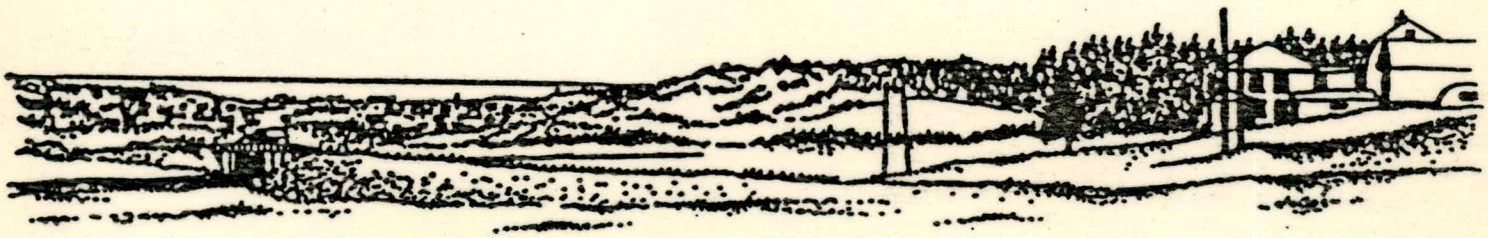
Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

95



Liaison routière Bic/Mont-Joli
Document de présentation

CANQ
TR
GE
PR
114

rbatique inc.
D'Auteuil
uébec,Qué.
IR 4C2

Juin
1987

344489

Fernand Bidard

rapport présenté à la ville
de Limoilou et aux autres,
dans le cadre d'une rencontre
avec la M.R.C

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

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION
OCT 17 1994
TRANSPORTS QUÉBEC

CANQ
TR
GE
PR
114

344489

TABLE DES MATIERES

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

	Page
AVANT-PROPOS	1
1.0 INTRODUCTION	2
2.0 PROBLEMATIQUE DU PROJET	4
2.1 CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE LA ROUTE 132	4
2.2 CIRCULATION ET CAPACITE	4
2.3 RECHERCHE DES SOLUTIONS	7
3.0 ANALYSE DES SOLUTIONS	9
3.1 SCENARIO 1 (REAMENAGEMENT DE LA ROUTE 132 DE BIC A SAINTE-FLAVIE	9
3.2 SCENARIO 1, VARIANTE 1 (REAMENAGEMENT DE LA ROUTE 132 DE BIC A SAINTE-FLAVIE AVEC VOIE DE CEINTURE A RIMOUSKI)	10
3.3 SCENARIO 2 (AUTOROUTE DE BIC A SAINTE-LUCE ET ROUTE 132 DE SAINTE-LUCE A SAINTE-FLAVIE)	11
3.4 SCENARIO 2, VARIANTE 1 (TRACE DE L'AUTOROUTE DE BIC A MONT-JOLI)	13
3.5 CHOIX DU TRACE RETENU	14

TABLE DES MATIERES (suite)

		Page
4.0	DESCRIPTION TECHNIQUE DU PROJET	16
4.1	CARACTERISTIQUES GEOMETRIQUES	16
4.2	PHASES DU PROJET ET COUTS	20
5.0	ANALYSE DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT	22
5.1	IMPACT SUR LA CIRCULATION	22
5.2	MILIEUX COMMERCIAL ET BATI	22
5.3	MILIEU SONORE	23
5.4	MILIEU AGRICOLE	24
5.5	MILIEU BIOPHYSIQUE	25
5.6	MILIEU VISUEL	25
6.0	MESURES DE MITIGATION	26
6.1	MILIEU BATI	26
6.2	MILIEU SONORE	26
6.3	MILIEU AGRICOLE	26
6.4	MILIEU BIOPHYSIQUE	27
6.5	MILIEU VISUEL	27
7.0	CONCLUSION	29

LISTE DES TABLEAUX

		Page
TABLEAU I:	Caractéristiques géométriques de la route 132 de Bic à Mont-Joli excluant Rimouski, Tronçon 13 et 20	6
TABLEAU II:	Caractéristiques géométriques de l'autoroute	17

LISTE DES FIGURES

Page

FIGURE 1: Section-type de la plate-forme projetée (13,3 m) 18

FIGURE 2: Section-type de la plate-forme projetée (18,3 m) 19

AVANT-PROPOS

Le document de présentation qui suit, est un résumé élaboré à partir de l'étude d'impact sur l'environnement relative au projet de la liaision routière Bic/Mont-Joli.

Il reprend les informations du rapport principal, les plus essentielles pour la bonne compréhension de la nature du projet et décrit les impacts environnementaux qui lui sont attribués.

1.0 INTRODUCTION

Le contenu du présent résumé se présente de la façon suivante:

- Les chapitres 1 et 2 font état de la localisation géographique du projet, de son historique, de la problématique et des différents scénarios étudiés.

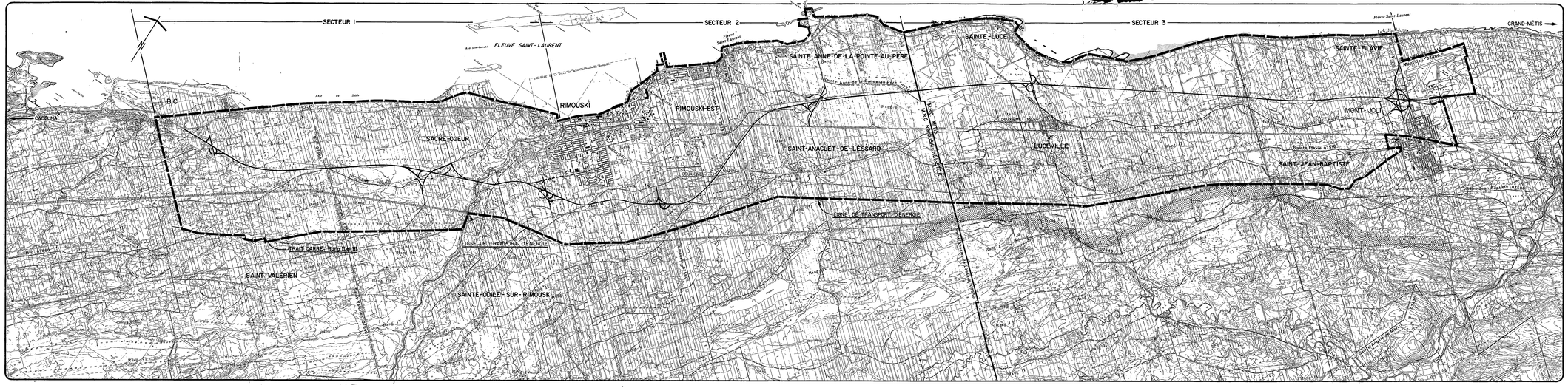
- Le chapitre 3 analyse les différents scénarios élaborés.

