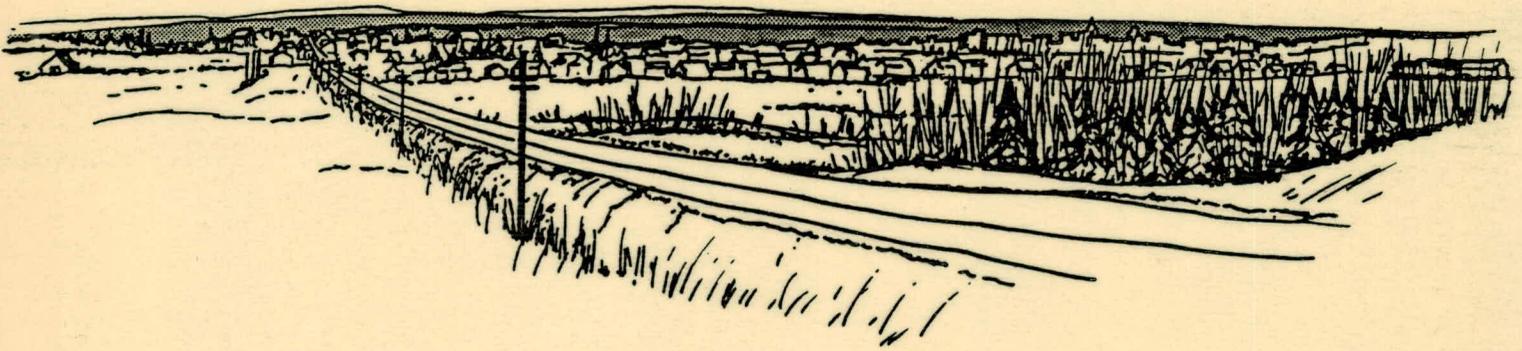




Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement



Étude environnementale
Liaison routière Bic/Mont-Joli

CANQ
TR
GE
PR
115
Rés.

Urbatique inc.
61 D'Auteuil
Québec, Qué.
G1R 4C2

Résumé

Août
1987

469968

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

CANQ
TR
GE
PR
115
R&S.

TABLE DES MATIERES

	Page
<u>AVANT-PROPOS</u>	1
<u>1.0 INTRODUCTION</u>	2
<u>2.0 PROBLEMATIQUE DU PROJET</u>	4
2.1 CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE LA ROUTE 132	4
2.2 CIRCULATION ET CAPACITE	4
2.3 RECHERCHE DES SOLUTIONS	7
<u>3.0 INVENTAIRE DU MILIEU RECEPTEUR</u>	9
3.1 MILIEU BIOPHYSIQUE	9
<u>3.1.1 Physiographie et hydrologie</u>	9
<u>3.1.2 Flore</u>	9
3.1.2.1 Forêt	9
3.1.2.2 Marais et tourbière	10
<u>3.1.3 Faune</u>	10
3.1.3.1 Poissons	10
3.1.3.2 Oiseaux	11
3.1.3.3 Faune terrestre	11
3.2 MILIEU HUMAIN	12
<u>3.2.1 Contexte socio-économique</u>	12

TABLE DES MATIERES (suite)

	Page
<u>3.2.2</u> <u>Population active et indice de spécialisation</u>	12
<u>3.2.3</u> <u>Activité touristique et récréative</u>	12
<u>3.2.4</u> <u>Evolution des ménages</u>	14
<u>3.2.5</u> <u>Espaces disponibles pour fins résidentielles</u>	14
<u>3.2.6</u> <u>Activité commerciale régionale</u>	15
<u>3.2.7</u> <u>Milieu agricole</u>	15
<u>3.2.8</u> <u>Infrastructure de transport</u>	18
<u>3.2.9</u> <u>Le patrimoine bâti</u>	18
<u>3.2.10</u> <u>Archéologie</u>	20
3.3 MILIEU VISUEL	20
3.4 MILIEU SONORE	21
<u>4.0</u> <u>ANALYSE DES SOLUTIONS</u>	26
4.1 SCENARIO 1 (REAMENAGEMENT DE LA ROUTE 132 DE BIC A SAINTE-FLAVIE)	26
4.2 SCENARIO 1, VARIANTE 1 (REAMENAGEMENT DE LA ROUTE 132 DE BIC A SAINTE-FLAVIE AVEC VOIE DE CEINTURE A RIMOUSKI)	27
4.3 SCENARIO 2 (AUTOROUTE DE BIC A SAINTE-LUCE ET ROUTE 132 DE SAINTE-LUCE A SAINTE-FLAVIE)	28
4.4 SCENARIO 2, VARIANTE 1 (TRACE DE L'AUTOROUTE DE BIC A MONT-JOLI)	30
4.5 CHOIX DU TRACE RETENU	31



TABLE DES MATIERES (suite)

	Page
<u>5.0 DESCRIPTION TECHNIQUE DU PROJET</u>	33
5.1 CARACTERISTIQUES GEOMETRIQUES	33
5.2 PHASES DU PROJET ET COUTS	35
<u>6.0 ANALYSE DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT</u>	37
6.1 IMPACT SUR LA CIRCULATION	37
6.2 MILIEUX COMMERCIAL ET BATI	37
6.3 MILIEU SONORE	40
6.4 MILIEU AGRICOLE	41
6.5 MILIEU BIOPHYSIQUE	42
6.6 MILIEU VISUEL	42
<u>7.0 MESURES DE MITIGATION</u>	43
7.1 MILIEU BATI	43
7.2 MILIEU SONORE	43
7.3 MILIEU AGRICOLE	43
7.4 MILIEU BIOPHYSIQUE	44
7.5 MILIEU VISUEL	44

TABLE DES MATIERES (suite)

