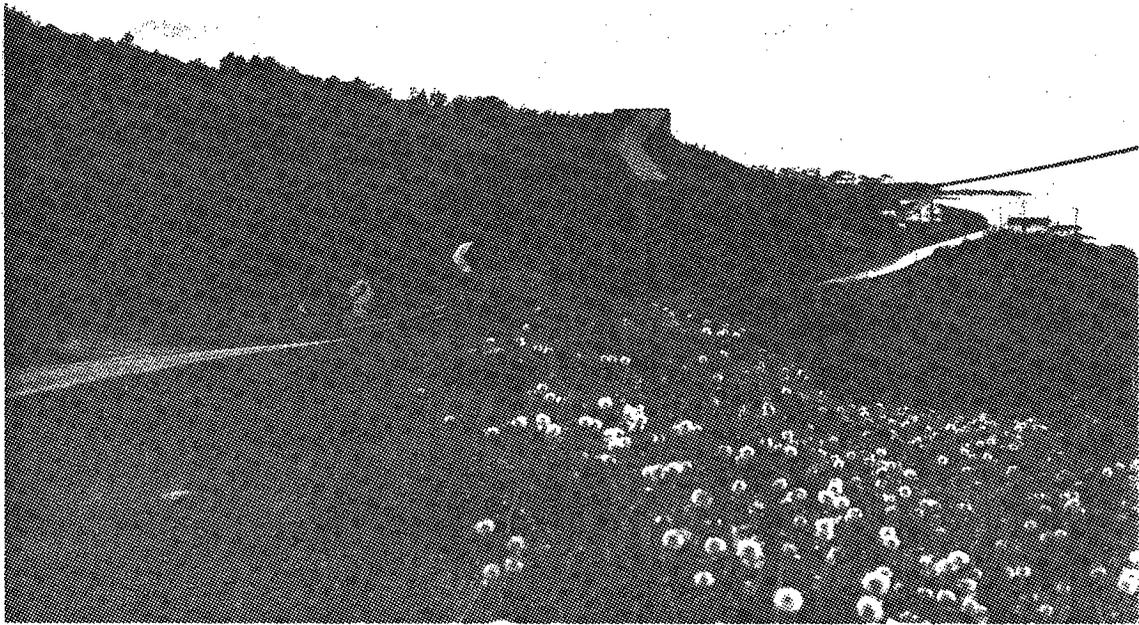
Photographies de la zone d'étude

---



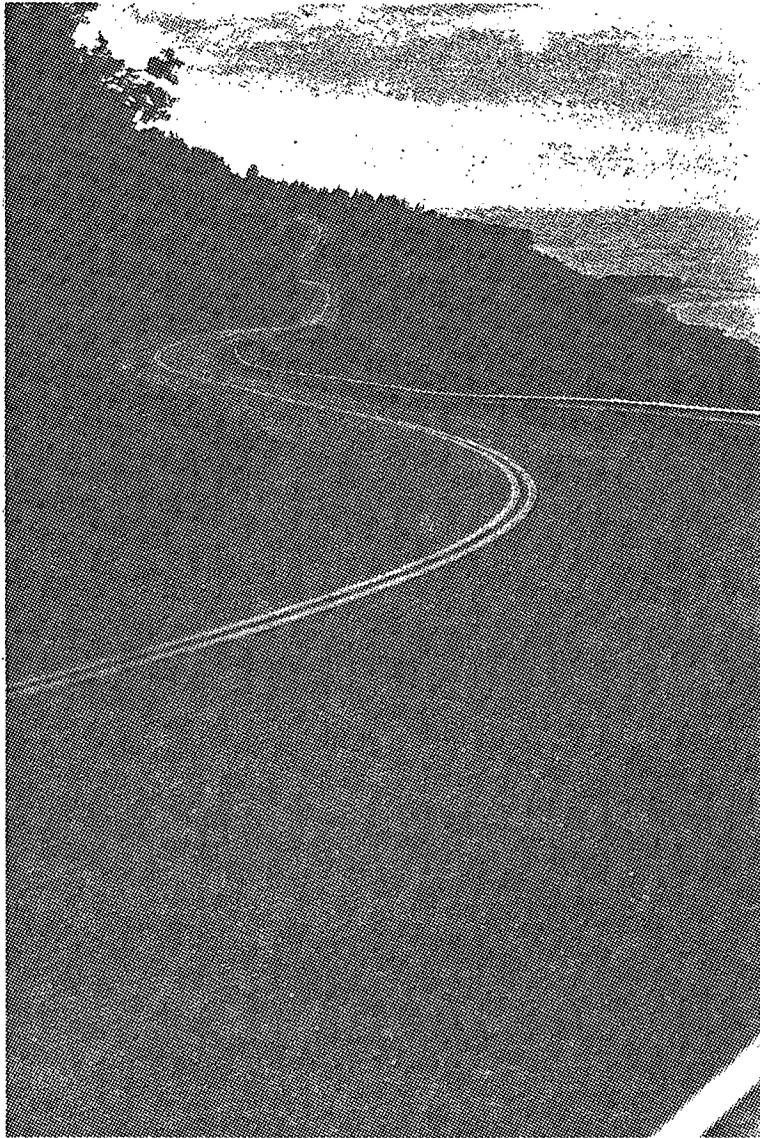
TRONCON PETITE-VALLEE

Redressement de la route impliquant la perte de superficies boisées du côté sud, chaînage 0+700 vers l'ouest.



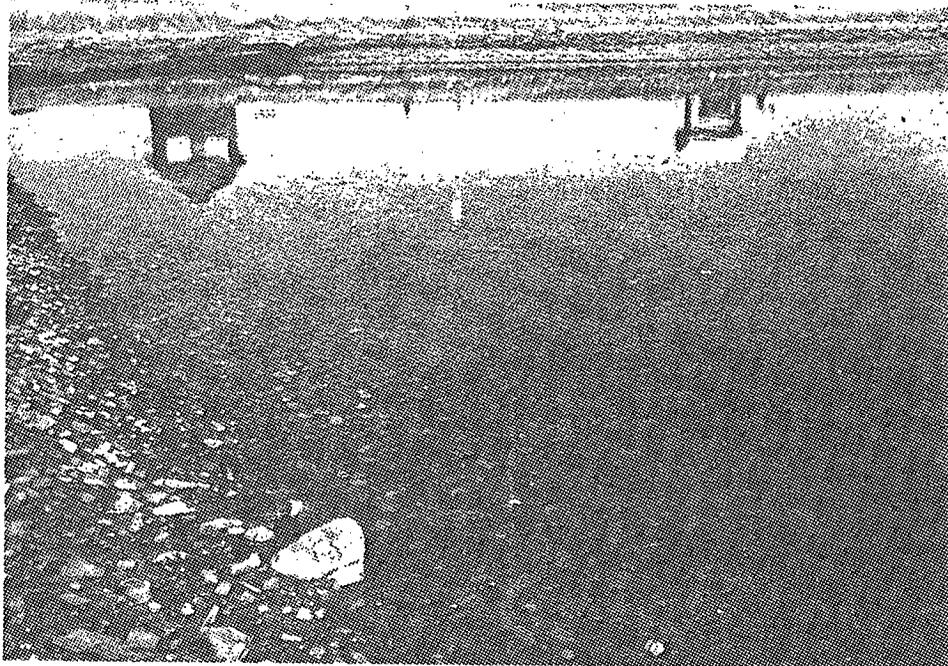
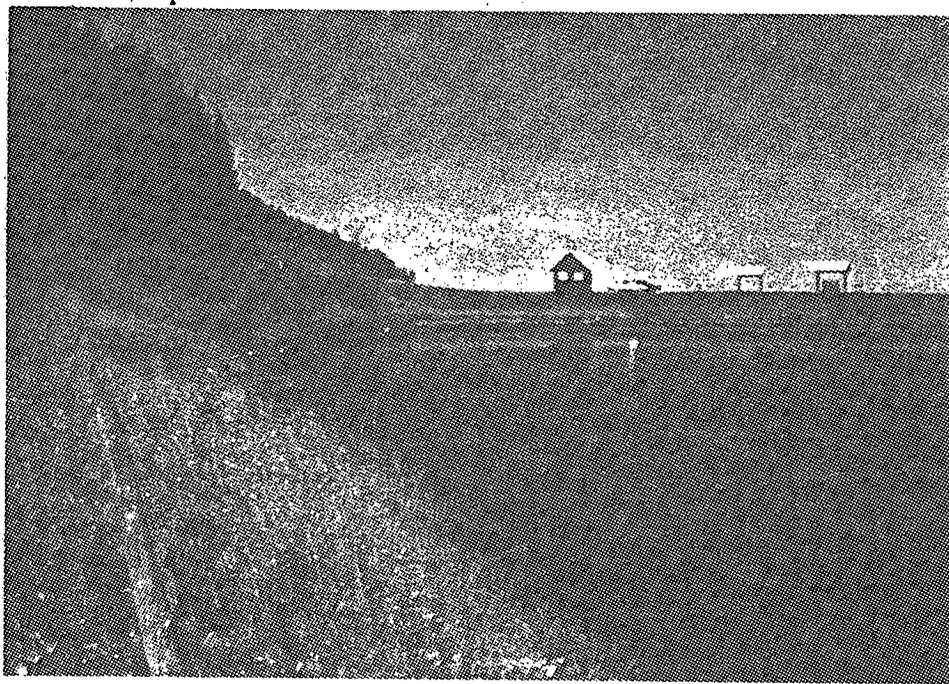
TRONÇON POINTE-A-LA-FREGATE