- Le chapitre 4 fait la description technique du projet retenu.

- Les chapitres 5 et 6 nous présentent les impacts les plus significatifs, ainsi que les mesures de mitigation qui s'appliquent pour amoindrir le plus possible les impacts sur l'environnement de ce projet routier.

- Enfin, le chapitre 7 conclut sur le bien fondé de ce projet.

Le territoire d'étude s'étend de Bic à Mont-Joli et est limité au nord, par le fleuve Saint-Laurent et par les limites cadastrales et la ligne de transport d'énergie de l'Hydro-Québec, au sud. Ce corridor de 5 à 6 km de largeur permet de mettre en place les différents scénarios possibles pour assurer la liaison routière Bic - Mont-Joli (carte 1).



ÉTUDE ENVIRONNEMENTALE LIAISON ROUTIÈRE BIC / MONT-JOLI

ZONE D'ÉTUDE

RELIEF ACCIDENTÉ

ZONE D'ÉTUDE

AUTOROUTE 20 (tracé exproprié)

1 : 50 000

Urbatique inc.

1

AVRIL 1987

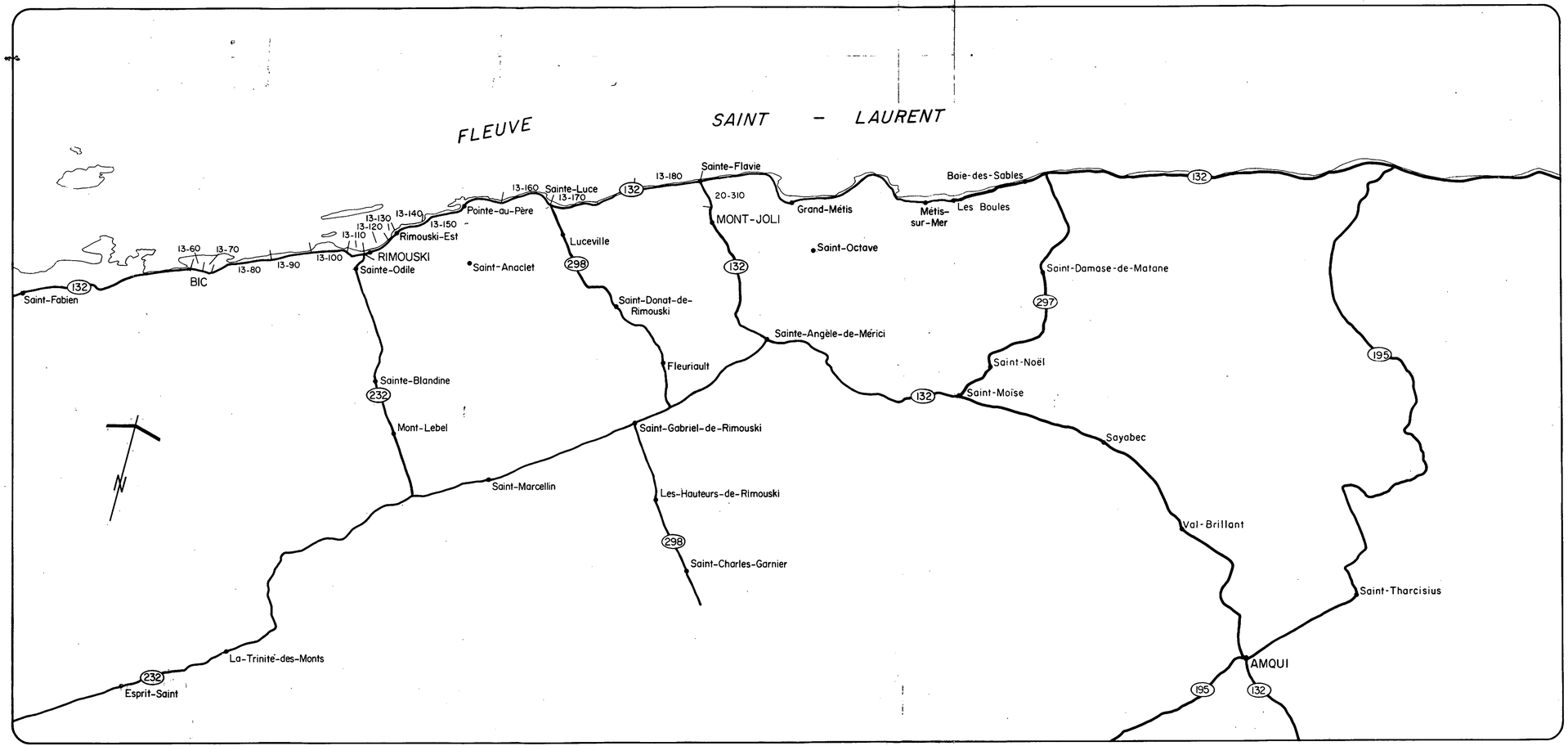
2.0 PROBLEMATIQUE DU PROJET

2.1 CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE LA ROUTE 132

La route 132 constitue le principal lien routier reliant, entre eux et aux autres régions du Québec, les différentes municipalités du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (carte 2). L'autoroute 20 qui rejoint la route 132 à Cacouna assure une liaison rapide vers les régions situées plus à l'ouest. La route 132 reliant Bic à Mont-Joli a une longueur totale de 49 km dont 36 km sont à deux voies (Bic à Sacré-Coeur et Pointe-au-Père à Mont-Joli) et 13,4 km à quatre voies (Rimouski et Rimouski-Est). Le tableau I présente les caractéristiques géométriques de la route 132 de Bic à Mont-Joli. Il montre l'existence de déficiences importantes (deux courbes sous-standards, six pentes critiques, mauvaise condition de dépassement).