	Page
<u>8.0 CONCLUSION</u>	46

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: Population active par secteur d'activité économique, division de recensement de Rimouski, Province de Québec, 1981 et indice de spécialisation	13
TABLEAU III: Evaluation sommaire de la répartition de la popu- lation à proximité et dans Rimouski	16
TABLEAU IV: Superficie des zones non-agricole et agricole dans la zone d'étude	17
TABLEAU V: Biens culturels dotés d'un statut juridique	19
TABLEAU VI: Tableau évaluant le potentiel visuel de chaque unité par secteur d'analyse selon les catégories excellent, fort, moyen, faible	22
TABLEAU VII: Caractéristiques géométriques de l'autoroute	34

LISTE DES CARTES

	Page
CARTE 1: Zone d'étude	3
CARTE 2: Réseau routier régional	5
CARTE 3: Impacts et mesures de mitigation ponctuels	38
CARTE 4: Impacts et mesures de mitigation ponctuels	39

AVANT-PROPOS

Le présent document constitue un résumé élaboré à partir de l'étude d'impact sur l'environnement relative au projet de la liaison routière Bic/Mont-Joli.

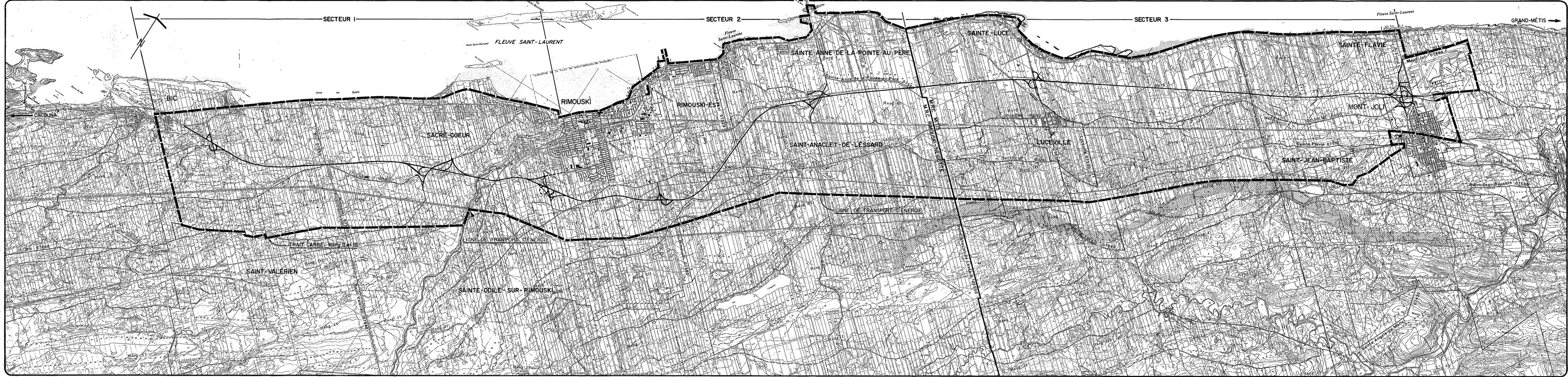
Il reprend les informations du rapport principal, les plus essentielles pour la bonne compréhension de la nature du projet et décrit les impacts environnementaux qui lui sont attribués.

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 dresse le bilan des inventaires des principales caractéristiques des milieux physique, biologique, agricole, humain, sonore, archéologique et patrimoine bâti.
- Le chapitre 4 analyse les différents scénarios élaborés.
- Le chapitre 5 fait la description technique du projet retenu.
- Les chapitres 6 et 7 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 8 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)

2.0 PROBLEMATIQUE DU PROJET

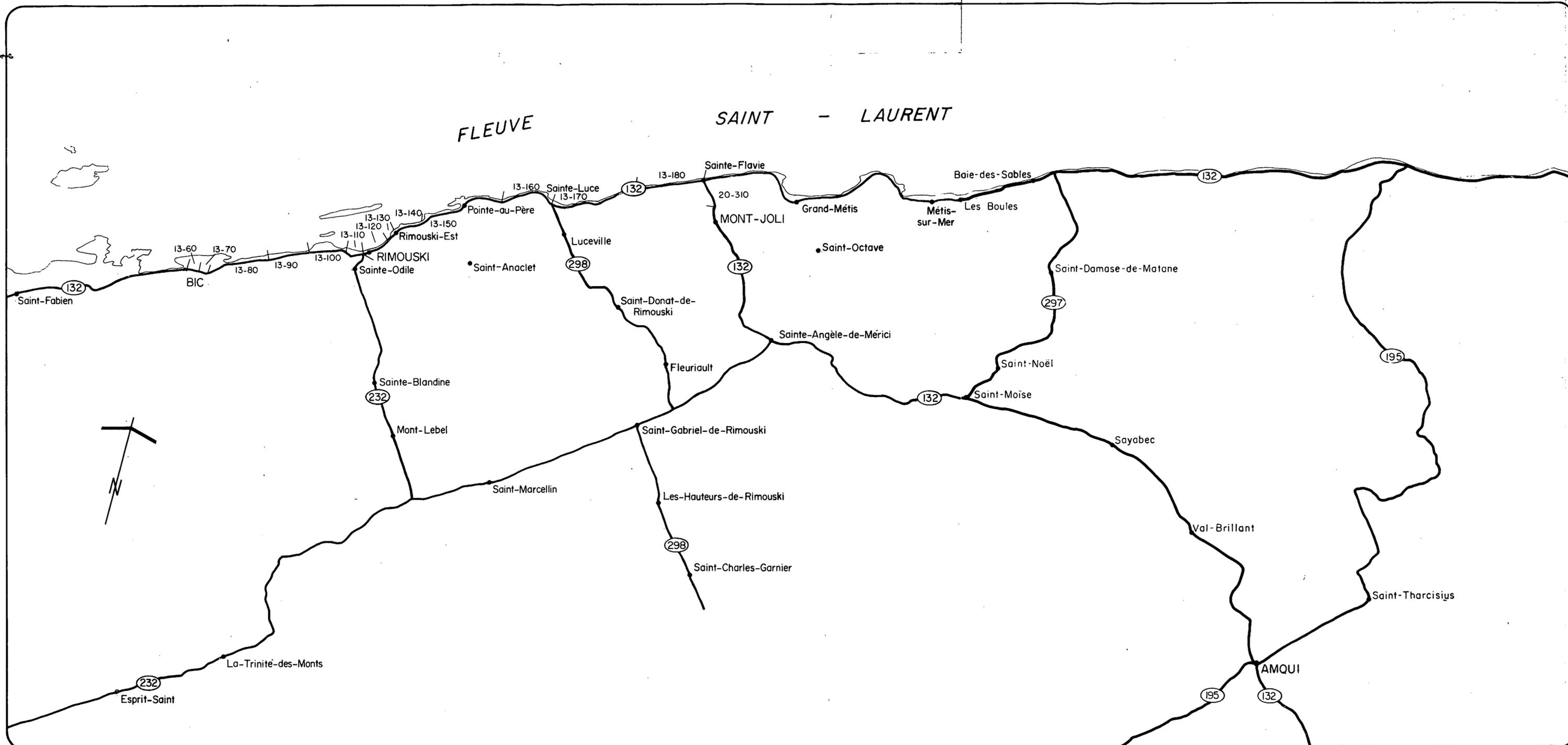
2.1 CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE LA ROUTE 132