Courbes prononcées à corriger, chaînage 1+200 à 0+600. Le redressement de cette section nécessite la mise en place d'un remblai important.



TRONCON SAINT-YVON/SAINT-HELIER

Profil de route accidenté, tant sur le plan vertical qu'horizontal, chaînage 3+150 vers l'ouest.



TRONCON SAINT-YVON/SAINT-HELIER

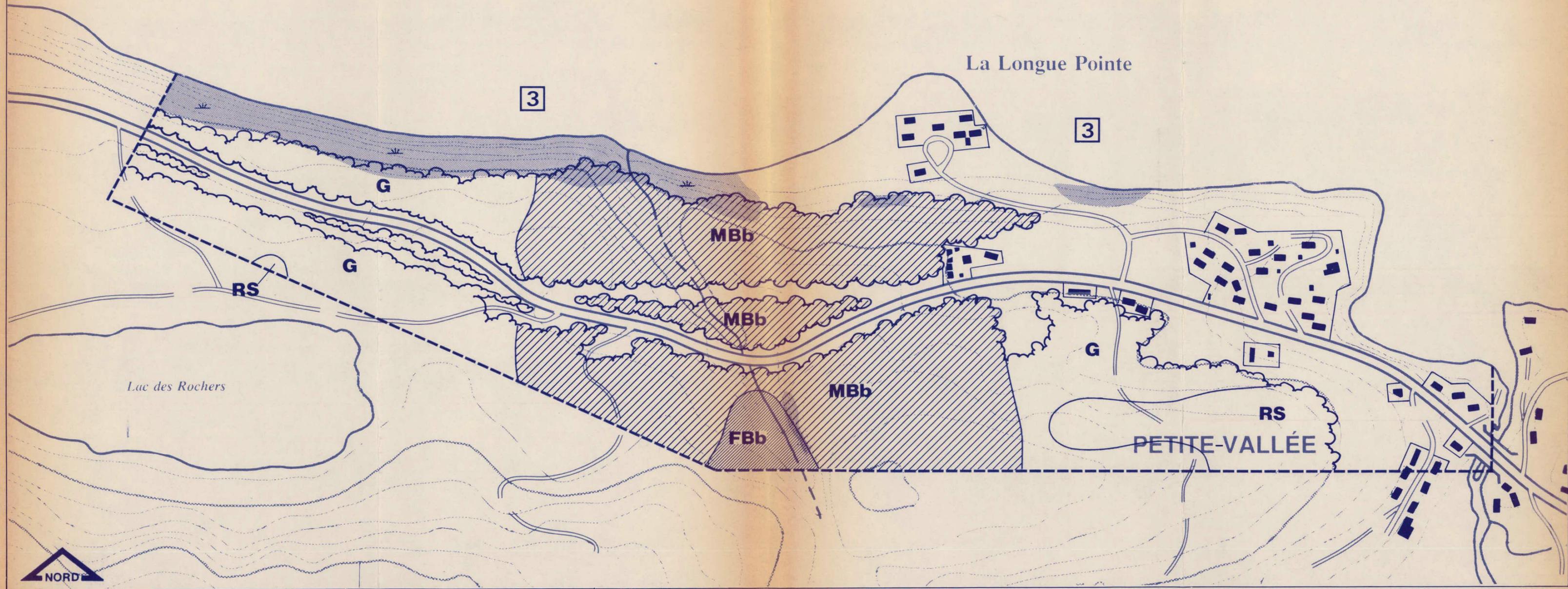
Secteur de l'Anse à l'Etang, portion de l'étang où aura lieu l'empiètement.



TRONCON ANSE-A-VALLEAU

Courbe prononcée à corriger à l'entrée ouest du village,  
chaînage 1+350.





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

0 50 100 150 200 250 m

1 5000

N° de projet 6276

Equidistance des courbes 10 mètres

ROCHE

--- Limite de la zone d'étude

RESSOURCES INTERTIDALES

(aucun relevé en 1979, abondance présumée forte [3])

VÉGÉTATION

Peuplement forestier

- FBb Feuillus - Bétulaie à bouleaux blancs
- MBb Mélangé - Bétulaie à bouleaux blancs avec sapins
- RS Résineux - Sapinière
- G Peuplement en régénération
- Limite du peuplement forestier

Valeur de conservation

- Élevée
- Moyenne
- Faible

MILIEU PHYSIQUE

Topographie

- Pente de 50% et plus
- UTILISATION DU SOL GÉNÉRALISÉE
- Milieu bâti
- Terrain dénudé



Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports

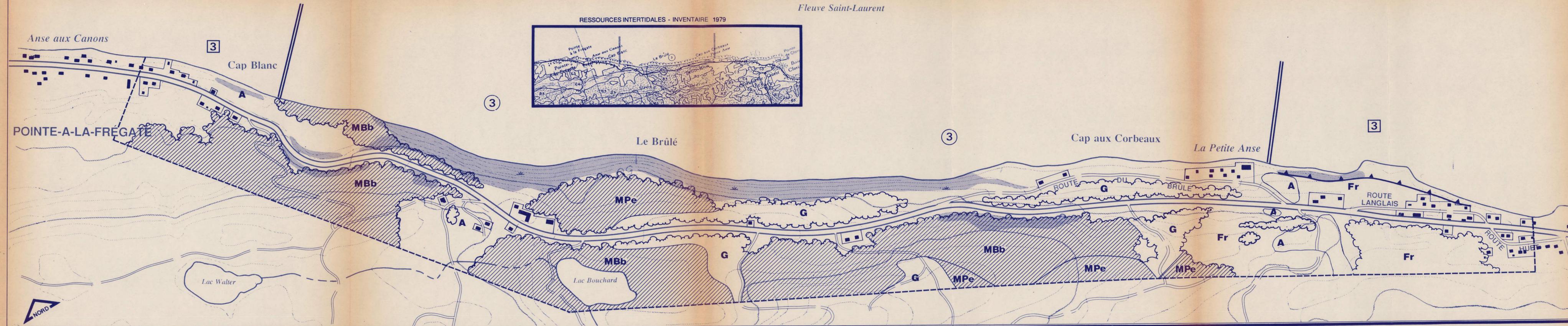
Service de l'environnement

Étude d'impact sur l'environnement

Réaménagement  
de la route 132

Tronçon Petite-Vallée

CONNAISSANCE DU  
MILIEU BIOPHYSIQUE



Source du fond de plan: M.E.R. 1979  
 1:5000  
 N° de projet: 6276  
 Equidistance des courbes: 10 mètres  
**ROCHE**

--- Limite de la zone d'étude  
**RESSOURCES INTERTIDALES**  
 Échantillonnée 1979 Présumée

Abondance relative	① Minimum	④ Maximum
	② Faible	③ Forte

== Limite des secteurs inventoriés en 1979

**VÉGÉTATION**  
 Peuplement forestier  
 MBb - Mélangé-Bétulaie à bouleaux blancs avec sapins  
 MPe - Mélangé-Peupleraie avec sapins  
 G - Peuplement en régénération  
 --- Limite du peuplement forestier