2.2 CIRCULATION ET CAPACITE

Les tronçons de la route 132 à deux voies atteindront d'ici cinq ans des niveaux d'achalandage critique. Ainsi dans les secteurs de Bic (80) et de Sacré-Coeur (90), le niveau de capacité, niveau D est de 6700 véhicules/jour. En 1982, le débit journalier moyen annuel dans ces deux secteurs était de 6400 véhicules/jour. Selon l'hypothèse retenue d'une augmentation de la circulation routière de 2% par année, la capacité de cette route serait atteinte en 1988. De plus, pour les tronçons de la route 132 à 2 voies entre Pointe-au-Père (150) et Sainte-Luce (160), le niveau de capacité de 8400 véhicules/jour serait atteint en 1990 avec une augmentation de la circulation routière de 2% par année (voir tableau I).



ÉTUDE ENVIRONNEMENTALE
LIAISON ROUTIÈRE
BIC / MONT-JOLI

RÉSEAU ROUTIER RÉGIONAL

13-60 / 13-70 — INVENTAIRE ROUTIER

132 — ROUTE PROVINCIALE ET RÉGIONALE

2 1 0 2 4 6 km

Urbatique inc.

2

AVRIL 1987

TABLEAU I: Caractéristiques géométriques de la route 132 de Bic à Mont-Joli excluant Rimouski, tronçon 13 et 20

SECTIONS	BIC	SACRE-COEUR	POINTE-AU-PERE		STE-LUCE		STE-FLAVIE	MONT-JOLI
CARACTERISTIQUES	80	90	140	150	160	170	180	20-310
Longueur (km)	5,195	1,799	2,654	7,569	4,781	7,446	5,726	2,303
Largeur du pavage (m)	6,70	6,70	14,60 à 15,80	6,70 à 7,30	7,30	7,30	7,30	7,3 à 14,6
Largeur d'accot. de chaque côté (m)	3,0	2,4	1,2	3,3	3,0	2,7	3,6	0,6 à 4,8
Vitesse affichée (km/h)	90	90	70	70 à 90	90	90	50 à 90	50 à 90
% de visibilité à 450 m	30	29	100	34 à 52	51	52	49 à 56	50 à 100
Nombre de voies	2	2	4	2	2	2	2	2-3-4
Nombre de courbes non-standard (V 10-20 km/h)	1	1	-	-	-	-	-	-
Nombre de pentes avec voies aux.	-	-	-	-	-	-	-	1
Capacité niveau D (nb de véh/j.)	6 700	6 700	32 091	8 400	8 400	8 300	8 300	9 396 à 37 490
J.M.A. 1982 (nb de véh/j.)	6 400	6 400	14 280	5 600	5 600	3 922	3 922	4 324
Année de désuétude	1988	1988	-	1990	1990	2020	2020	-

Les sections de la route 132 situées entre Sainte-Luce et Mont-Joli ne présentent pas de problème de capacité à court et à moyen terme, bien que le pourcentage de visibilité à 450 m soit relativement faible (environ 50%).

La section de la route 132 située à l'intérieur de Rimouski est affectée par la présence de nombreux carrefours dont certains sont saturés ou présentent des taux d'accidents supérieurs au taux critique d'accident. Le réseau interne de Rimouski possède également des lacunes liées à la présence de la voie ferrée qui coupe les quartiers nord et sud de la ville.

Une enquête origine-destination sur la route 132 montre que les déplacements originant de la région représentent 48 à 60% du total des déplacements. La circulation de transit représente 24 à 34% de la circulation totale sur la route 132. Par ailleurs, 50 à 54% des déplacements sur la route 132, ont pour motif le loisir, ce qui confirme l'importance du tourisme sur cette route.

2.3 RECHERCHE DES SOLUTIONS

La situation actuelle empêche le réaménagement de la route 132 dans le secteur de Rimouski, en raison de la proximité de bâtiments et de commerces à la route 132. L'analyse des problèmes de circulation sur la route 132 a permis d'élaborer des scénarios visant à répondre aux problèmes actuels et à la hausse future des débits de circulation. Les scénarios offrant une alternative aux lacunes de la route 132 sont:

- Scénario 1: Réaménagement de la route 132 de Bic à Sainte-Flavie.

- Scénario 1, Variante 1: Réaménagement de la route 132 de Bic à Sainte-Flavie avec une voie de ceinture dans Rimouski.

- Scénario 2: Construction d'un lien autoroutier entre Bic et Sainte-Luce et utilisation de la route 132 dans sa situation actuelle de Sainte-Luce à Sainte-Flavie.

- Scénario 2, Variante 1: Construction d'un lien autoroutier entre Bic et Mont-Joli.

3.0 ANALYSE DES SOLUTIONS

3.1 SCENARIO 1 (REAMENAGEMENT DE LA ROUTE 132 DE BIC A SAINTE-FLAVIE)

L'élargissement de la route 132 à 4 voies de Bic à Sacré-Coeur et de Pointe-au-Père à Sainte-Luce permettrait de répondre aux besoins des vingts prochaines années. Ce réaménagement de la route 132 serait réalisé selon une section-type à 4 voies, de type rural, à l'intérieur d'une emprise de 40 mètres pour l'ensemble du projet, à l'exception d'un tronçon de 5.21 km traversant la municipalité de Sainte-Anne-de-la-Pointe-au-Père où l'élargissement serait fait selon une section-type à 4 voies de type urbain, à l'intérieur d'une emprise de 20 à 25 mètres.

Cependant, les conditions de circulation dans Rimouski ne seraient pas améliorées. Un léger gain de capacité pourrait être obtenu en réaménageant les carrefours et en synchronisant les feux de circulation. Les conflits entre la circulation locale et de transit demeureraient. Il y aurait de plus, des risques d'accidents et des problèmes de circulation pendant la phase de construction.

