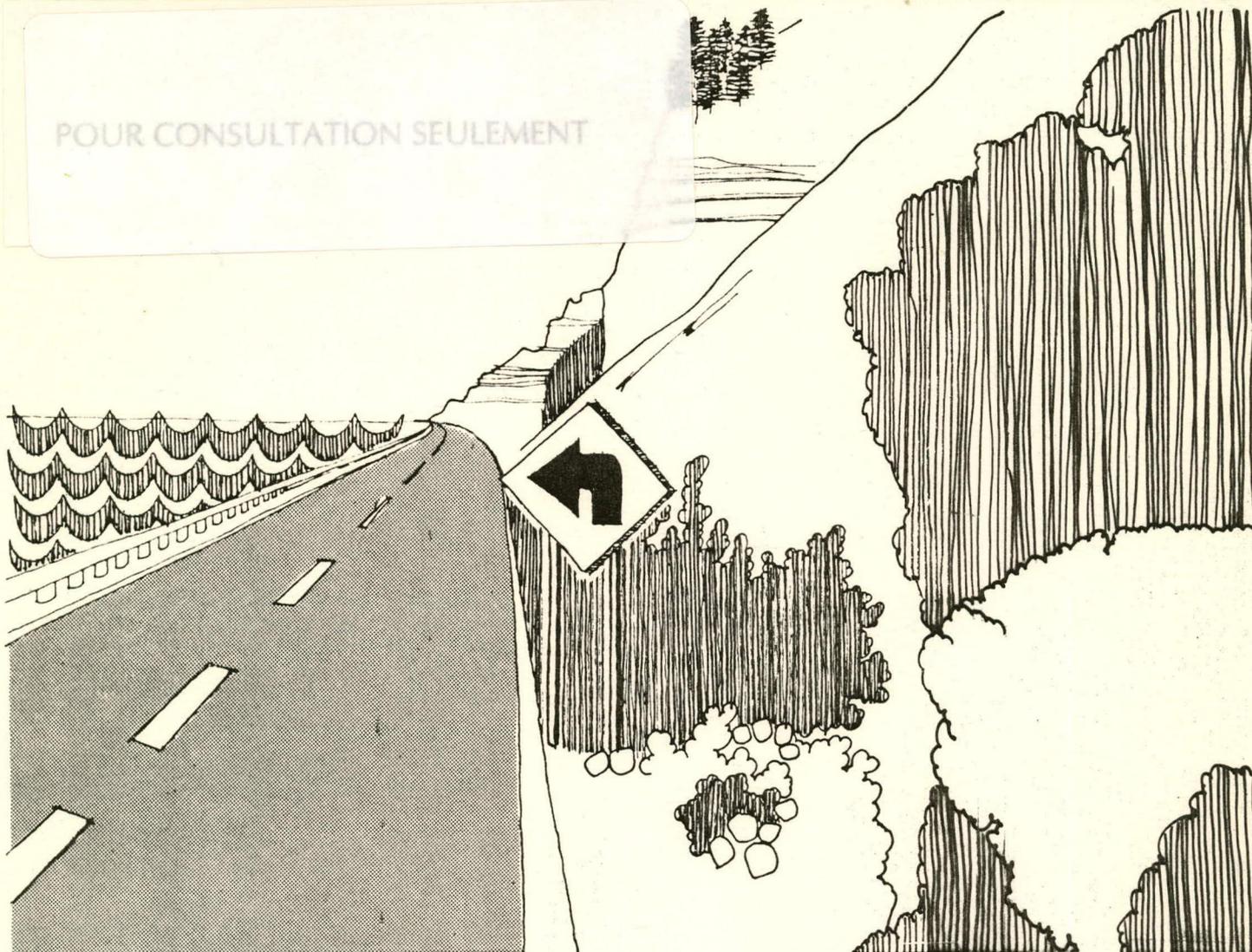




POUR CONSULTATION SEULEMENT



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

Tronçons: Cap-au-Renard, Cap-au-Renard à Sainte-Marthe-de-Gaspé,
Ruisseau-à-Rebours à Rivière-à-Claude, Rivière-à-Claude à Petit Cap,
Mont-Saint-Pierre à Mont-Louis, Mont-Louis à Anse-Pleureuse
et Anse-Pleureuse à Gros-Morne.

296582



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

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

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

Tronçons: Cap-au-Renard, Cap-au-Renard à Sainte-Marthe-de-Gaspé,
Ruisseau-à-Rebours à Rivière-à-Claude, Rivière-à-Claude à Petit Cap,
Mont-Saint-Pierre à Mont-Louis, Mont-Louis à Anse-Pleureuse
et Anse-Pleureuse à Gros-Morne.