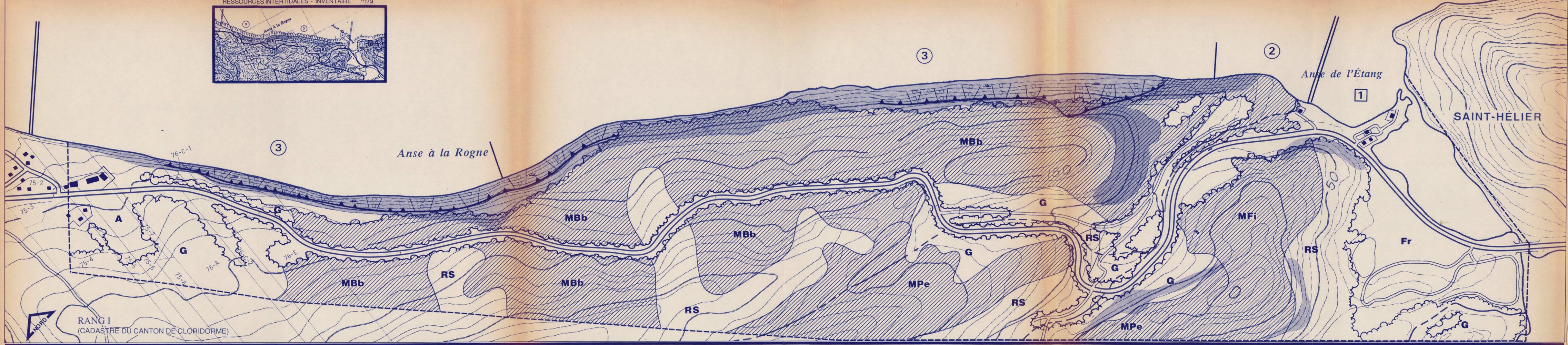
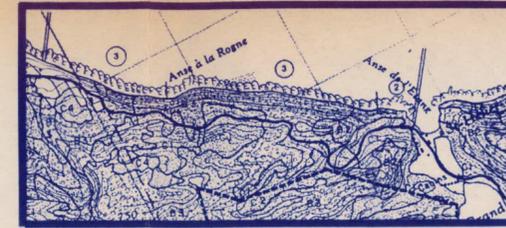
**Valeur de conservation**  
 [Diagonal lines] Élevée  
 [Cross-hatch] Moyenne  
 [White] Faible

**MILIEU PHYSIQUE**  
**Topographie**  
 [Shaded] Pente de 50% et plus  
**Géomorphologie**  
 [Triangle] Escarpement

**UTILISATION DU SOL GÉNÉRALISÉE**  
 [Black square] Milieu bâti  
 [Dotted] Terrain dénudé  
 [A] Terre agricole  
 [Fr] Friche

Gouvernement du Québec  
 Ministère des Transports  
 Service de l'environnement

Étude d'impact sur l'environnement  
**Réaménagement de la route 132**  
 Tronçon Pointe-à-la-Frégate  
**CONNAISSANCE DU MILIEU BIOPHYSIQUE**



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

0 50 100 150 200 250 m

1:5000

N° de projet: 6276

Equidistance des courbes: 10 metres

**ROCHE**

--- Limite de la zone d'étude

RESSOURCES INTERTIDALES

Abondance relative Selon inventaire 1979 Présumée

①	Minimum	1
②	Faible	2
③	Forte	3
④	Maximum	4

== Limite des secteurs inventoriés en 1979

— Limite des sections homogènes

VÉGÉTATION

Peuplement forestier

MBb Mélangé - Bétulaie à bouleaux blancs avec sapins

MPe Mélangé - Peupleraie avec sapins

MFi Mélangé - Feuillus intolérants avec sapins

RS Résineux - Sapinière

G Peuplement en régénération

— Limite du peuplement forestier

Valeur de conservation

	Élevée
	Moyenne
	Faible

MILIEU PHYSIQUE

Topographie

Pente de 50% et plus

Géomorphologie

Escarpement

Éboulis

UTILISATION DU SOL GÉNÉRALISÉE

Milieu bâti

Terrain dénudé

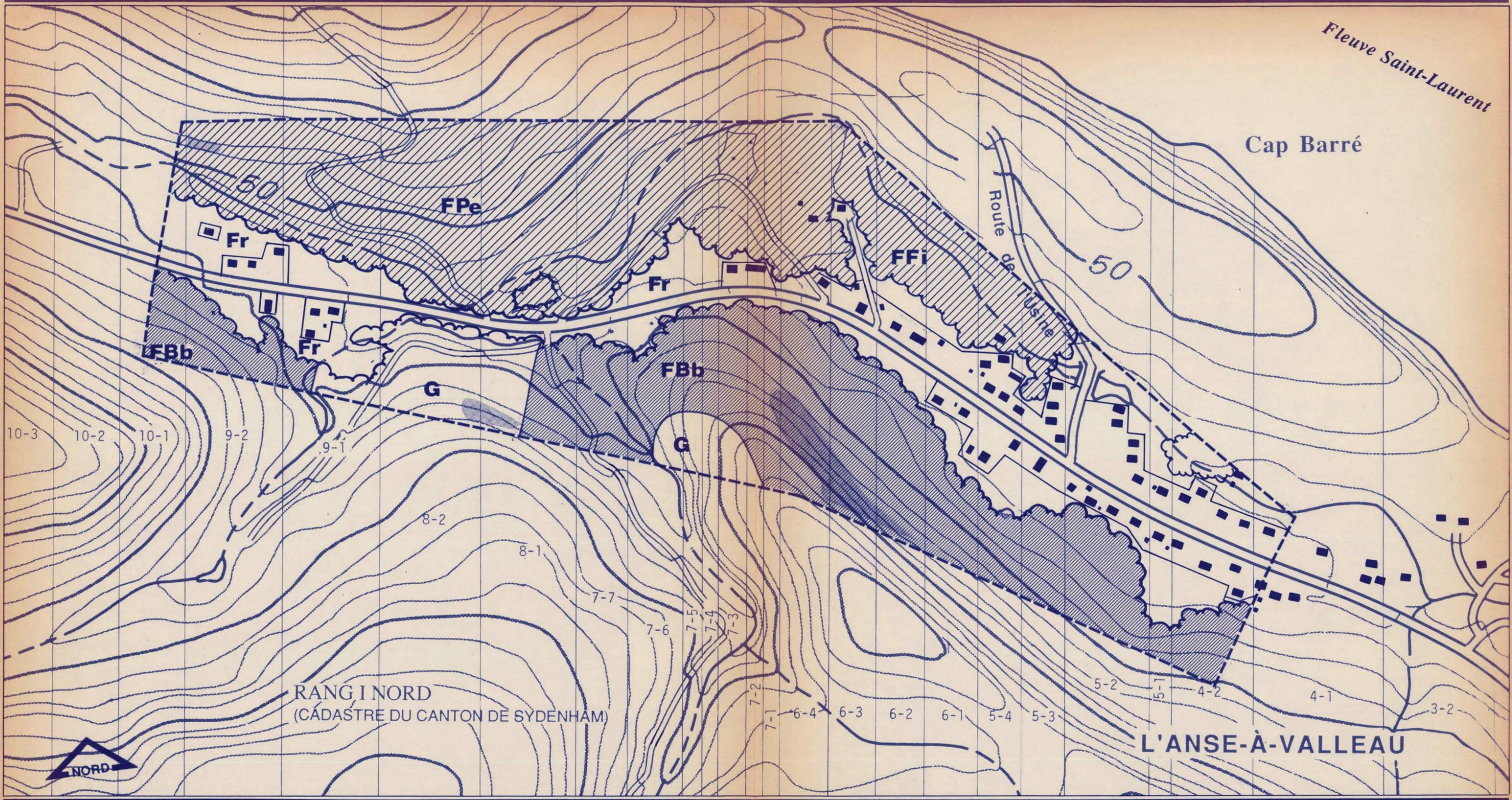
A Terre agricole

Fr Friche

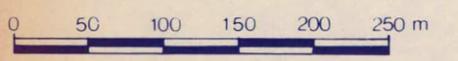
Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports  
Service de l'environnement