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).

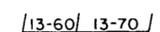
2.2 CIRCULATION ET CAPACITE

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

-  INVENTAIRE ROUTIER
-  ROUTE PROVINCIALE ET RÉGIONALE

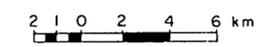


TABLEAU I: Caractéristiques géométriques de la route 132 de Bic à Mont-Joli excluant Rimouski, tronçon 13 et 20

SECTIONNES	BIC	SACRE-COEUR	POINTE-AU-PERE		STE-LUCE		STE-FLAVIE	MONT-JOLI
	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)	<u>6,70</u>	<u>6,70</u>	14,60 à 15,80	<u>6,70</u> à 7,30	7,30	7,30	7,30	7,3 à 14,6
Largeur d'accot. de chaque côté (m)	3,0	<u>2,4</u>	1,2	3,3	3,0	<u>2,7</u>	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	<u>30</u>	<u>29</u>	100	<u>34</u> à <u>52</u>	<u>51</u>	<u>52</u>	<u>49</u> à <u>56</u>	<u>50</u> 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 INVENTAIRE DU MILIEU RECEPTEUR

3.1 MILIEU BIOPHYSIQUE

3.1.1 Physiographie et hydrologie

Le territoire d'étude se présente sous la forme de terrasses marines bordé au nord par le fleuve Saint-Laurent et au sud par les hautes terres des premiers contreforts des Appalaches. Le relief relativement plat le long de la côte s'accroît vers le sud. Les dépôts de surface sont d'origine marine dans les basses terres et fluvioglaciales dans les hautes terres. La roche-mère est principalement représentée par des roches sédimentaires et volcaniques ayant subi un métamorphisme. La zone d'étude ne comporte pas de lacs ou étangs importants. Le seul cours d'eau d'importance parmi les douzes rivières se déversant au fleuve est la rivière Rimouski.

3.1.2 Flore

3.1.2.1 Forêt

La forêt couvre une superficie importante du territoire d'étude. Elle se compose principalement de peuplements mixtes composés de sapins baumiers, d'épinettes blanches, de thuyas et de bouleaux jaunes, bouleaux blancs et des peupliers. Quelques rares érablières se retrouvent sur le territoire d'étude au sud de Sacré-Coeur et à Mont-Joli.

3.1.2.2 Marais et tourbière

Le littoral se caractérise par la présence de marais salés intertidaux dominés par une strate herbacée (spartine) adaptée à l'inondation et à l'exondation des marées. De nombreuses tourbières occupent aussi des sols mal drainés à l'intérieur des terrasses marines. L'exploitation de la tourbe se fait à Pointe-au-Père.

3.1.3 Faune

3.1.3.1 Poissons

La rivière Rimouski est le cours d'eau qui présente le plus grand intérêt pour la faune aquatique. Il s'agit d'une rivière à saumon où en 1980, 148 saumons ont été capturés. D'autres espèces se retrouvent aussi dans cette rivière, soit l'omble de fontaine, l'anguille d'Amérique, le naseux noir, le mené de lac, le meunier noir et le chabot visqueux. Les autres cours d'eau de moindre importance offre dans certains cas un certain potentiel pour la truite mouchetée tel le ruisseau des Prairies. Une pisciculture sur le boulevard du Sommet à Rimouski et quelques étangs artificiels pour la pêche à la truite mouchetée se retrouvent aussi sur le territoire.

L'écosystème intertidal constitue un habitat très riche où de nombreuses espèces d'eaux salées se retrouvent hareng, anguille, éperlan, capelan, buccin et mye commune utilisent ce secteur et sont exploités par l'homme.

3.1.3.2 Oiseaux

Les oiseaux migrateurs utilisant les marais intertidaux constituent l'élément majeur de la faune avienne du secteur d'étude. De très nombreuses espèces d'oiseaux de rivage (bécasseaux et pluviers) séjournent dans les marais intertidaux au cours de leur migration. La sauvagine y est également bien représentée: trois espèces d'oies et huit espèces de canards de surface fréquentent les marais. La zone de Rimouski est considérée comme l'une des plus importantes pour la production d'eider à duvert de tout le système du Saint-Laurent. Enfin, au sud de la tourbière de Pointe-au-Père, on retrouve des oiseaux prédateurs en abondance au printemps.