Le projet nécessiterait de nombreuses expropriations de bâtiments et de commerces routiers (138 bâtiments et 7 commerces routiers) et un changement important de l'imagibilité de la route 132 dû aux nombreuses expropriations. Il offre l'avantage de minimiser les perturbations sur les exploitations agricoles, si ce n'est de petite perte de terres en culture et l'augmentation des risques d'utilisation de la route 132 par la machinerie agricole.

Ce scénario conserve la circulation routière sur la route 132 et ne perturbe pas l'activité des commerces routiers situés le long de cette route.

Cette solution permet à l'automobiliste la découverte de deux villages à attraits majeurs (Sainte-Luce et Pointe-au-Père) et agrémente la vue des voyageurs en longeant le fleuve sur une bonne partie du parcours.

Au niveau sonore, cette solution maintient les problèmes actuels de bruit pour les habitations riveraines à la route 132 et générera des problèmes importants de bruit durant les travaux. De plus, l'augmentation de la circulation routière occasionnera une hausse du niveau de bruit en bordure de la route 132 au cours des années futures.

3.2 SCENARIO 1, VARIANTE 1 (REAMENAGEMENT DE LA ROUTE 132 DE BIC A SAINTE-FLAVIE AVEC VOIE DE CEINTURE A RIMOUSKI)

Tout comme la première solution, cette variante du scénario 1 permettrait de répondre aux besoins des vingts prochaines années de Bic à Sacré-Coeur et de Pointe-au-Père à Sainte-Luce. La voie de ceinture emprunterait la rue des Saules. Le raccordement de l'extrémité sud de cette rue à la rue Arthur-Buies se ferait par l'aménagement de la chaussée sud de l'autoroute 20. Par la suite, l'utilisation de la rue Arthur-Buies et de l'avenue de la Cathédrale jusqu'à la route 132 complèterait la voie de ceinture. La possibilité de compléter la voie de ceinture jusqu'au prolongement de l'avenue Léonidas a été envisagée, mais la gravité des impacts sur le domaine des Soeurs empêche sa réalisation. L'efficacité de la voie de ceinture est ainsi diminuée. La voie de ceinture à Rimouski permettrait d'augmenter la capacité du réseau routier à Rimouski en faisant diminuer de 1 000 véh/j, la circulation sur la route 132 et améliorerait ainsi la circulation locale. Mais cette déviation demeure marginale et n'améliorera pas de façon significative les conditions de circulation le long de la route 132 et dans Rimouski. L'occupation du sol en bordure des rues servant à la voie de ceinture ne concorde pas avec une circulation de transit en plus d'impliquer un détour de 5 km. De plus, l'intensité de la pente sur la rue des Saules (8%) représente une contrainte pour les véhicules lourds.

Ce projet pose les mêmes problèmes d'expropriations massives de bâtiments (138) et de commerces (7) riverains à la route 132 et du changement de l'imagibilité de la route 132. De plus, la voie de ceinture produira des effets négatifs sur la sécurité des écoliers fréquentant le secteur Arthur-Buies et pourrait contribuer à un déplacement de la structure commerciale du centre-ville vers le sud des quartiers Sacré-Coeur et Nazareth. Au niveau agricole, cette solution implique les mêmes avantages et inconvénients que la première solution, mais la voie de ceinture créera des résidus de terres agricoles et une perte de terres en culture supplémentaires et provoquera une pression sur la ferme Des Soeurs.

La voie de ceinture traverse deux tributaires de la rivière Rimouski qui seront affectés par les phénomènes d'érosion et de matières en suspension dans l'eau et détruira 5.5 ha de boisés mixtes. Ainsi, la qualité des eaux de la rivière Rimouski pourrait être affectée durant les travaux de construction, bien que les mesures de mitigation limiteront ces effets.

La voie de ceinture aura des effets majeurs sur le milieu visuel des résidants du secteur en créant une barrière visuelle.

3.3 SCENARIO 2 (AUTOROUTE DE BIC A SAINTE-LUCE ET ROUTE 132 DE SAINTE-LUCE A SAINTE-FLAVIE)

Cette solution répond au besoin des vingts prochaines années et permet de s'ajuster à toute hausse de circulation dans l'avenir par l'addition d'une deuxième chaussée. Elle offre des conditions adéquates à la circulation de transit et elle permet de donner à la route 132 une vocation d'axe de déplacements locaux conformes à son aménagement actuel. Les expropriations, sont déjà effectuées, à l'exception des surfaces nécessaires aux modifications de l'échangeur Sainte-Odile.

En effet, le projet initial prévoyait un accès à Rimouski par le boulevard Arthur-Buies. Afin d'éviter certains impacts potentiels reliés à l'augmentation de la circulation sur ce boulevard, soit l'isolement du secteur résidentiel du côté sud du boulevard au secteur de service (institutionnel et commercial) situé du côté nord du boulevard, l'échangeur prévu à la route 232 a été modifié de façon à privilégier la route 232 (Sainte-Odile) comme accès à Rimouski.

L'emprise de l'autoroute et des échangeurs touche 334 ha de terres agricoles et affecte 64 exploitations. Parmi ces 334 ha, il y a environ 123 ha de bons sols agricoles (catégories A et B), dont 111 ha sont utilisés pour le foin et le grain et 12 ha pour la culture maraîchère. L'autoroute isole 367 ha de terres cultivées, dont 189 ha sont considérés accessibles par les utilisateurs actuels et 32 ha difficilement accessibles. Dans l'ensemble de la zone d'étude, les impacts majeurs au niveau agricole ont déjà eu lieu. Quatre fermes ont été démantelées suite à l'expropriation et une autre ferme a été relocalisée plus au sud. Les agriculteurs ont été compensés pour les dommages subis lors de l'expropriation de leurs terres et pour la dépréciation de terres enclavées par le projet. De plus, plusieurs producteurs ont compensé la perte de terres productives en achetant ou en louant des terres.