Étude d'impact sur l'environnement  
**Réaménagement de la route 132**  
Tronçon Saint-Yvon / Saint-Hélier

CONNAISSANCE DU MILIEU BIOPHYSIQUE



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



1:5000

N° de projet : 6276  
Equidistance des courbes : 10 mètres



--- Limite de la zone d'étude

**VÉGÉTATION**

**Peuplement forestier**

- FBb Feuillus - Bétulaie à bouleaux blancs
- FPe Feuillus- Peupleraie
- FFI Feuillus- Feuillus intolérants
- G Peuplement en régénération
- ☁ Limite des boisés
- Limite du peuplement forestier

**Valeur de conservation**

- Élevée
- Bonne
- Faible

**MILIEU PHYSIQUE**

**Topographie**

- Pente de 50% et plus

**UTILISATION DU SOL GÉNÉRALISÉE**

- Milieu bâti
- Fr Friche

Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports

Service de l'environnement

**Étude d'impact sur l'environnement**

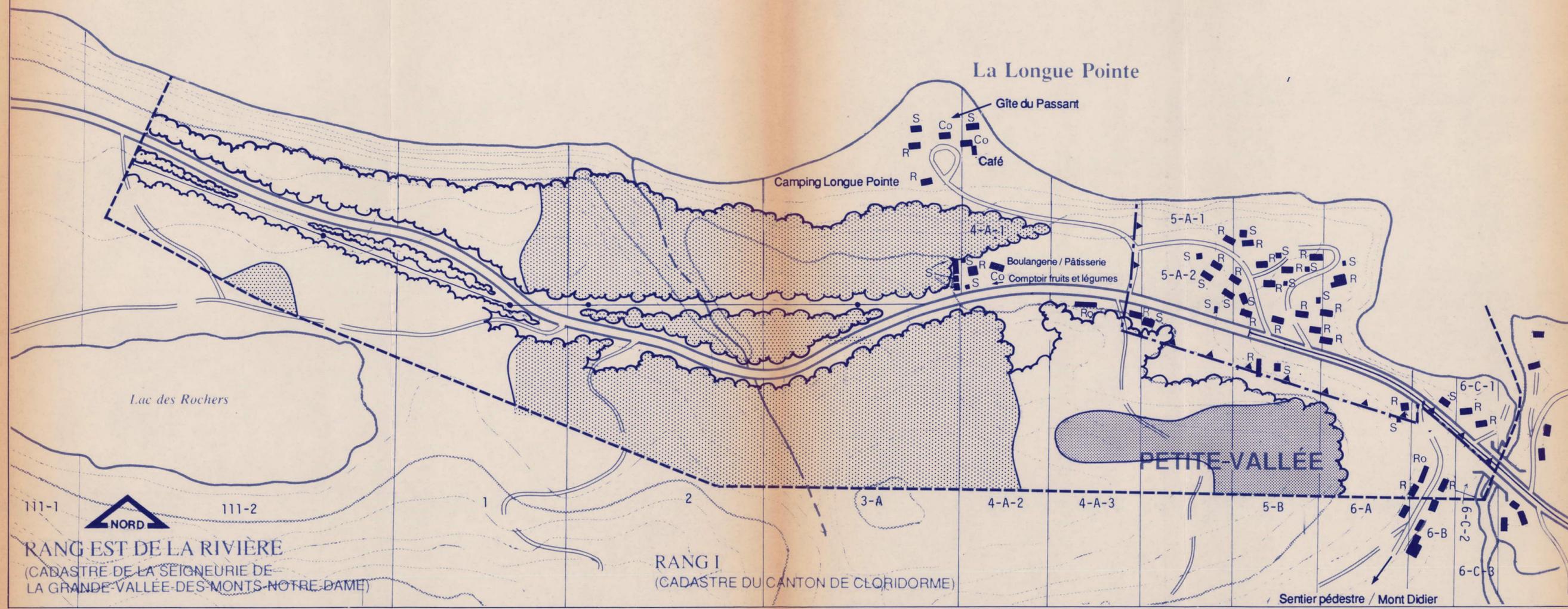
**Réaménagement de la route 132**

Tronçon l'Anse-à-Valleau

**CONNAISSANCE DU MILIEU BIOPHYSIQUE**

figure

**25**



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

0 50 100 150 200 250 m  
 1:5000  
 N° de projet: 6276  
 Equidistance des courbes: 10 metres

ROCHE

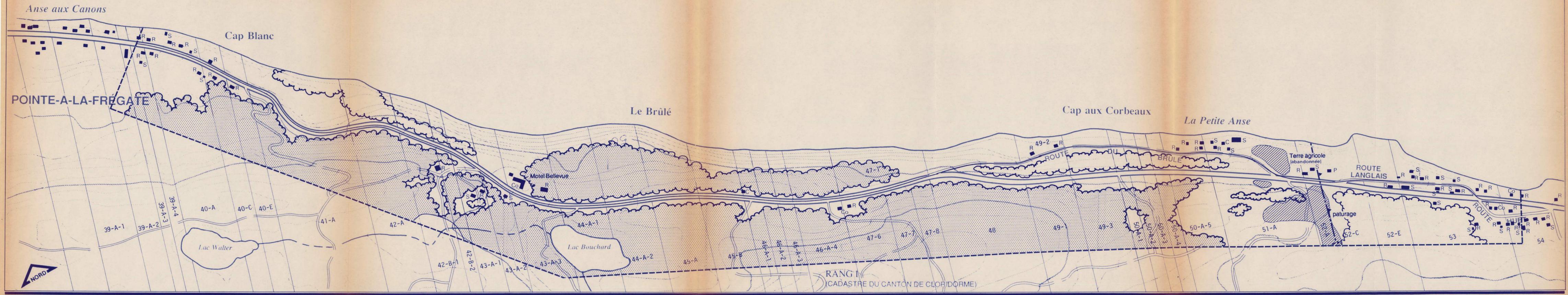
- Limite de la zone d'étude
- · - · - Périmètre d'urbanisation
- R Résidence
- Ro Maison mobile
- S Bâtiment secondaire
- Co Commerce
- Réseau d'aqueduc
- Ligne de transport d'énergie
- ☁ Limite des boisés

- VALEUR COMMERCIALE DES BOISÉS
- Forte
  - ▨ Moyenne
  - Faible
  - Nulle

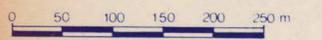
Gouvernement du Québec  
 Ministère des Transports  
 Service de l'environnement

Étude d'impact sur l'environnement  
**Réaménagement de la route 132**  
 Tronçon Petite-Vallée

**CONNAISSANCE DU MILIEU HUMAIN**



Source du fond de plan M E R 1979



1 5000  
N° de projet: 6276  
Equidistance des courbes: 10 metres

ROCHE

- Limite de la zone d'étude
- R Résidence
- Co Commerce
- C Chalet (résidence secondaire)
- P Bâtiment public
- S Bâtiment secondaire
- Limite des boisés
- Réseau d'aqueduc
- Terre agricole

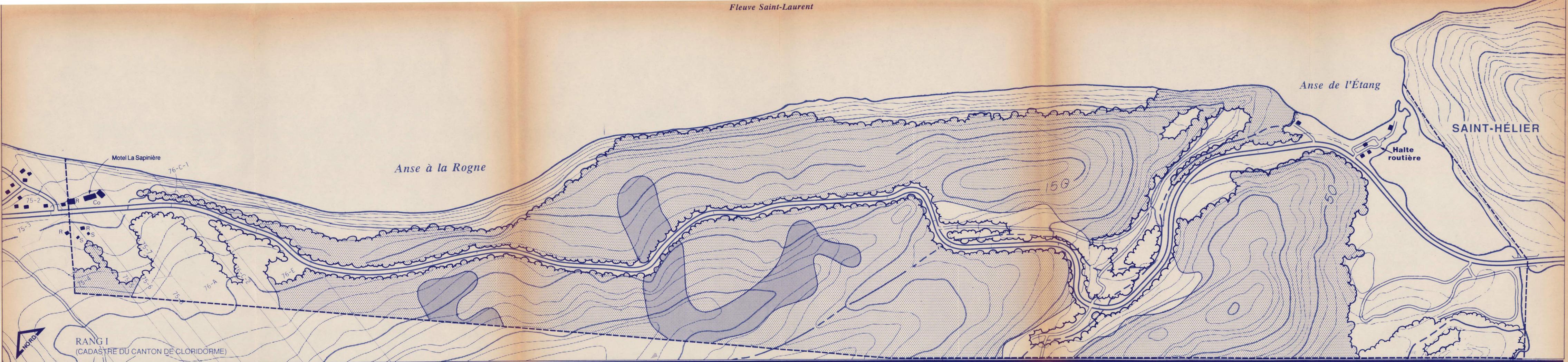
- Périmètre d'urbanisation
- VALEUR COMMERCIALE DES BOISÉS
- Forte
- Moyenne
- Faible
- Nulle

Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports  
Service de l'environnement

Étude d'impact sur l'environnement  
**Réaménagement de la route 132**  
Tronçon Pointe-à-la-Frégate

**CONNAISSANCE DU MILIEU HUMAIN**

figure 27



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

0 50 100 150 200 250 m

1:5000

N° de projet: 6276

Equidistance des courbes: 10 metres

**ROCHE**

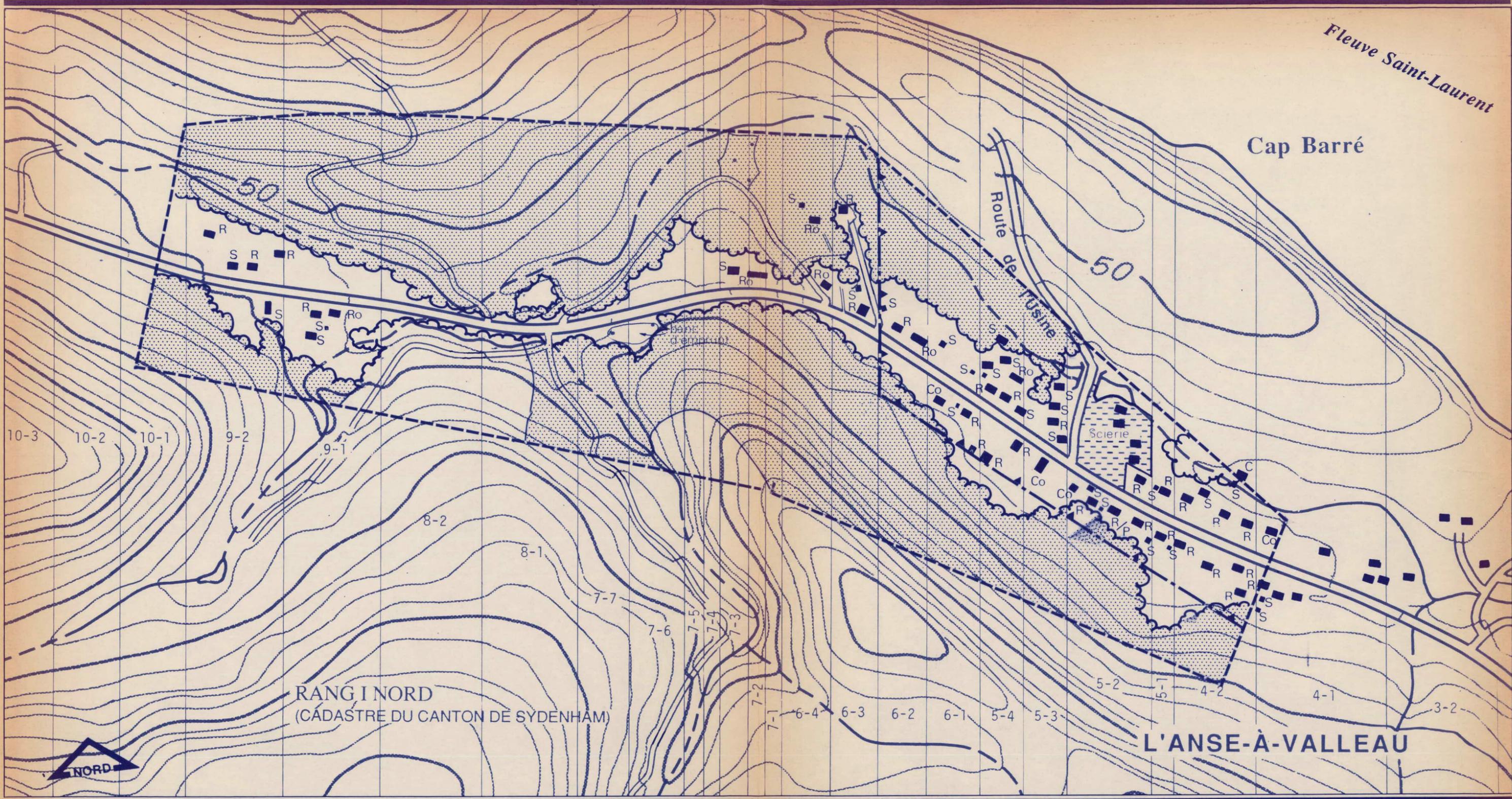
- Limite de la zone d'étude
- R Résidence
- Co Commerce
- S Bâtiment secondaire
- C Résidence secondaire
- ☁ Limite des boisés
- Limite du peuplement forestier

- VALEUR COMMERCIALE DES BOISÉS
- Forte
  - ▨ Moyenne
  - ▤ Faible
  - Nulle

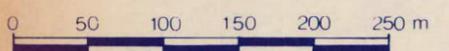
Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports  
Service de l'environnement

Étude d'impact sur l'environnement  
**Réaménagement de la route 132**  
Tronçon Saint-Yvon / Saint-Hélier

**CONNAISSANCE DU MILIEU HUMAIN**



Source du fond de plan: M E R 1979



1:5000

N° de projet: 6276

Equidistance des courbes: 10 metres



--- Limite de la zone d'étude

- R Résidence
- Ro Maison mobile
- Co Commerce
- P Bâtiment public
- S Bâtiment secondaire
- Industrie
- Limite des boisés

▲ Périmètre d'urbanisation

VALEUR COMMERCIALE DES BOISÉS

- Forte
- Moyenne
- Faible
- Nulle

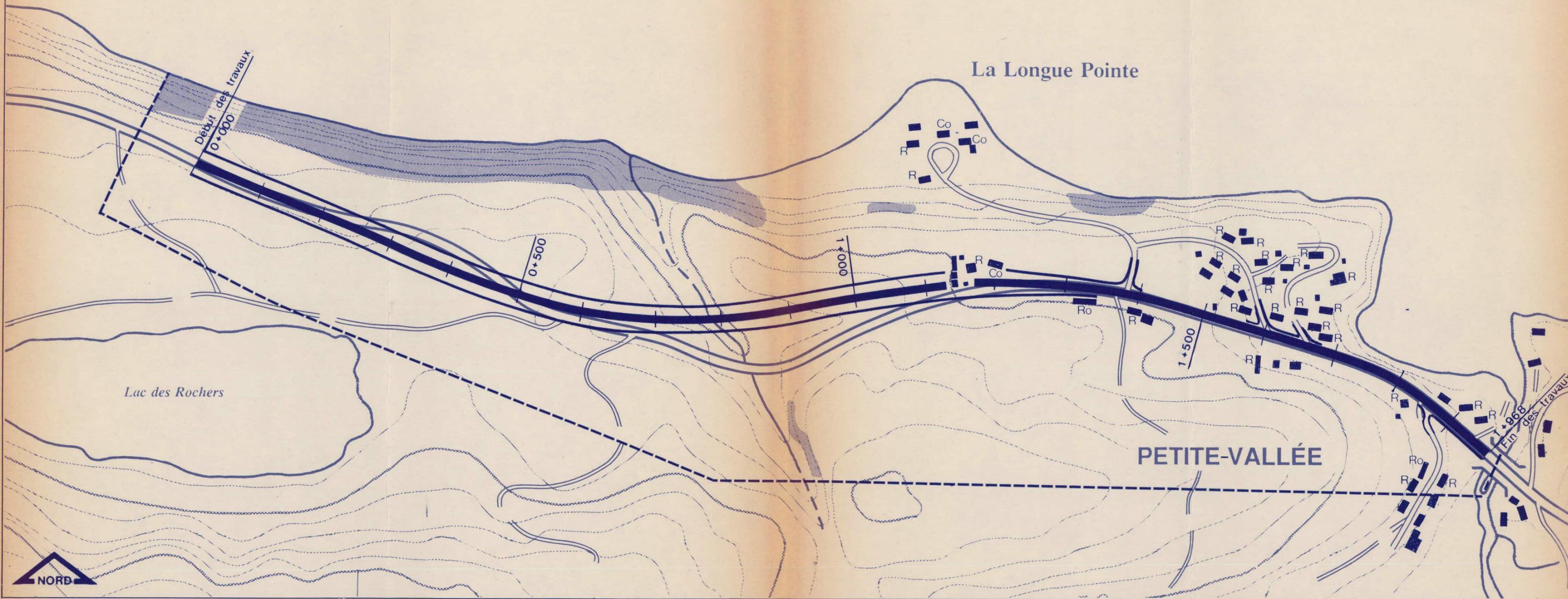
Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports  
Service de l'environnement