CANQ
TR
GE
EN
157
Res.

ROCHE

2535, boul. Laurier,
Sainte-Foy, Québec,
G1V 4M3, Canada
(418) 871-9600
Télex: QBC 051 3814

DATE: JANVIER 1984

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIERES	i
LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES	ii
1.0 PROBLEMATIQUE	1
2.0 INVENTAIRE DU MILIEU RECEPTEUR	4
2.1 Milieu physique	4
2.2 Milieu biologique	5
2.3 Milieu humain	6
3.0 ANALYSE DES METHODES DE CONSTRUCTION	8
3.1 Remblais protégés par un enrochement	8
3.2 Murs à paroi verticale	8
4.0 ANALYSE DES TRACES	11
4.1 Cap-au-Renard	11
4.2 Cap-au-Renard à Sainte-Marthe-de-Gaspé	11
4.3 Ruisseau-à-Rebours à Rivière-à-Claude	12
4.4 Rivière-à-Claude à Petit Cap	14
4.5 Mont-Saint-Pierre à Mont-Louis	15
4.6 Mont-Louis à Anse-Pleureuse	15
4.7 Anse-Pleureuse à Gros-Morne	16
4.8 Sources de matériau d'emprunt	17
5.0 ETUDE DES IMPACTS	18
5.1 Milieu biophysique	18
5.2 Milieu humain	20
6.0 MESURES DE MITIGATION	22
6.1 Milieu biophysique	22
6.2 Milieu humain	23
7.0 CONCLUSION	25

LISTE DES TABLEAUX ET DES FIGURES

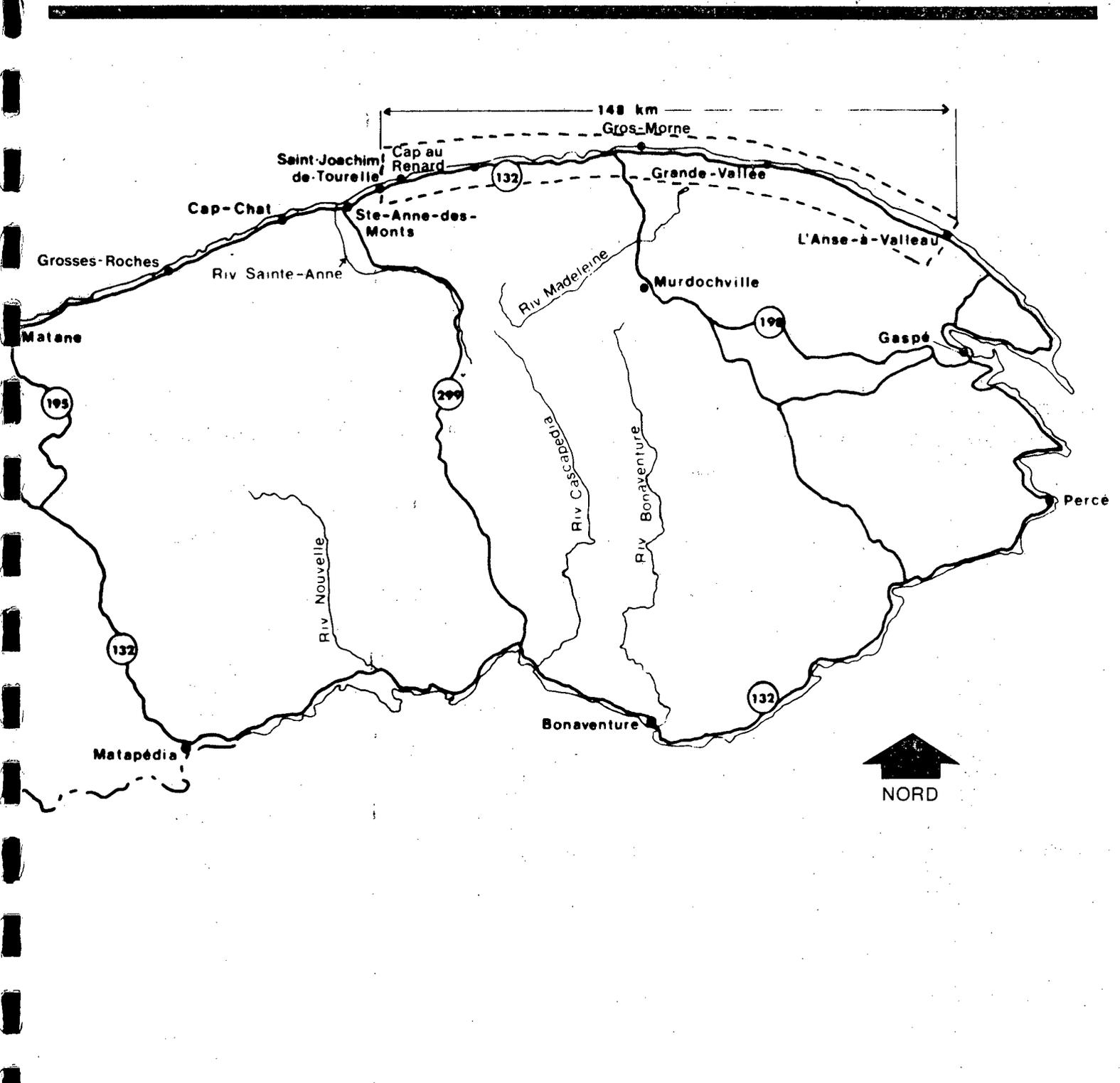
TABLEAU I: Liste des tronçons étudiés et échancier selon le plan d'équipement du ministère des Transports	3
FIGURE 1: Territoire à l'étude	2
FIGURES 2A à 2 G: Aptitudes et contraintes	
FIGURE 3: Route 132 projetée - section type transversale	10