3.1.3.3 Faune terrestre

Trois espèces de gros gibiers sont susceptibles de se retrouver dans le territoire d'étude: l'orignal, le cerf de virginie et l'ours noir. Leur densité est faible, à l'exception d'un territoire entre Rimouski-Est et Luceville où il existe une petite concentration d'orignaux.

Les autres gibiers terrestres sont principalement représentés par la gélinotte huppée et le lièvre d'Amérique qui occupent les forêts mixtes. Quelques espèces d'animaux à fourrure se retrouvent aussi sur le territoire tels le renard roux, le rat musqué, la marte d'Amérique, le pékan, l'hermine, le vison d'Amérique, la loutre, le lynx roux et le loup-cervier. Le trappage s'exerce principalement sur le rat musqué dans les fossés de drainage et le long de la voie ferrée.

3.2 MILIEU HUMAIN

3.2.1 Contexte socio-économique

La zone d'étude comprend en tout ou en partie, onze municipalités appartenant à deux Municipalités Régionales de Comté au sein de la région administrative 01. Contrairement à la tendance générale observée depuis au moins quinze (15) ans dans le Bas Saint-Laurent/Gaspésie, la zone d'étude connaissait une augmentation annuelle de la population de 1,54% avec respectivement 41 626 habitants en 1966 et 52 334 habitants en 1981.

3.2.2 Population active et indice de spécialisation

L'analyse de la répartition de la population active par secteur d'activité économique dans la division de recensement de Rimouski montre une spécialisation dominante des services et des activités reliés au secteur tertiaire (tableau II). Le rôle de métropole régionale du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie que joue Rimouski se traduit par la présence de divers bureaux régionaux du gouvernements fédéral et provincial, d'un hôpital important, d'institutions enseignantes et de siège social de compagnie.

3.2.3 Activité touristique et récréative

Rimouski constitue une ville-étape dans le "tour de la Gaspésie". Deux pôles d'attraction sont aux extrémités est et ouest de la zone d'étude "le parc de Bic" et "les jardins de Métis".

TABLEAU II: Population active par secteur d'activité économique, division de recensement de Rimouski, Province de Québec, 1981 et indice de spécialisation

Secteur d'activité	Population active zone d'étude	X	Population active Province de Québec	X	Indice de spécialisation
Primaire	1 015	4.04	137 645	4.51	0.9
Manufacturier	1 770	7.04	664 050	21.77	0.3
Bâtiment et travaux publics	1 210	4.81	154 350	5.06	1.0
Transports, communication et autres services publics	3 210	12.77	242 295	7.94	1.6
Commerce	4 270	16.99	487 255	15.97	1.1
Finance, assurance et affaires immobilières	1 075	4.28	150 225	4.92	0.9
Services socio-culturels, commerciaux et personnels	9 500	37.79	904 985	29.66	1.3
Administration publique et défense	1 955	7.78	222 510	7.29	1.1
Secteurs non précisés	935	3.72	87 725	2.88	1.3
TOTAL	*25 140	100%	3 051 045	100 %	

* Emploi selon le secteur d'activité par DIVISION de recensement e_1 .

Emploi par secteur d'activité au Québec E_1 .

Indice de spécialisation $e_1 = Isp$

E_1

De nombreuses activités récréatives sont reliées à la flore et à la faune, telles que la pêche sportive au saumon de l'Atlantique sur la rivière Rimouski, la pêche à la truite mouchetée dans certains étangs de pêche et la pêche aux poissons marins sur la côte: anguille, éperlan, plie, poulamon, maquereaux, morue, capelan, buccin et mye commune. La chasse à la sauvagine sur les rives du fleuve et du gros gibier près des tourbières, de même que le trappage du rat musqué se pratiquent dans la région. Les marais salés de Pointe-au-Père sont des sites remarquables pour l'observation des oiseaux et de la flore.

3.2.4 Evolution des ménages

Les ménages ont augmenté de 4,27% annuellement entre 1976 et 1981. La population a vieilli et un certain nombre de changement dans les comportements familiaux: augmentation des familles monoparentales, nombre d'enfant moins nombreux, enfants quittant le foyer familial plus jeune. En 1971, on dénombrait 4.3 personnes par ménage dans la division de recensement de Rimouski, ce taux est maintenant de 3.1. Cette croissance des ménages se traduit par la demande de nouveaux logements dans chacune des municipalités.

3.2.5 Espaces disponibles pour fins résidentielles

En considérant l'augmentation du nombre de ménages au cours de la période de 1976 à 1981 qui est de l'ordre de 300 ménages, les capacités d'accueil actuelles seraient suffisantes pour les vingt prochaines années. La construction des nouveaux logements se ferait principalement à Rimouski et à Mont-Joli.

3.2.6 Activité commerciale régionale

L'importance régionale de Rimouski dans le commerce de détail et la concentration très forte de cette activité au centre-ville font que tout projet routier, susceptible de faciliter aux consommateurs de Rimouski l'accès à la périphérie sud-ouest de la ville, risque d'exercer des pressions concurrentielles fortes sur les commerces existants.