Étude d'impact sur l'environnement  
**Réaménagement de la route 132**  
Tronçon L'Anse-à-Valleau

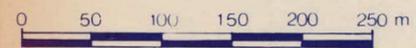
**CONNAISSANCE DU MILIEU HUMAIN**

figure

29



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



1 5000

N° de projet 6276  
Equidistance des courbes: 10 metres



**ÉTUDE DE VARIANTES DE TRACÉ**

-  Tracé de référence (M.T. Q.)
-  Emprise nominale
-  1+500 Chaînage (en mètres)

**ÉLÉMENTS ENVIRONNEMENTAUX SENSIBLES**

-  Pente de 50% et plus
- MILIEU BÂTI**
-  R,Ro Résidence, maison mobile
-  Co Commerce
-  P Bâtiment public



Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports

Service de l'environnement

Étude d'impact sur l'environnement

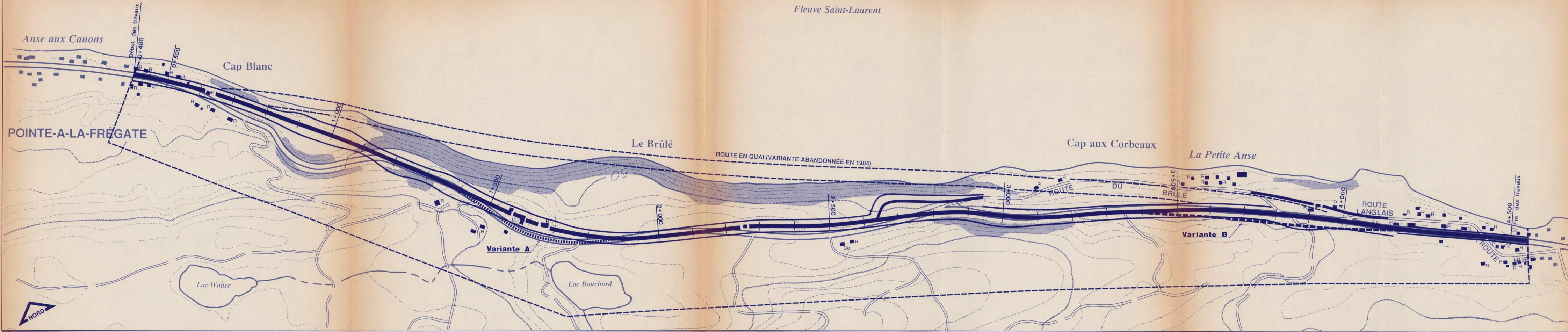
**Réaménagement  
de la route 132**

Tronçon Petite-Vallée

**ÉTUDE DE TRACÉ**

figure

30



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

0 50 100 150 200 250 m

1:5000

N° de projet: 6276

Equidistance des courbes: 10 metres

ROCHE

ÉTUDE DE VARIANTES DE TRACÉ

- Tracé de référence (M.T. Q.)
- Emprise nominale
- 1+500 Chainage (en mètres)
- Tracés non-retenus (1987)
- Tracé en quai non-retenu (1984)
- Nouveau tracé routes secondaires

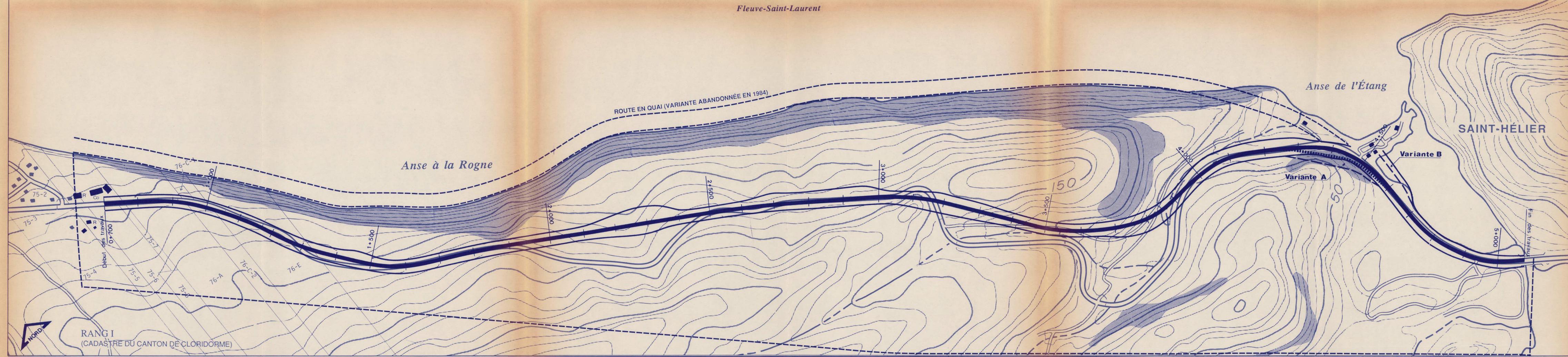
ÉLÉMENTS ENVIRONNEMENTAUX SENSIBLES

- Pente de 50% et plus
- MILIEU BÂTI
- R,Ro Résidence, maison mobile
- Co Commerce
- P Bâtiment public

Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports  
Service de l'environnement

Étude d'impact sur l'environnement  
**Réaménagement  
de la route 132**  
Tronçon Pointe-à-la-Frégate

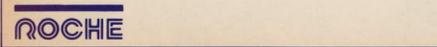
ÉTUDE DE TRACÉ



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



1:5000  
N° de projet: 6276  
Equidistance des courbes: 10 metres



**ÉTUDE DE VARIANTES DE TRACÉ**

- Tracé de référence (M.T.Q.)
- Emprise nominale
- 1:500 Chainage (en mètres)
- Tracés non-retenus (1987)
- Emprise, variante B
- Tracé en quai non-retenu (1984)

**ÉLÉMENTS ENVIRONNEMENTAUX SENSIBLES**

- Pente de 50% et plus
- MILIEU BÂTI**
- R,Ro Résidence, maison mobile
- Co Commerce
- P Bâtiment public