1.0 PROBLÉMATIQUE

La Direction des expertises et normes du ministère des Transports du Québec confiait, en septembre 1979, un mandat au Groupe-conseil Roche associés Ltée pour la réalisation d'une étude d'impact concernant la réfection de la route 132 entre Saint-Joachim-de-Tourelle et L'Anse-à-Valleau (figure 1). Le présent rapport ne vise toutefois que sept tronçons prioritaires selon l'échéancier du ministère des Transports du Québec (tableau I).

Deux objectifs sont poursuivis par le réaménagement de la route 132 dans les tronçons à l'étude. Le premier est de rendre cette route conforme aux normes généralement retenues pour des routes principales en milieu rural et ayant un volume de circulation moyen annuel de plus de 2 000 véhicules par jour. Cette route dessert également un important circuit touristique et doit fournir un bon moyen de communication aux usagers de transit et de longues distances, y inclus le trafic commercial lourd, relativement important étant donné l'absence d'autres moyens de transport. Le deuxième objectif a trait à l'entretien de la route. En effet, l'état actuel de la route de quai nécessite d'importants travaux de réparation. Il devient donc intéressant pour le ministère des Transports de combiner ces deux objectifs de façon à les réaliser simultanément, à moindre coût.

L'échéancier précis de réalisation des travaux ne sera connu que lors de l'ouverture des appels d'offres. Les soumissionnaires doivent présenter alors un échéancier des travaux qu'ils comptent effectuer pour réaliser le projet.



----- Territoire à l'étude


 Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
 Service de l'environnement
 étude d'impact sur l'environnement
**réaménagement
 de la route 132**

1

Echelle: 1 : 1 250 000
 125 0 25 50 km
ROCHE

Territoire à l'étude

Source: Ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources

TABLEAU I

LISTE DES TRONCONS ETUDIÉS ET ÉVALUÉS SELON LE PLAN
D'ÉQUIPEMENT DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

TRONCON	DATE PREVUE DU DÉBUT DES TRAVAUX	LONGUEUR (km)
Cap-au-Renard	1985	2,93
Cap-au-Renard à Sainte-Marthe- de-Gaspé	1984	4,14
Ruisseau-à-Rebours à Rivière- à-Claude	1986	5,6
Rivière-à-Claude à Petit Cap	1984	2,61
Mont-Saint-Pierre à Mont-Louis	1984	5,03
Mont-Louis à Anse-Pleureuse	1984	3,25
Anse-Pleureuse à Gros-Morne	1984	7,22
TOTAL		30,78
Ensemble du territoire à l'étude de Saint-Joachim-de-Tourelle à L'Anse-à-Valleau		145,0

2.0 INVENTAIRE DU MILIEU RÉCEPTEUR

Sept tronçons distincts sont étudiés dans le présent rapport. Chacun d'eux s'insère dans un territoire à l'étude plus vaste qui s'étend de Saint-Joachim-de-Tourelle à L'Anse-à-Valleau (figure 1). L'inventaire du milieu récepteur présenté dans cette section vise à identifier les aptitudes et les contraintes du milieu au réaménagement de la route 132 (figures 2A à 2G présentées en annexe).