Une évaluation sommaire de la répartition de la population (Tableau III) à proximité et dans Rimouski vient appuyer le fait que des pressions peuvent s'exercer pour la création d'un centre commercial dans la périphérie sud-ouest de la ville de Rimouski. On note au tableau III que les quartiers Sacré-Coeur, Nazareth, Sainte-Odile et Terrasse Arthur-Buies situés dans la partie ouest de la ville de Rimouski auxquels s'ajoutent la municipalité de Bic, comptent environ 19 000 personnes comparativement à environ 27 000 personnes pour les quartiers est de Rimouski de même que les municipalités de Rimouski est, Pointe-au-Père et Sainte-Luce.

Nous tenons à préciser que cette évaluation est partielle et ne sert qu'indicateur d'un certain marché potentiel situé à l'ouest de Rimouski.

3.2.7 Milieu agricole

Le milieu agricole se délimite entre les rives du fleuve et les premiers contreforts appalachiens en une plaine valonneuse se prêtant bien à l'activité agricole malgré certaines contraintes naturelles. Ces contraintes ont amené Rimouski à se spécialiser dans la production laitière. Le tableau IV illustre l'importance de la zone agricole par rapport à la zone non-agricole pour chacune des municipalités dans la zone d'étude.

TABLEAU IV: Superficie des zones non-agricole et agricole dans la zone d'étude

Municipalités	Zone d'étude (ha)	Zone non-agricole(*) (ha)	Zone agricole(**) (ha)
Bic	2 775	103	2 672
Sacré-Coeur	2 581	781	1 800
Rimouski	3 441	1 629	1 812
Rimouski-Est St-Anaclet	4 902	1 072	3 830
Sainte-Luce Luceville	6 141	384	5 757
Sainte-Flavie	3 134	571	2 563
Mont-Joli			
TOTAL	22 974	4 540 (20%)	18 439 (80%)

* Zone non-agricole: Terres non retenues pour fins de contrôle par la Loi de Protection du Territoire agricole (zone blanche) (Terres à vocation résidentielle, commerciale, publique, institutionnelle, industrielle et agricole (municipale)).

** Zone agricole: Terres retenues pour fin de contrôle par la Loi de Protection du Territoire agricole.

Référence: Carte d'affectation du sol.

Entre 1971 et 1981, quelques 2058 ha de terres ont été déboisées dans les municipalités de la zone d'étude. Les superficies de terre cultivées et de pâturages ont diminué au profit des jachères et des superficies non-utilisées.

3.2.8 Infrastructure de transport

Outre les infrastructures du réseau routier, il existe du transport ferroviaire, maritime et aérien qui desservent Rimouski et les environs. Le Canadien National fait le transport des passagers et des marchandises. Une moyenne de six trains traversent quotidiennement la municipalité. Deux ports sont ouverts à l'année, soit les ports de Rimouski-est et de Pointe-au-Père. Les aéroports de Mont-Joli et de Rimouski.

3.2.9 Le patrimoine bâti

Les événements et les éléments à valeur patrimoniale se retrouvent principalement le long de la route 132. Le tableau V présente les biens culturels dotés d'un statut juridique. Les styles et époques de l'architecture domestique sont variés. Plusieurs caractéristiques retiennent l'attention: porte vitrée, flanquée de deux fenêtres verticales, galeries, cuisine d'été, ornementation. Des bâtiments agricoles tels les granges ponctuent le paysage. L'architecture institutionnelle se retrouve dans les agglomérations: la cathédrale, les églises, les commerces. Des croix de chemin se rencontrent à plusieurs intersections (ex: 2^e rang-route 132). Des oratoires, sanctuaires, grottes se retrouvent dans les lieux de pèlerinage (Sainte-Luce-sur-Mer, Mont-Joli). Des églises remarquables dans les municipalités de Sainte-Luce-sur-Mer et à Rimouski se retrouvent dans la zone d'étude. Il existe aussi des ateliers (cordonneries, tanneries) ayant conservées leur équipement ancien qui est

TABLEAU V: Biens culturels dotés d'un statut juridique

Endroit	Bâtiment	Date d'érection	Date de classement
Rimouski-Est	Maison Lamontagne 707 du Rivage	ca 1750	74-03-07 monument historique
Saint-Anaclet- de-Lessard	Maison Côté au 3 ^e rang	ca 1800	77-08-11 monument historique
Sainte-Luce- sur-mer	Eglise paroissiale de Sainte-Luce- sur-Mer	1838-1840 Thomas Baillargé. Façade refaite en 1914 par David Ouellet et Pierre Lévesque, archi- tectes. ^(a)	57-01-03 monument

N.B.: Aucun bien culturel classé ou reconnu entre le 1^{er} janvier 1981 et le 29 février 1984.⁽¹⁾

(a) Dossier 50. Les Biens Culturels du Québec. MAC Québec 81.

(1) Addenda au dossier 50, M.A.C., Québec, 1984.

encore utilisé dans certains cas (Luceville). Aucun pont couvert ne se retrouve dans la zone d'étude, bien qu'il en existe cinq dans la région de Rimouski.

3.2.10 Archéologie

L'étude archéologique a permis de mettre à jour des zones à potentiel archéologique pour la période préhistorique et pour la période historique qui serviront à planifier des éventuels inventaires archéologiques sur le terrain, avant le début des travaux de construction.

Ces interventions sur le terrain auront pour but de localiser les sites archéologiques possiblement présents sur le tracé routier, d'en évaluer leur état de conservation, leur superficie, leur contexte stratigraphique, leur âge et leur appartenance culturelle. Le cas échéant, des mesures de mitigation seront proposées pour annuler ou minimiser les impacts de la construction sur les ressources archéologiques.

Il serait souhaitable que le ministère procède à une évaluation archéologique sur les bancs d'emprunt qu'il compte suggérer ou proposer pour le présent projet.