L'autoroute entraînera la perte d'environ 115,4 ha de boisés et implique la traversée d'une zone importante à faible capacité portante et des zones potentielles pour l'orignal et le chevreuil. Au niveau visuel, l'autoroute s'intègre bien dans le paysage régional et permet aux usagers d'en apprécier les attraits majeurs, tel le village de Sainte-Luce-sur-Mer.

De Bic à Saint-Anaclet, deux résidences dans le secteur de Bic à l'intersection de la route 132 et de l'autoroute 20 et une douzaine de résidences au sud de Rimouski au croisement de l'autoroute 20 avec le deuxième rang subiront des niveaux sonores variant de 56 à 59 dBA. Ces impacts sonores ne nécessitent pas des mesures de mitigation à court terme.

L'autoroute engendrera un impact sonore positif pour les résidents riverains de la route 132, en réduisant les débits de circulation sur cette route.

Considérant que la pénétration dans Rimouski se fait par la route 232 avec une limite de vitesse de 50 km/h, deux résidences subiront un impact sonore fort et 18 autres résidences subiront un impact faible à moyen. Si un pourcentage de 6% de camions était constaté, l'ouverture de l'avenue Léonidas serait indispensable pour réduire l'impact (lien avec l'échangeur Léonidas). Si la pénétration dans Rimouski aurait été par Arthur-Buies, des impacts sonores importants sur le milieu résidentiel situé du côté sud de ce boulevard auraient eu lieu.

3.4 SCENARIO 2, VARIANTE 1 (TRACE DE L'AUTOROUTE DE BIC A MONT-JOLI)

Cette dernière solution répond aussi au besoin des vingts (20) prochaines années et permet de s'ajuster à toute hausse de circulation dans l'avenir par l'addition d'une deuxième chaussée. Elle implique sensiblement les mêmes avantages et inconvénients que la solution précédente, mais elle affecte en plus une partie importante du milieu agricole situé entre Sainte-Luce et Mont-Joli, soit 120 ha et 33 exploitations supplémentaires seraient touchées par l'emprise, (perte de bons sols de catégorie A et B, soit environ 71 ha, dont 65 ha sont utilisés pour le foin et le grain et 6 ha pour la culture maraîchère, création de 335 ha de résidus de terres isolés des sites d'exploitations, dont environ 220 ha ont été achetés par le ministère des Transports du Québec, 85 ha isolés peuvent être rendus accessibles par un passage en marge du ruisseau des Prairies, 10 ha de résidus difficilement accessibles encore en négociation dans le cadre du processus d'expropriation et 20 ha sont accessibles, de problèmes d'alimentation en eau des animaux de pacage causés par un détournement de cours d'eau (sept (7) producteurs sont concernés, dont trois (3) sont règlés à l'expropriation et les autres sont en pourparlers).

Cette solution implique aussi une perte supplémentaire de 41,7 ha de boisé, la traversée de deux ruisseaux à truite, la coupe partielle d'une cèdrière. Mais tout comme la solution précédente, elle s'intègre bien au paysage régional et permet aussi de dynamiser l'espace entre Saint-Luce et Mont-Joli en le structurant et en amenuisant l'effet de fermeture visuelle causée par la présence des boisés de conifères.

Cette dernière solution comporte les mêmes impacts sonores que la solution précédente.

3.5 CHOIX DU TRACE RETENU

Sur le plan technique, le tracé de l'autoroute est supérieur au réaménagement de la route 132, car il permet de répondre aux besoins des vingts prochaines années tout en ayant la possibilité de répondre aux besoins futurs à très long terme, il permet aussi de séparer la circulation de transit et la circulation locale en redonnant à la route 132 une fonction locale et il permet d'offrir aux usagers des conditions de déplacement plus adéquates à la circulation de transit.

Sur le plan environnemental, le tracé de l'autoroute affecte moins le milieu bâti de la région qui est concentré le long de la route 132, mais par contre, il affecte grandement le milieu agricole. Le réaménagement de la route 132 nécessiterait un grand nombre d'expropriations et occasionnerait un impact sonore important sur le milieu bâti, le long de la route 132, car plusieurs zones critiques sont traversées. L'accès à Rimouski se faisant par la route 232, au lieu du boulevard Arthur-Buies, les impacts sur le milieu bâti seront grandement minimisés et seulement deux résidences situées sur la route 232 subiront des impacts sonores forts.

Le tracé d'autoroute à une chaussée de Bic à Sainte-Luce avec l'utilisation de la route 132, sans correctif de Sainte-Luce à Sainte-Flavie est la meilleure solution. Ce scénario est, en général, de moindre impact environnemental que le réaménagement de la route 132, exception faite du milieu agricole. De plus, il répond de façon très satisfaisante aux problèmes de circulation entre Bic et Mont-Joli.

4.0 DESCRIPTION TECHNIQUE DU PROJET

Le présent chapitre présente les caractéristiques techniques du projet routier qu'entend réaliser le ministère des Transports, de même que les phases de construction et les coûts de construction des deux premières phases.

4.1 CARACTERISTIQUES GEOMETRIQUES

Le projet routier actuellement à l'étude prévoit, dans un premier temps, la réalisation d'une chaussée bidirectionnelle sur une distance de 31.0 km, entre Bic et Sainte-Luce. Ultérieurement, une seconde chaussée pourrait être ajoutée à la première. Les principales caractéristiques géométriques de l'autoroute projetée sont résumées au tableau 2, alors que les figures 1 et 2 présentent les sections-types (phase initiale). La route projetée sera conçue pour assurer en tout temps une vitesse de croisière de 100 km/h.

La chaussée (2 voies) proprement dite aura une largeur minimale de 13,30 m; elle se composera de deux voies de circulation de 3,65 m chacune et d'un accotement non pavé de 3 m de chaque côté. La construction de la chaussée à 2 voies se fera généralement du côté sud de l'emprise, à l'exception des échangeurs Brillant et Lausanne où la chaussée nord sera construite de même que pour le tronçon de l'autoroute situé entre l'avenue de la Cathédrale jusqu'aux environs de l'intersection avec le chemin de fer.

La construction d'une voie lente en direction est est prévue de la rue Tessier à la route 232 et de la route Brillant à la route Mitoyenne. En direction ouest, une voie lente sera construite à l'est de la route Mitoyenne sur environ 700 mètres et du pont de la rivière Rimouski à la rue Lausanne.