2.1 MILIEU PHYSIQUE

RELIEF

Dans les tronçons à l'étude, la forme du relief correspond à de hauts plateaux bordés de falaises aux pentes abruptes, en général supérieures à 45 degrés. L'élargissement de la route de quai entraîne donc nécessairement un empiètement supplémentaire sur la mer ou des coupes de roc dans les falaises. Des terrasses étroites bordent la mer dans les tronçons de Cap-au-Renard et Ruisseau-à-Rebours à Rivière-à-Claude.

GEOLOGIE

Les formations rocheuses en place, composées de schistes, de grès et de calcaires, sont généralement défavorables aux coupes de roc parce qu'elles sont très instables. Il faut noter de plus que la limite inférieure des éboulis, caractéristiques de la route de quai, constitue en principe une limite à l'emprise de la route.

Le matériau granulaire qui pourrait être utilisé lors de la réfection de la route se retrouve principalement dans les vallées situées le long des ruisseaux et des rivières.

CLIMATOLOGIE ET HYDROLOGIE

Le brouillard et l'enneigement sont les principales contraintes climatiques qui affectent la sécurité des usagers.

Par ailleurs, la route 132 est partiellement construite dans la mer. Les embruns, formés par la vague, présentent un certain danger pour les usagers, principalement lorsqu'il y a du verglas. De plus, les glaces de pression peuvent endommager les ouvrages de protection contre la mer. La formation d'un pied de glace sur ces ouvrages les protège contre l'effet des glaces de pression et permet de diminuer les embruns et le franchissement par la vague.

2.2 MILIEU BIOLOGIQUE

RESSOURCES INTERTIDALES

L'abondance des organismes benthiques est un bon indicateur de la valeur biologique du milieu intertidal. Par conséquent, les secteurs marins constituent une résistance dans la mesure où l'abondance des organismes benthiques est élevée. Un inventaire a été effectué par Roche associés ltée en 1979. Suite à cet inventaire, des cotes d'abondance relative (de 1 à 4) des organismes benthiques ont été attribuées à chacun des secteurs marins à l'étude. Les zones dont la cote moyenne est supérieure à 2,8 constituent une résistance majeure alors que celles dont la cote est inférieure à 2,0 présentent une résistance relativement faible. Entre ces deux extrêmes, la résistance est moyenne (figures 2A à 2G).

FAUNE ICHTYENNE

Trois cours d'eau, le ruisseau Vallée, le ruisseau à Rebours et la rivière à Claude, sont susceptibles d'abriter une population d'ombles de fontaine anadromes (truite de mer). Ces poissons fréquentent l'embouchure des rivières au printemps et à l'été principalement. Ils sont alors sensibles aux travaux qui ont lieu à l'embouchure du cours d'eau.

FAUNE AVIENNE

Le tronçon à l'étude ne semble pas être utilisé de façon exclusive ou intensive par les canards ou les oiseaux marins autres que le guillemot noir. Des inventaires effectués par le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche en 1980, 1981 et 1982 ont permis d'identifier 3 zones potentielles de nidification du guillemot noir sur les falaises des tronçons à l'étude (figures 2B et 2G). Une aire de nidification importante se localise à l'ouest de Gros-Morne; près de 300 individus y furent observés par le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche. Deux autres colonies sont localisées à l'ouest de Sainte-Marthe-de-Gaspé et à l'est de Anse-Pleureuse; environ 30 et 15 individus y furent respectivement observés.

2.3 MILIEU HUMAIN

TRANSPORT

La route 132 est le seul lien routier desservant les villages de la côte et pratiquement la seule voie de communication utilisée, les autres modes de transport étant peu développés ou inexistant. L'absence d'autres modes de transport explique le pourcentage élevé de camions sur la route 132. Pendant la saison estivale, l'achalandage touristique accroît le flux de circulation et amplifie les différents problèmes ressentis sur le réseau routier. Il faut noter de plus que, selon les statistiques routières du Service des relevés techniques du ministère des Transports, la géométrie des abords de la route semble être une cause importante d'accidents.

ARCHEOLOGIE ET ATTRAIT PATRIMONIAL DES BATIMENTS

Cinq sites archéologiques connus sont situés dans les tronçons à l'étude. Quatre d'entre eux sont situés dans le village de Cap-au-Renard et le cinquième, à Sainte-Marthe-de-Gaspé (figures 2A et 2B présentées en annexe).