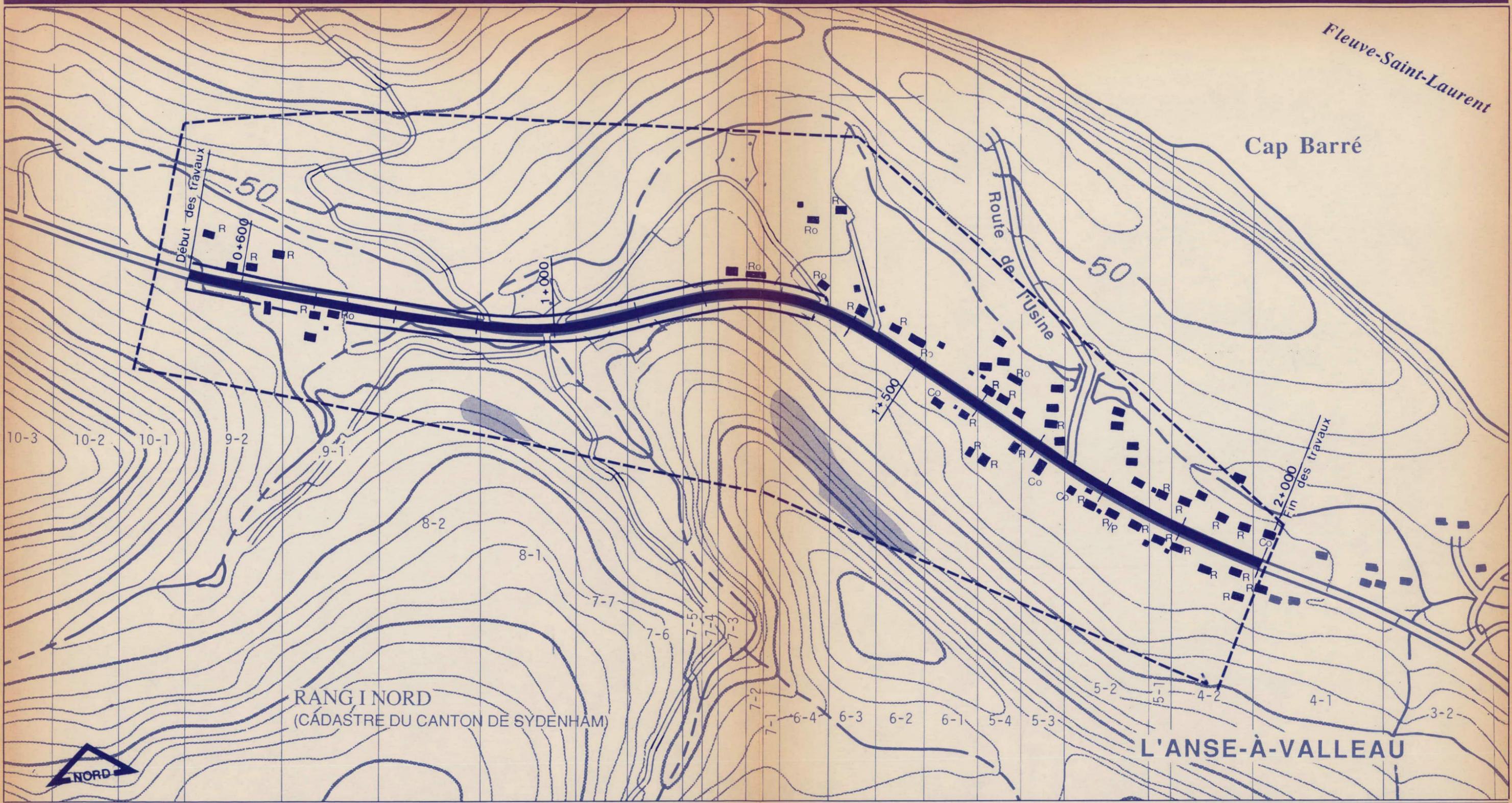
Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports

Service de l'environnement

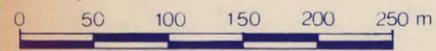
Étude d'impact sur l'environnement

**Réaménagement  
de la route 132**  
Tronçon Saint-Yvon/Saint-Hélier

**ÉTUDE DE TRACÉ**



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



1:5000

N° de projet: 6276

Equidistance des courbes: 10 mètres

**ROCHE**

**ÉTUDE DE VARIANTES DE TRACÉ**

- Tracé de référence (M.T.Q.)
- Emprise nominale
- 1+500 Chaînage (en mètres)

**ÉLÉMENTS ENVIRONNEMENTAUX SENSIBLES**

- Pente de 50% et plus
- MILIEU BÂTI**
- R,Ro Résidence, maison mobile
- Co Commerce
- P Bâtiment public



Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports

Service de l'environnement

Étude d'impact sur l'environnement

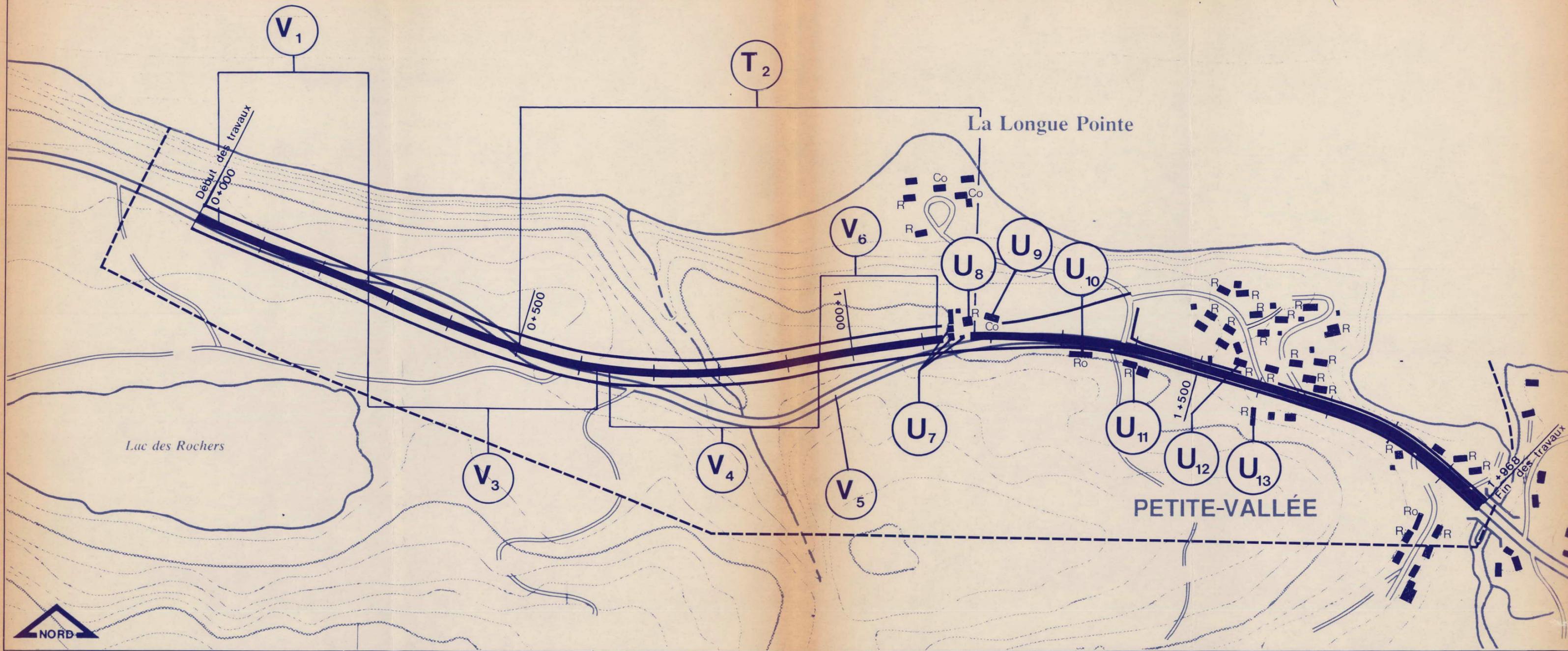
**Réaménagement  
de la route 132**

Tronçon L'Anse-à-Valleau

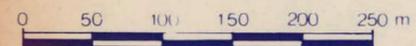
**ÉTUDE DE TRACÉ**

figure

**33**



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



1 5000

N° de projet: 6276-2000

Equidistance des courbes: 10 metres

ROCHE

- T Milieu biologique terrestre
- V Milieu visuel
- U Utilisation du sol
- A Milieu biologique aquatique
- M Milieu marin

- U<sub>6</sub> Éléments du milieu impliqués
- Numéro de la mesure de mitigation

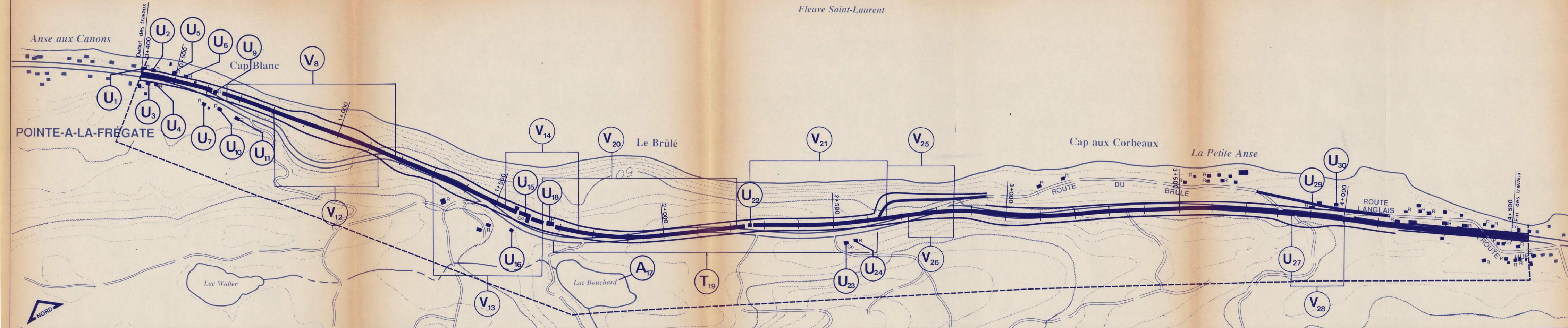
Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports  
Service de l'environnement