TABLEAU II: Caractéristiques géométriques de l'autoroute

Longueur du projet:	33,3 km (Bic à Sainte-Luce) 8,5 km (Sainte-Luce à Mont-Joli)
Nombre de voies:	Projet initial: 1 chaussée à 2 voies Projet final (à long terme): 2 chaussées à 2 voies
Largeur de la bande centrale:	33 m
Vitesse de design:	110 km/heure
Vitesse affichée:	100 km/heure
Largeur d'emprise:	Variable (90 m) [a]
Largeur des voies:	3,65 m 3,5 m (voies lentes)
Largeur des accotements:	Variable (2,0 m à 3 m)
Nombre d'échangeurs:	6 (Bic à Sainte-Luce) 1 (Sainte-Luce à Mont-Joli)
Nombre de ponts sur rivière:	1 (rivière Rimouski)

[a] Le ministère des Transports a déjà acquis les terrains nécessaires pour construire les 4 voies de l'autoroute.

FIGURE 1: Section-type de la plate-forme projetée (13,3 m)

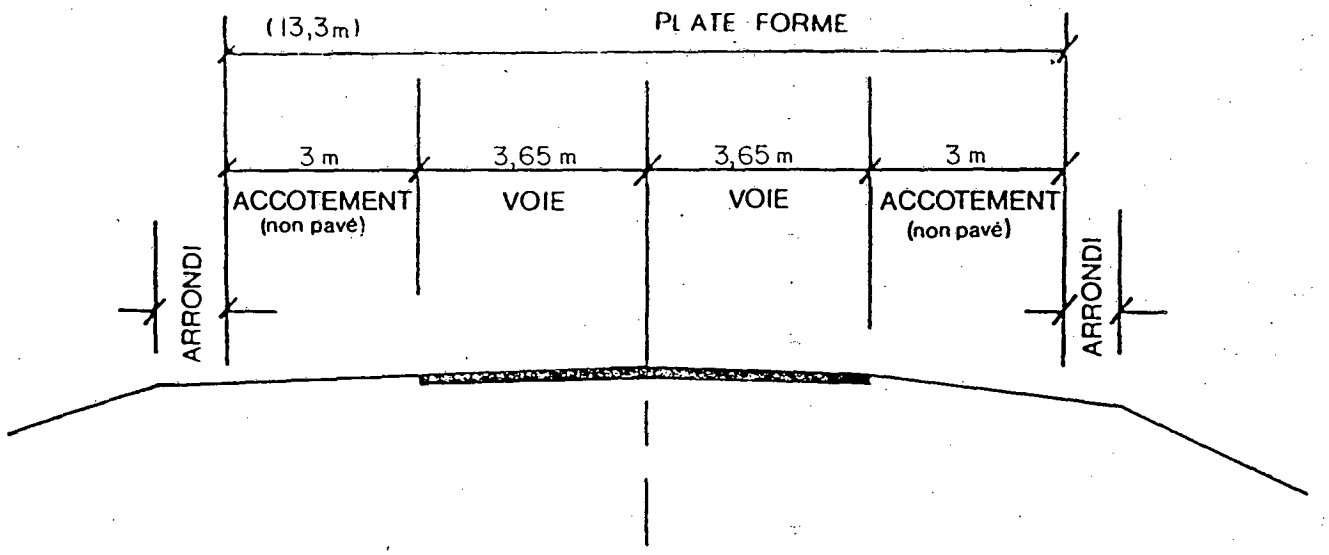
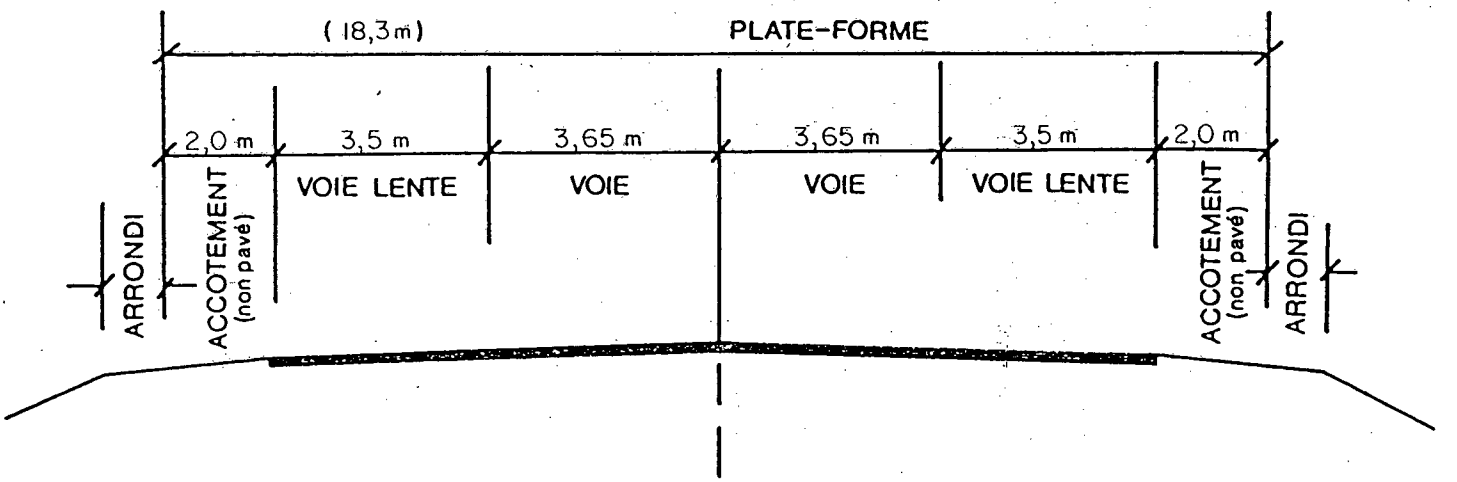


FIGURE 2: Section-type de la plate-forme projetée (18,3 m)



Au début du projet, l'aménagement d'une intersection à niveau assurera le lien entre la route 132 et l'autoroute 20. Puis, six échangeurs seront construits entre Bic et Sainte-Luce pour desservir les municipalités traversées. Ils se retrouvent au niveau des routes Brillant, Lausanne, Sainte-Odile (232), Léonidas, Père-Nouvel et 298. Ces échangeurs sont des carrefours dénivelés de type "parclo", à l'exception de l'échangeur Léonidas qui est du type "trompette". Au niveau de la route Brillant, seule la structure permettant à la route Brillant d'enjamber l'autoroute sera construite au cours de la première phase. Des voies de service seront aussi construites pour maintenir un lien routier entre la route 232 et la route Poirier par le deuxième rang. Ainsi une voie de service sera aménagée au sud de l'autoroute entre les échangeurs Sainte-Odile (232) et Léonidas et une autre voie de service au nord de l'autoroute reliera le deuxième rang et la route Poirier.