De plus, selon une étude effectuée par Denis Roy, archéologue du Service de l'environnement du ministère des Transports, il semble que le tronçon Cap-au-Renard (figure 2A) et certains secteurs du tronçon Rivière-à-Claude à Petit-Cap présentent un fort potentiel archéologique (figures 2A et 2D).

Deux bâtiments patrimoniaux d'intérêt sont localisés le long du tronçon Ruisseau-à-Rebours à Rivière-à-Claude. Il s'agit d'une résidence de type québécois et d'un atelier de tonnelier implanté sur un ruisseau (Daniel Lauzon, comm. pers.).

UTILISATION DU SOL

L'utilisation du sol présente peu de résistance au réaménagement de la route 132 dans les secteurs de route de quai, la route étant située entre la mer et la falaise.

A Cap-au-Renard et entre Ruisseau-à-Rebours et Rivière-à-Claude, le tracé traverse toutefois des terres agricoles cultivées, non incluses dans la zone agricole permanente, et des zones urbaines et périurbaines. Ces zones opposent des résistances au réaménagement de la route 132.

ASPECT VISUEL

Le paysage de cette partie de la côte gaspésienne se caractérise principalement par le passage de la route en bordure de la mer, sur un quai. La route de quai compte parmi les paysages les plus typiques du panorama de la côte gaspésienne. Elle produit des contrastes de forme et de texture, d'un grand intérêt visuel. D'un côté, la falaise présente un plan opaque alors qu'à l'opposé, l'immensité du paysage marin offre un point de vue ouvert sur l'infini. De plus, les nombreuses courbes produisent une articulation intéressante dans le paysage. Cependant, la mise en valeur de ce paysage est intimement reliée au design de la route et, d'une façon générale, elle dépend de l'intégration de la route au cadre naturel.

Deux tronçons, Cap-au-Renard et Ruisseau-à-Rebours à Rivière-à-Claude, présentent des paysages différents; ils traversent des zones habitées et agricoles. Le paysage caractérisé par un peuplement côtier a dans l'ensemble un intérêt visuel plus faible. C'est un paysage commun au Bas-Saint-Laurent et à la Gaspésie, d'où son manque d'originalité.

3.0 ANALYSE DES MÉTHODES DE CONSTRUCTION

Deux solutions techniques peuvent être envisagées afin de protéger la route contre l'action de la mer: les remblais protégés par un enrochement et les murs à paroi verticale. Les principales caractéristiques de chacune de ces solutions permettent de faire une évaluation environnementale des différentes variantes.

3.1 REMBLAIS PROTEGES PAR UN ENROCHEMENT

Les remblais protégés par un enrochement s'harmonisent difficilement avec le paysage de la côte. Il serait possible de rehausser le niveau de la chaussée de façon à ce que l'automobiliste surplombe l'enrochement. Toutefois, cette mesure nécessiterait un surplus de matériel d'emprunt important, ce qui n'est pas souhaitable aux points de vue environnemental et économique. D'autre part, les remblais protégés par un enrochement empiètent de façon importante sur le milieu intertidal sans qu'aucune mesure ne permette d'atténuer les répercussions. Aux stricts points de vue technique et économique, cette variante s'avérerait acceptable si l'on trouvait un site d'approvisionnement en pierre de qualité à proximité du chantier. Il faut noter que l'ampleur des travaux d'entretien est fonction de la qualité de la pierre.