3.3 MILIEU VISUEL

La zone d'étude a été délimitée en unités de paysage reposant sur l'homogénéité ou la dominance d'éléments particuliers et sur la relation avec les grandes composantes du paysage qui sont l'eau, l'eau et le relief, le relief, la concentration du type associée à la vie agricole, la concentration de type associée à une vie urbaine, la végétation. Trois secteurs sont décrits, soient le territoire à l'ouest de la rivière

Rimouski, le territoire à l'est de la rivière de Rimouski jusqu'aux limites est de la municipalité de Pointe-au-Père, le territoire de la limite est de la municipalité de Pointe-au-Père jusqu'à Mont-Joli.

Le tableau VI présente l'évaluation des quarante-sept (47) unités de paysage dans les trois secteurs. Sept unités de paysage ont été classées comme ayant un potentiel visuel excellent, quinze unités de paysage avec un potentiel visuel fort, vingt unités de paysage avec un potentiel visuel moyen et seulement cinq unités de paysage avec un potentiel faible.

L'atmosphère générale s'articule autour du thème de la mer (le fleuve) et du développement urbain en contraste avec les espaces agricoles implantés en retrait au sud. Toute la découverte et l'appréhension des paysages s'esquisse le long du fleuve Saint-Laurent ou selon les mêmes axes est-ouest. La topographie et la structure routière renforcent cette perspective axiale qui se développe surtout le long de la route 132 et des chemins du deuxième et de troisième rangs.

3.4 MILIEU SONORE

La source majeure du bruit dans la zone d'étude provient de la circulation routière sur la route 132. Le climat sonore actuel est acceptable pour l'ensemble de la zone d'étude, mais il existe un certain nombre de secteurs critiques. De Bic à la rivière Rimouski, les résidences les plus rapprochées de la route 132 (20 mètres) sont soumises à des niveaux sonores élevés (65 dB(A)), mais dans l'ensemble, aucun problème sérieux n'est à relever. A Sacré-Coeur, le niveau sonore actuel est élevé (69 dB(A)) et il affecte plus d'une centaine de résidences. Aux alentours de Rimouski, il n'y a pas de problèmes sérieux si ce n'est sur le boulevard Arthur-Buies et la rue de la Cathédrale où le niveau sonore est assez élevé (64 dB(A)). A

TABLEAU VI: Tableau évaluant le potentiel visuel de chaque unité par secteur d'analyse selon les catégories excellent, fort, moyen, faible.

Unité de paysage	SECTEUR I DESCRIPTION	Évaluation du potentiel visuel			Potentiel visuel			
		Lisibilité	Rareté	Ouverture	Excellent 10 et 11 pts	Fort 8,9 pts	Moyen 5,6,7 pts	Faible 3, 4 pts
2a	Bic à Sacré-Coeur	2	1	1				x
2b	Sacré-Coeur à Rimouski	2	1	2			x	
1	Paysage du Bic	4	2	4	x			
3a	Rivière Rimouski	4	3	2		x		
3b	Rivière Rimouski	4	3	2		x		
8b	3 ^e rang sud de Bic	2	1	3			x	
9	4 ^e rang sud du secteur 1	4	2	3		x		
6	2 ^e rang sud de Bic	5	2	2		x		
7a	Paysage agro-forestier	5	2	2		x		
7b	Paysage agro-forestier	2	1	2			x	
8a	3 ^e rang (sud de Bic)	4	2	3		x		
10a	Paysage agricole ouest de la Rivière	3	2	2			x	
10b	Paysage agricole ouest de la Rivière	3	2	2			x	
10c	Paysage agricole ouest de la Rivière	3	2	2			x	

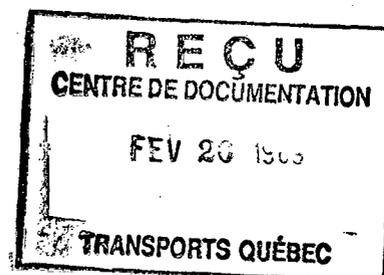


TABLEAU VI: (SUITE)

Unité de paysage	SECTEUR II DESCRIPTION	Evaluation du potentiel visuel			Potentiel visuel			
		Lisibilité	Rareté	Ouverture	Excellent 10 et 11 pts	Fort 8,9 pts	Moyen 5,6,7 pts	Faible 3, 4 pts
5a	Pointe-au-Père	4	3	3	x			
11b	2 ^e rang, boul du Sommet sud	4	3	4	x			
12	3 ^e rang, sud de	2	1	1				x
11a	2 ^e rang, est de la Rivière Rimouski	3	2	2			x	
11c	Paysage agricole (St-Anaclet-Luceville)	2	1	2			x	
11d	St-Anaclet	3	2	2			x	
11e	Luceville	3	1	3			x	
11f	Paysage agricole	2	1	3			x	
11g	Paysage agricole (vue vers le massif St-Jean-Baptiste)	3	2	3		x		
4e	Ferme des Soeurs	3	3	3		x		
4a	Boul. Jessop	3	2	3		x		
4b	Centre-ville de Rimouski	4	3	2		x		
4c	Banlieue	4	1	3		x		
4d	Banlieue	3	1	2			x	
4e	Ferme des Soeurs	3	3	2		x		
4f	Secteur industriel	2	1	1				x
4g	Rimouski-Est	2	1	1				x
4h	Aéroport de Rimouski	2	3	1			x	
13a	Boisé (route Poirier)	1	1	1			x	

TABLEAU VI: (SUITE)