Le déboisement de l'emprise ne s'effectuera pas sur toute la largeur; la première phase du projet ne prévoit le déboisement que pour la chaussée à construire.

4.2 PHASES DU PROJET ET COUTS

L'échéancier de réalisation du projet prévoit trois phases de construction.

La première phase (Bic à la route 232) comporte la construction d'une chaussée d'autoroute à 2 voies. La deuxième phase (route 232 à la route 298) comporte aussi la construction d'une chaussée d'autoroute à 2 voies. La troisième phase englobe la construction de la deuxième chaussée à 2 voies et le prolongement de l'autoroute de Sainte-Luce à Mont-Joli.

Le prolongement de l'autoroute de Sainte-Luce à Mont-Joli sera conditionnelle à la fin des travaux des deux premières phases, des besoins futurs et des priorités du ministère des Transports.

Le coût des deux premières phases s'élève à 37 100 000$ et se répartit comme suit:

PHASE I:	Bic - Des Saules (10.4 km)	10 100 000$
	Tessier - route 232 (1.1 km)	3 500 000$
	Sous-total:	13 500 000$
PHASE II:	Route 232 - Avenue Léonidas (4.5 km)	7 300 000$
	Avenue Léonidas - Avenue Père-Nouvel (7.4 km)	10 300 000$
	Avenue Père-Nouvel - route 298 (7.6 km)	5 900 000$
	Sous-total:	23 500 000$
PHASES I ET II	**Total:**	**37 100 000$**

5.0 ANALYSE DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

Les impacts du projet ont été identifiés, analysés pour chaque milieu d'étude (bâti, sonore, agricole, biophysique et visuel).

L'impact est majeur lorsque la vocation, la viabilité de l'élément touché est remise en cause par le projet. L'impact est mineur lorsque la qualité et la productivité de l'élément touché ne sont pas affectées de façon significative. L'impact est moyen lorsque l'élément touché est affecté sans que sa viabilité soit en cause.

5.1 IMPACT SUR LA CIRCULATION

La construction d'une chaussée bidirectionnelle sur une distance de 31,0 km entre Bic et Sainte-Luce améliorera les conditions de déplacement pour la circulation de transit et la circulation régionale entre ces deux localités. Ce projet routier permettra aussi de décongestionner la route 132 dans le secteur de Rimouski. De plus, ce projet amènera des retombées économiques au cours de sa construction pour la région.

5.2 MILIEUX COMMERCIAL ET BATI

L'autoroute traverse principalement des zones boisées et/ou agricoles, sauf pour l'agglomération de Rimouski.

Les impacts sont mineurs et ils se situent au niveau de l'échangeur Lausanne et à l'intersection du boulevard du Sommet et de l'autoroute. Certains commerces et habitations seront entourés de route dans le secteur de l'échangeur Lausanne. Par ailleurs, les commerces routiers situés sur la route 132 susceptibles d'être affectés sont au nombre de trente-neuf (stations-services, restaurants, bars laitiers, casse-croûte, motel, dépanneurs et dépanneurs station-service). La construction de l'autoroute n'aura pas simplement des effets négatifs, car elle aura aussi un impact positif pour les nombreux résidents situés le long de la route 132 (milieu sonore).

5.3 MILIEU SONORE

De Bic à Saint-Anaclet, deux résidences dans le secteur de Bic à l'intersection de la route 132 et de l'autoroute 20 et une douzaine de résidences au sud de Rimouski au croisement de l'autoroute 20 avec le deuxième rang subiront des niveaux sonores variant de 56 à 59 dB(A).

De plus, la pénétration dans Rimouski se faisant par la route Sainte-Odile (232), le réaménagement de cette route entraînera un impact sonore fort pour deux résidences, alors que dix-huit autres résidences subiront un impact sonore faible à moyen.

Mais l'autoroute entraînera un impact sonore positif pour les résidents riverains de la route 132 entre Bic et Sainte-Luce.

5.4 MILIEU AGRICOLE

L'autoroute 20 sera construit presqu'exclusivement en milieu agricole. Environ 1 425 ha de terres agricoles, 65 exploitations agricoles, 263 lots seront touchés directement ou indirectement par le projet autoroutier. La majorité des fermes touchées sont des exploitaitons laitières ayant des sols de potentiel agricole A (Classe 1, 2, 3: bon). Le tracé actuel du projet autoroutier passe en majorité sur des terres zonées agricoles (C.P.T.A.Q.) pour lesquelles le minitère des Transports a des droits acquis en vertu de la loi. Seules les modifications à l'échangeur Sainte-Odile demanderont des autorisations de la C.P.T.A.Q.

La superficie totale des terres agricoles directement affectées par l'emprise de la route est de l'ordre de 334 ha, dont 180 ha sont en culture. Ces pertes de superficies en culture pourraient être réduites temporairement de près de la moitié, car le projet initial comporte la construction d'une seule chaussée. Le ministère des transports pourrait permettre aux producteurs agricoles de les utiliser et de récupérer 72 ha des terres productives. L'autoroute entraînera aussi la création de résidus de terres plus ou moins accessibles.