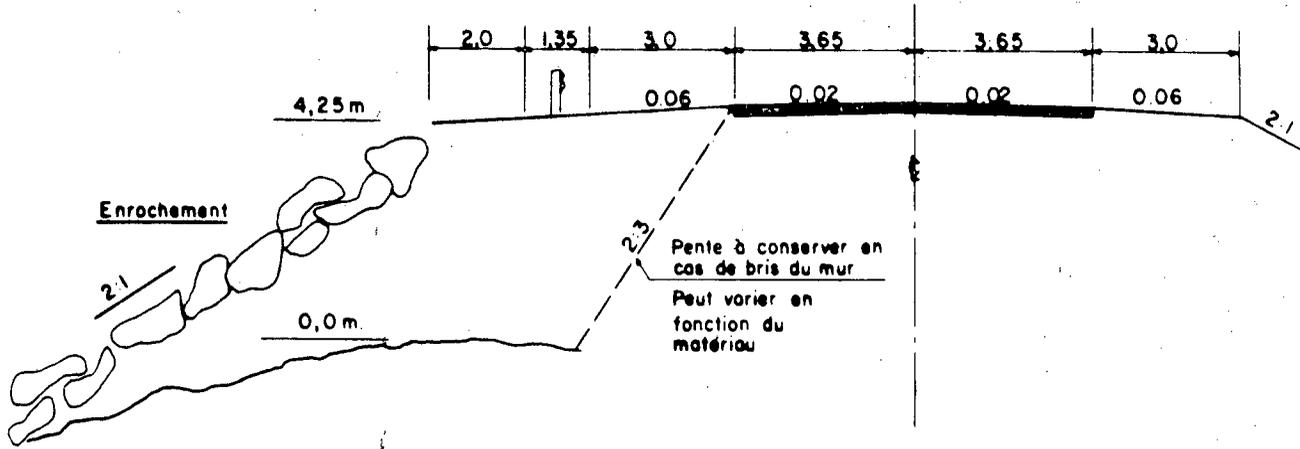
3.2 MURS A PAROI VERTICALE

Les murs à paroi verticale sont nettement préférables aux remblais protégés par un enrochement, tant au point de vue technique qu'environnemental.

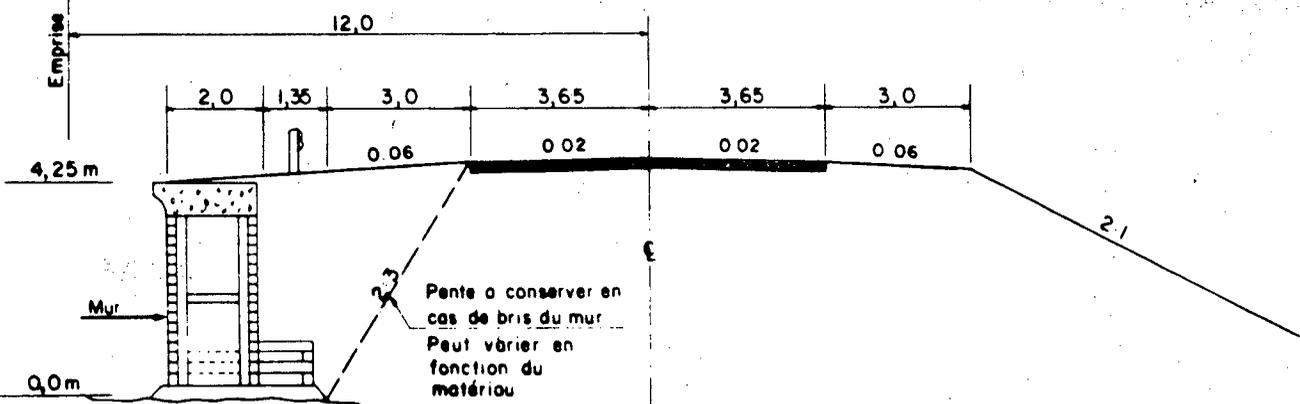
Ils amplifient l'effet de contraste entre la mer et la falaise et donnent un cachet particulier à la route. De plus, l'empiètement sur le milieu intertidal est réduit au minimum. Au point de vue technique, les murs sont plus résistants et requièrent moins d'entretien. Leur coût de construction s'avère toutefois supérieur à celui des remblais protégés par un enrochement lorsque de la pierre de qualité est disponible à proximité, ce qui n'est pas le cas pour le présent projet.

Trois types de matériaux peuvent être utilisés, soit les caissons de bois, la terre armée et le béton armé. Ces trois matériaux semblent équivalents aux points de vue environnemental et technique à cause de leur géométrie identique (figure 3). Les variantes de murs en terre armée et en béton armé semblent légèrement préférables aux caissons de bois parce qu'elles apparaissent moins coûteuses et qu'elles impliquent l'utilisation possible d'une usine déjà existante à Matane, ou d'une bétonnière près du chantier. Toutefois, il apparaît équitable de demander aux entrepreneurs de choisir eux-mêmes une option de façon à soumissionner au plus bas prix.