Unité de paysage	SECTEUR III DESCRIPTION	Evaluation du potentiel visuel			Potentiel visuel			
		Lisibilité	Rareté	Ouverture	Excellent 10 et 11 pts	Fort 8,9 pts	Moyen 5,6,7 pts	Faible 3, 4 pts
5b	Rimouski-Est à Ste-Flavie (sud de la Route 132)	4	3	3	x			
5c	Ste-Luce-sur-Mer	4	3	4	x			
5d	Ste-Luce-sur-Mer à l'Avancée	3	2	3		x		
5e	L'Avancée	7	3	3	x			
5f	L'Avancée à Ste-Flavie	2	1	2			x	
16	Ste-Flavie	2	1	1				x
14a	Massif St-Jean-Baptiste	3	3	3		x		
14b	Massif St-Jean Baptiste (3 ^e rang)	4	3	4	x			
14c	Massif St-Jean Baptiste (3 ^e rang)	3	3	3		x		
15a	Ville de Mont-Joli	3	2	2			x	
15b	Entrée de la ville	2	1	2			x	
15c	Aéroport de Mont-Joli	3	3	1			x	
13b	Tourbière	2	3	1			x	
13c	Boisé (de la Tourbière à l'aéroport de Mont-Joli)	1	2	1				x

Pointe-au-Père et à Sainte-Luce, plusieurs résidences subissent un climat sonore élevé supérieur à 65 dB(A). Entre Sainte-Luce et Sainte-Flavie, le climat sonore est élevé dans la zone où la vitesse affichée est de 90 km/h, alors qu'il est acceptable dans la zone de 50 km/h.

4.0 ANALYSE DES SOLUTIONS

4.1 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 vingt 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 attrait majeurs (Sainte-Luce et Pointe-au-Père) et agrément 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.

4.2 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 vingt 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 compléterait 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 résidents du secteur en créant une barrière visuelle.

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

Cette solution répond au besoin des vingt 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 65 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 subissent 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.

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

Cette dernière solution répond aussi au besoin des vingt (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. Ainsi 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). Il y aurait 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. Environ 85 ha isolés peuvent être rendus accessibles par un passage en marge du ruisseau des Prairies. Il y a aussi 10 ha de résidus difficilement accessibles qui sont encore en négociation dans le cadre du processus d'expropriation et 20 ha sont accessibles. De plus, des problèmes d'alimentation en eau pour les animaux de pacage seraient causés par un détournement de cours d'eau (sept (7) producteurs sont concernés, dont trois (3) sont réglés 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 cédrière. 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.

4.5 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 vingt 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.

5.0 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.

5.1 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 VII. 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 VII: 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.

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.

5.2 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)	<u>3 500 000\$</u>
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)	<u>5 900 000\$</u>
Sous-total:	23 500 000\$
PHASES I ET II	Total: 37 100 000\$

6.0 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.

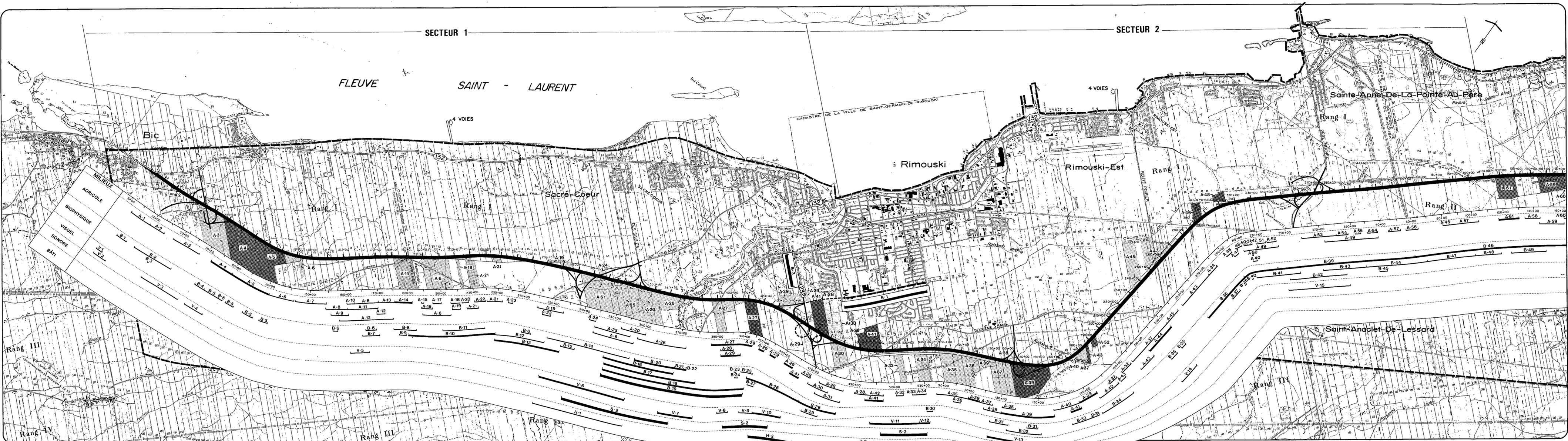
L'impact en cause peut être de type général ou ponctuel. Les impacts ponctuels sont décrits sur les cartes 3 et 4, tandis que les impacts généraux font l'objet de texte descriptif.

6.1 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.