Dans l'ensemble de la zone d'étude, les impacts majeurs au niveau agricole ont déjà eu lieu. Quatre fermes ont été démantelées suite à l'expropriation et une autre ferme a été relocalisée plus au sud. De plus, plusieurs producteurs ont compensé la perte de terres productives en achetant ou en louant des terres. Les indemnités accordées aux agriculteurs lors de l'expropriation ont compensé les agriculteurs pour les pertes de terres productives et la dépréciation des terres enclavées par le projet.

5.5 MILIEU BIOPHYSIQUE

L'impact sur la forêt et la faune terrestre est considéré comme mineur, car les zones affectées sont déjà perturbées et relativement pauvre en gibier. Les principales mesures de mitigation concernent la protection de l'habitat du saumon de l'Atlantique dans la rivière Rimouski, en assurant la stabilité des berges des tributaires de cette rivière.

5.6 MILIEU VISUEL

Le projet autoroutier, sur la majorité de son parcours, s'intègre très bien à l'environnement visuel. Le tracé évite et protège les bassins visuels sensibles du littoral et des ensembles agricoles ainsi que la plupart des enveloppes perceptuelles des agglomérations. L'analyse des paysages régionaux et locaux n'indique aucun impact d'importance globale majeure, six (6) perturbations d'importance globale moyenne et dix (10) autres d'importance globale mineure. Dans l'ensemble, le potentiel visuel de l'autoroute est élevé, car on traverse plusieurs unités de paysage. Particulièrement, trois (3) zones d'intérêt visuel fort ponctueront les cheminements et attireront l'attention des usagers, ce sont: la traversée des paysages de Bic, la découverte de la ville de Rimouski et du village de Sainte-Luce-sur-Mer.

6.0 MESURES DE MITIGATION

6.1 MILIEU BATI

- L'aménagement de l'échangeur Sainte-Odile sera réalisé de façon à favoriser une pénétration dans Rimouski par la route 232, plutôt que par le boulevard Arthur-Buies. La liaison entre l'échangeur Léonidas et le secteur industriel serait également un élément essentiel pour limiter les impacts majeurs dans la montée Sainte-Odile.

6.2 MILIEU SONORE

- Les secteurs au nord de l'autoroute situés entre les chaînages 310 + 00 à 370 + 00 et 392 + 00 à 452 + 00 devraient faire l'objet d'une attention particulière par la ville de Rimouski afin de régir la construction résidentielle en bordure de la limite de l'emprise de l'autoroute. Ces terrains sont présentement zonés agricoles par la municipalité, mais ils ne sont pas protégés par la C.P.T.A.Q., de sorte qu'ils peuvent être l'objet d'un développement résidentiel dans le futur.

6.3 MILIEU AGRICOLE

- Permettre l'usufruit des terres dans la portion de l'emprise non utilisée lors de la première phase du projet autoroutier (à voies).

- Rendre les résidus achetés conformément au règlement sur la disposition des immeubles excédentaires.

- Construction d'une voie de service de l'avenue Cathédrale jusqu'au lot 392.

6.4 MILIEU BIOPHYSIQUE

- Limiter le déboisement à l'emprise nécessaire à la construction d'une chaussée.

- Interdire le dépôt des matériaux de déblai en bordure de l'emprise de façon à ne pas nuire au drainage de surface et à ne pas remblayer les racines.

- Stabiliser les berges des ruisseaux traversés par l'autoroute en reboisant les surfaces pertubées.

6.5 MILIEU VISUEL

- Scarification d'une partie de l'ancienne route 132 à l'intersection de l'autoroute et ameublissement du sol et ensemencement de graminés et/ou de légumineuses.

- Implanter une strate arbustive au coin nord-est de l'intersection et le long de la voie d'accès à l'autoroute 20, côté nord.

- Masquer le banc d'emprunt par des écrans naturels (boisés).

- Etablir des plantations sur les pentes.

- Installer des jeux de pierres sous les dalles de pont pour minimiser les surfaces de béton.

- Conserver le maximum de végétation existante entre les bretelles de l'échangeur et nettoyer la bordure des boisés.

- Façonner les coupes de roc de façon à imiter les affleurements rocheux.

7.0 CONCLUSION

L'aménagement d'un lien autoroutier à une chaussée de Bic à Sainte-Luce et l'utilisation de la route 132 jusqu'à Sainte-Flavie est la solution qui résoud les problèmes de circulation actuels les plus importants dans ce secteur.

Les principaux impacts sur l'environnement pour ce projet sont reliés au milieu agricole. Les mesures de mitigation déjà prévues au projet et celles préconisées dans la présente étude (végétation des remblais et déblais, usufruit des portions de terres lors de la première phase de construction, plantations d'arbres...) ont pour but de minimiser les impacts appréhendés sur l'environnement naturel et humain. Les impacts sur le milieu agricole les plus importants ont déjà eu lieu. L'expropriation du tracé de l'autoroute a déjà amené le démantèlement de quatre (4) fermes et la relocalisation d'une autre ferme. Suite à l'expropriation du tracé, plusieurs producteurs agricoles ont compensé la perte de terres productives en achetant ou en louant des terres.

Après la construction de l'autoroute, quelques producteurs auront à compenser les pertes de terres en parcourant une certaine distance pour rejoindre leurs résidus de terre. Mais ces producteurs ont été compensés pour ces pertes et la dépréciation de leurs terres au cours de l'expropriation.

La modification à l'échangeur Sainte-Odile (232) favorisant une entrée directe dans Rimouski, plutôt que par le boulevard Arthur-Buies, évite les conséquences négatives sur un secteur à vocations résidentielle, commerciale et institutionnelle. La liaison entre l'échangeur Léonidas et le quartier industriel permettrait de répartir la circulation et d'éviter les impacts futurs le long de la route Sainte-Odile (232).

Enfin, l'amélioration des conditions de circulation pour la circulation de transit et la circulation régionale, la décongestion de la route 132 et la faible gravité des impacts résiduels sur l'environnement provoqués par ce projet font que le ministère des Transports du Québec est justifié d'aller de l'avant avec ce projet de liaison routière qui répond aux problèmes de circulation dans cette région, tout en minimisant les impacts sur l'environnement dans cette région.

MINISTERE DES TRANSPORTS
QTR A 052 043