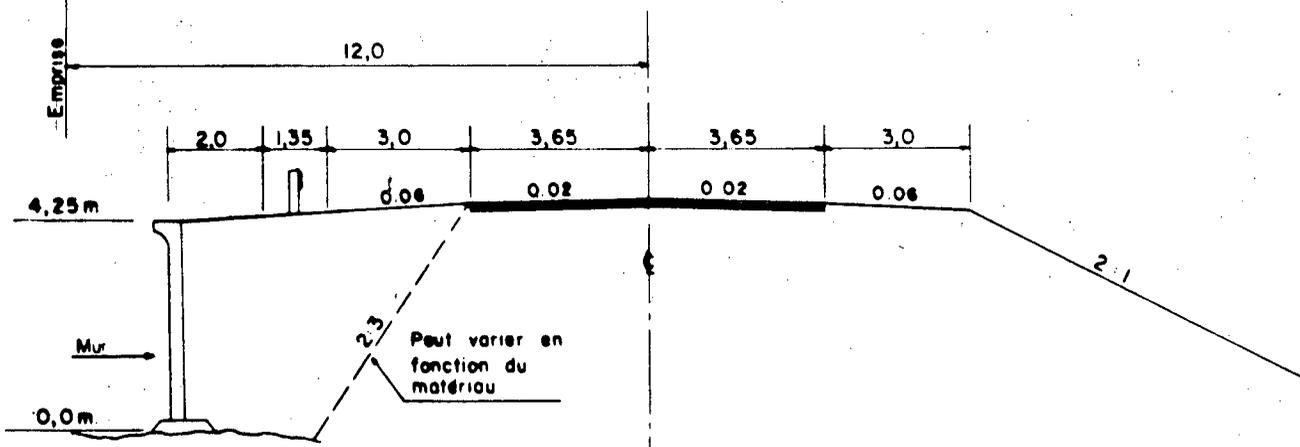
Remblai protégé par un enrochement



Mur en caisson de bois



Mur en terre armée ou en béton armé



4.0 ANALYSE DES TRACÉS

4.1 CAP-AU-RENARD

Au début du tronçon (côté ouest), le tracé de référence du ministère des Transports s'établit en bordure de la mer sur une longueur de 820 m (figure 2A). Compte tenu du coût élevé associé au transport des équipements nécessaires à la construction d'un mur de protection contre la mer, de la présence d'enrochement dans le tronçon adjacent (Anse à Jean à Cap au Renard) et de la courte distance où une protection contre la mer est nécessaire (820 m), le ministère des Transports prévoit effectuer une carapace protectrice en enrochement.

Par la suite, le tracé de référence cesse de suivre l'alignement de la route actuelle et pénètre dans les terres. L'élaboration d'une route selon ce tracé entraîne alors une coupe de roc et l'expropriation de quatre résidences et de bâtiments de ferme. Il faut noter que les expropriations sont déjà complétées et que les bâtiments sont relocalisés.

Le tracé proposé ouvre un nouveau corridor sur 1,4 km. Ce nouveau corridor limite les expropriations, réduit la longueur du tracé et en améliore les caractéristiques. Il croise ensuite la route actuelle où il entraîne une coupe de roc importante. Le matériel récupéré de cette coupe de roc (70 000 m³) sera utilisé pour effectuer les fondations de la route dans ce tronçon et dans le tronçon Cap-au-Renard à Sainte-Marthe-de-Gaspé où les sources de matériaux d'emprunt sont rares.

4.2 CAP-AU-RENARD A SAINTE-MARTHE-DE-GASPE

D'une manière générale, le tracé proposé par le ministère des Transports dans ce tronçon paraît optimal. Il suit sensiblement la route actuelle, entraînant un empiètement supplémentaire sur la mer causé par l'élargissement de la route (figure 2B présentée en annexe).

Au début du tronçon, la route ne sera définitivement réaménagée qu'en 1985, toutefois le mur, qui sera alors nécessaire, sera construit en même temps que celui du tronçon Cap-au-Renard à Sainte-Marthe-de-Gaspé. La construction de ce mur entraîne un empiètement supplémentaire important sur la mer et la canalisation du ruisseau Vallée sur 35 m de long.

Au kilomètre 16 + 730, une pointe rocheuse d'intérêt visuel élevé s'avance vers la mer. Le tracé de référence longe cette falaise et une courbe de rayon de courbure presque minimum (436 m) est utilisée. Le tracé s'approche ainsi au maximum de la côte dans les anses situées de part et d'autre de la pointe de roc. L'empiètement sur la mer reste toutefois important entre les kilomètres 16 + 450 et 16 + 650 et les kilomètres 16 + 800 et 16 + 900.

Finalement, le ministère des Transports prévoit aménager un belvédère au kilomètre 17+200 afin de permettre aux usagers de la route de s'arrêter pour observer les chutes du ruisseau Sorel (le voile de la mariée).