6.2 MILIEUX COMMERCIAL ET BÂTI

L'autoroute traverse principalement des zones boisées et/ou agricoles, sauf pour l'agglomération de Rimouski. Le raccordement à Arthur-Buies créera un espace commercial potentiel d'importance dans le voisinage de l'échangeur de



**ÉTUDE ENVIRONNEMENTALE
LIAISON ROUTIÈRE
BIC / MONT-JOLI**

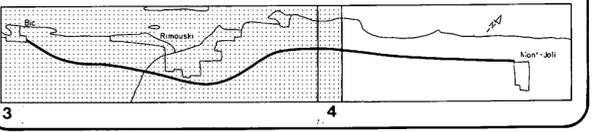
**IMPACTS ET MESURES DE
MITIGATION PONCTUELS**

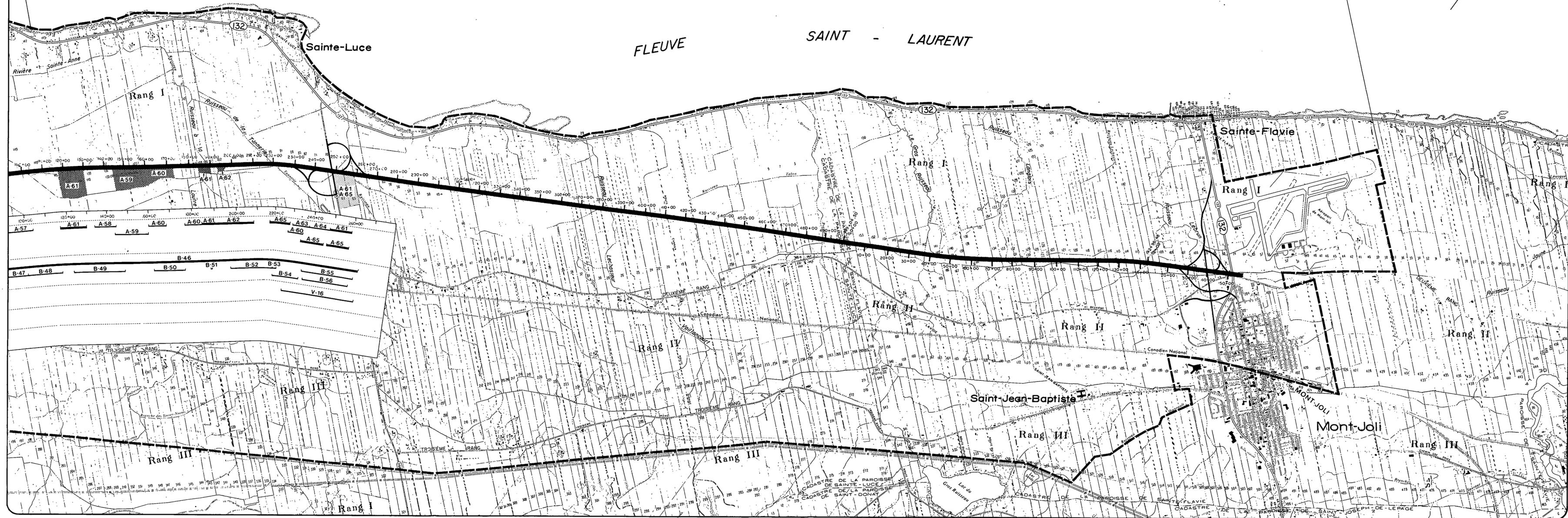
IMPACT MAJEUR	———
IMPACT MOYEN	———
IMPACT MINEUR
MILIEU AGRICOLE	A-1
MILIEU BIOPHYSIQUE	B-1
MILIEU VISUEL	V-1
MILIEU BÂTI	H-1
MILIEU SONORE	S-1

**LOCALISATION DES RÉSIDUS DE TERRES
EN CULTURE**

RÉSIDUS ACCESSIBLES	▨
RÉSIDUS DIFFICILEMENT ACCESSIBLES	▩
RÉSIDUS NON ACCESSIBLES	■

LIMITE DE LA ZONE D'ÉTUDE	———
AUTOROUTE 20 (tracé exproprié)	———
ROUTE 132	———





ÉTUDE ENVIRONNEMENTALE
LIAISON ROUTIÈRE
BIC / MONT-JOLI

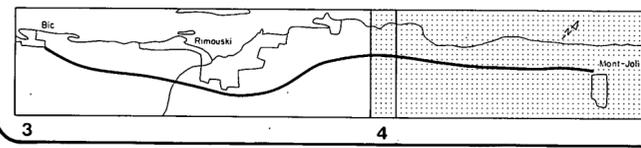
IMPACTS ET MESURES DE
MITIGATION PONCTUELS

IMPACT MAJEUR	=====
IMPACT MOYEN	=====
IMPACT MINEUR	=====
MILIEU AGRICOLE	A-1
MILIEU BIOPHYSIQUE	B-1
MILIEU VISUEL	V-1
MILIEU BÂTI	H-1
MILIEU SONORE	S-1

LOCALISATION DES RÉSIDUS DE TERRES
EN CULTURE

RÉSIDUS ACCESSIBLES	[Pattern]
RÉSIDUS DIFFICILEMENT ACCESSIBLES	[Pattern]
RÉSIDUS NON ACCESSIBLES	[Pattern]

LIMITE DE LA ZONE D'ÉTUDE	-----
AUTOROUTE 20 (tracé exproprié)	=====
ROUTE 132	-----



la rue Lausanne et pourrait conduire à un affaiblissement de l'assiette fiscale urbaine au centre-ville. Par ailleurs, cet échangeur favoriserait le secteur risque de Sacré-Coeur qui risque de voir ainsi son développement résidentiel accéléré et d'entraîner des perturbations sur l'organisation urbaine de Rimouski. Les autres 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).

6.3 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.

6.4 MILIEU AGRICOLE

L'autoroute 20 sera construit presque 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 exploitations 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 ministère 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. Ainsi, en ce qui concerne les terres cultivées, 186 ha restent facilement accessibles, tandis que 32 ha seront difficilement accessibles et 146 ha (dont 27 ha ont été achetés par le M.T.Q.) seront non 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.

6.5 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.

6.6 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.

7.0 MESURES DE MITIGATION

7.1 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.

7.2 MILIEU SONORE

- Les secteurs au nord de l'autoroute situés entre les chainages 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.

7.3 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.

7.4 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 perturbées.

7.5 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.
- Planter 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.

8.0 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 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.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 104 372