Étude d'impact sur l'environnement  
**Réaménagement de la route 132**  
Tronçon Petite-Vallée

**IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION**

figure

34



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

0 50 100 150 200 250 m

1:5000

N° de projet: 6276-2000

Equidistance des courbes: 10 metres



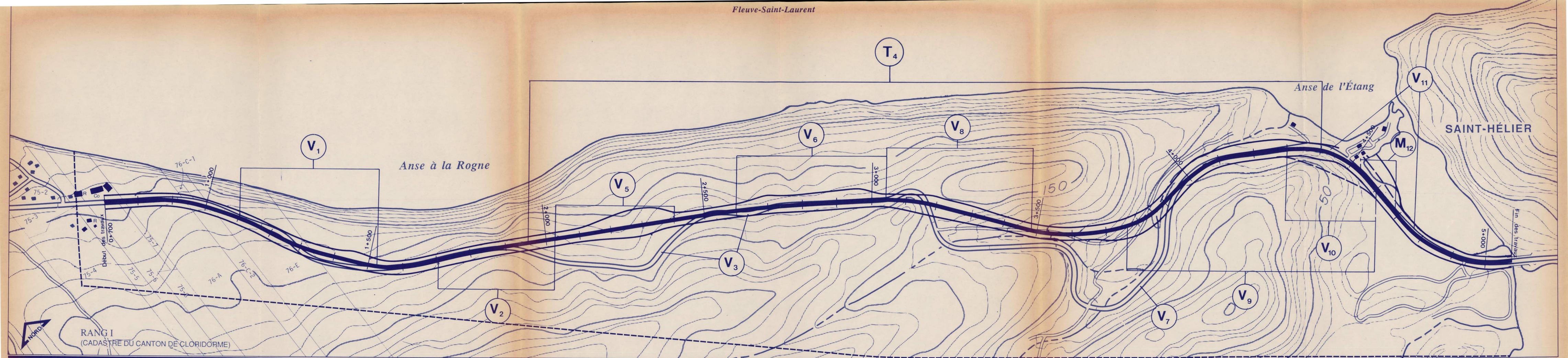
- T Milieu biologique terrestre
- V Milieu visuel
- U Utilisation du sol
- A Milieu biologique aquatique
- M Milieu marin

- Éléments du milieu impliqués
- Numéro de la mesure de mitigation

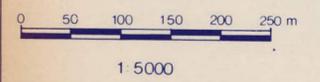
Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports  
Service de l'environnement

Étude d'impact sur l'environnement  
**Réaménagement de la route 132**  
Tronçon Pointe-à-la-Frégate

**IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION**



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



N° de projet: 6276  
Equidistance des courbes: 10 metres



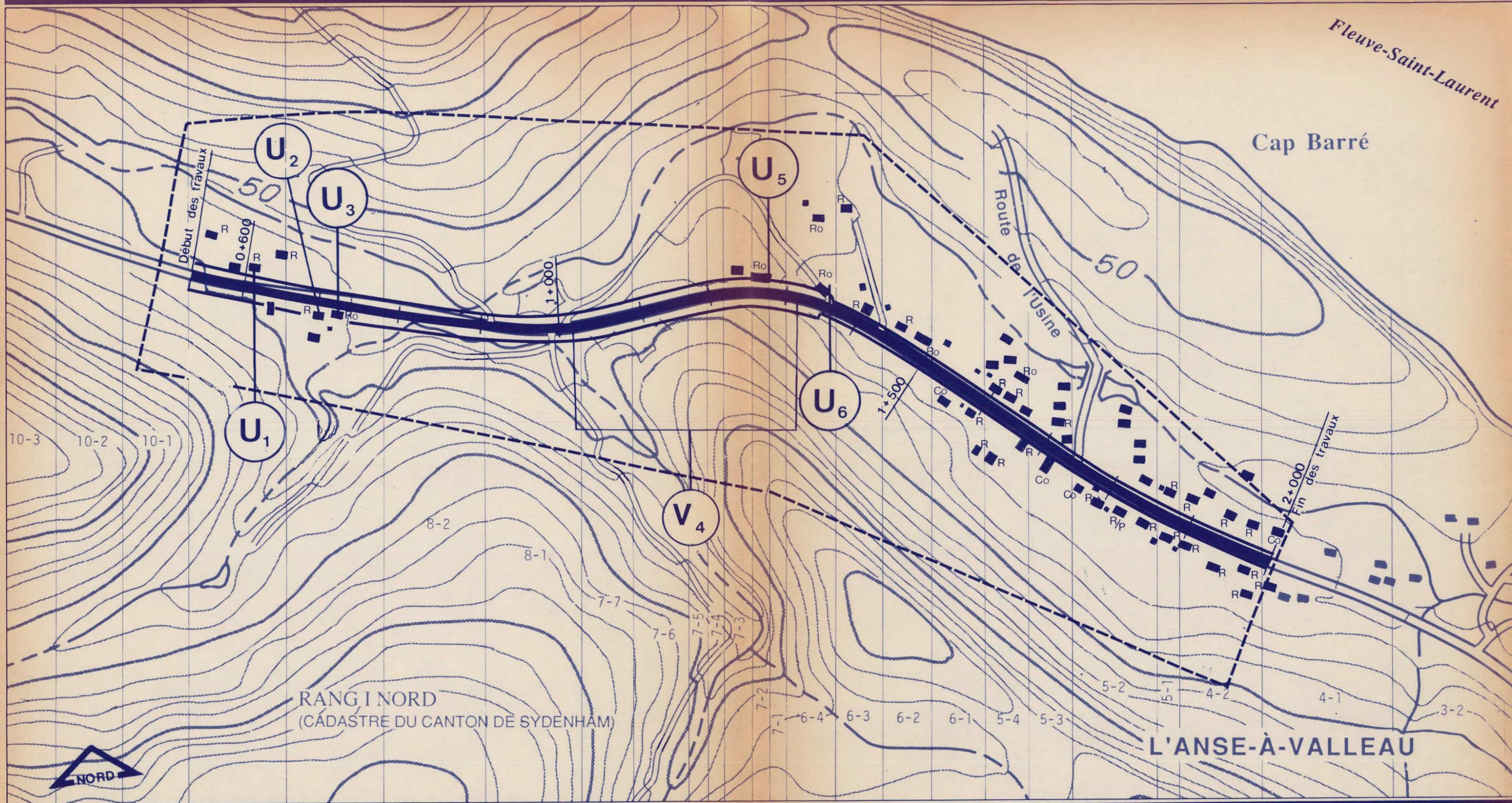
- T Milieu biologique terrestre
- V Milieu visuel
- U Utilisation du sol
- A Milieu biologique aquatique
- M Milieu marin

- Éléments du milieu impliqués
- Numéro de la mesure de mitigation

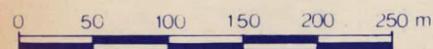
Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports  
Service de l'environnement

Étude d'impact sur l'environnement  
**Réaménagement de la route 132**  
Tronçon Saint-Yvon / Saint-Hélér

**IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION**



Source du fond de plan ME R 1979



1:5000

N° de projet: 6276

Equidistance des courbes: 10 metres

**ROCHE**

- T Milieu biologique terrestre
- V Milieu visuel
- U Utilisation du sol
- A Milieu biologique aquatique
- M Milieu marin

-  Éléments du milieu impliqués
- Numéro de la mesure de mitigation

 Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports  
Service de l'environnement

Étude d'impact sur l'environnement  
**Réaménagement de la route 132**  
Tronçon L'Anse-à-Valleau

**IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION**

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 131 716