4.3 RUISSEAU-A-REBOURS A RIVIERE-A-CLAUDE

Ce tronçon se caractérise par le passage de la route 132 à l'intérieur des terres dans des zones urbaines, périurbaines et agricoles. Le tracé proposé par le Ministère consiste à élargir la route actuelle, limitant ainsi les expropriations et l'empiètement sur les terres agricoles (figure 2C présentée en annexe).

Toutefois au début du tronçon, du chaînage 8 + 00 au chaînage 17 + 00 (pieds), le tracé se localise à environ 8 ou 9 mètres au sud de la route actuelle et le raccordement à la route Ernest Leclerc est déplacé et amélioré. Cette modification du tracé entraîne l'expropriation d'une résidence d'intérêt patrimonial élevé, d'un hôtel abandonné et d'une grange. Une variante permettant d'éviter l'expropriation de la résidence d'intérêt patrimonial sera étudiée à la fin de cette section. De plus, trois propriétés situées au nord de la route (chaînage 100 + 00 à 106 + 00) devront être reculées et

relevées afin de faciliter l'accès à la route 132. Par ailleurs, un atelier de tonnelier bâti sur le ruisseau Pointe de Chasse est situé dans l'emprise de la route. Une variante de tracé a été proposée afin d'éviter l'expropriation de cet atelier de tonnelier.

VARIANTES ENTRE LES CHAINAGES 8 + 00 ET 25 + 00

Au point de vue humain, la variante 1 (tracé de référence) nécessite l'expropriation d'une résidence d'intérêt patrimonial, mais améliore le confort et la sécurité des usagers d'une route secondaire, la route Ernest Leclerc. La variante 2 permet de conserver sur leur site original la résidence d'intérêt patrimonial élevé et ses annexes (grange et hangar). Toutefois, le confort et la sécurité des usagers de la route Ernest Leclerc ne sont pas améliorés et une voie d'accès de 130 m devra être construite en bordure de la route 132 pour permettre un accès aux résidences situées à l'est du ruisseau à Rebours. Compte tenu de la valeur patrimoniale de la résidence expropriée, la variante 2 s'avère légèrement préférable à la variante 1.

Au point de vue visuel, la variante 2 semble préférable parce qu'elle conserve sur son site une résidence qui possède un attrait visuel relevant de son intérêt patrimonial.

Au point de vue technique, la variante 1 est préférable; elle améliore la qualité du design de la route Ernest Leclerc, réduit les problèmes d'entretien et évite la construction d'un mur de protection contre la mer d'environ 120 m.

Une mesure de mitigation peut être appliquée à la variante 1 afin de s'assurer que la résidence à exproprier soit conservée dans son état actuel mais déplacée sur un autre site. Aucune mesure ne peut toutefois réduire les répercussions et les contraintes associées à la variante 2. La variante 1 est donc retenue.

VARIANTES ENTRE LES CHAINAGES 75 + 00 ET 110 + 00

La variante 2 a été élaborée afin d'éviter l'expropriation d'un atelier de tonnelier. En plus de sauvegarder l'atelier de tonnelier sur son site original, la variante 2 facilite l'accès à 3 résidences situées au nord de la route 132. La modification apportée au tracé de référence est mineure et la variante 2 est retenue.

4.4 RIVIERE-A-CLAUDE A PETIT CAP

La route 132 prend deux aspects distincts le long de ce tronçon, une route de quai du kilomètre 5 + 175 au kilomètre 6 + 730 et une route en milieu forestier du kilomètre 6 + 730 au kilomètre 7 + 787 (figure 2D présentée en annexe). Le nouveau tracé suit la route actuelle sur l'ensemble du tronçon. En bordure de la mer, l'empiétement sur la zone intertidale est limité au minimum, toutefois deux coupes de roc seront effectuées.

A l'est du village de Rivière-à-Claude, une pointe de roc subira une coupe nécessitant la formation d'un palier. Comme cette coupe de roc serait perceptible par les usagers de la route et par certains résidents de Rivière-à-Claude, une variante a été élaborée et analysée.

La deuxième coupe de roc prévue sera effectuée dans une zone boisée à forte dénivellation. Le tracé de référence suit l'alignement de la route actuelle. Il semble impossible d'éviter la coupe de roc sans entraîner des remblais énormes et ce, jusque dans la mer en certains endroits. La possibilité de construire un mur pour soutenir la route a été étudiée, mais cela s'est avéré beaucoup trop coûteux. Le tracé de référence n'a donc pas été modifié.

VARIANTES SITUÉES ENTRE LES KILOMETRES 5 + 300 ET 5 + 365

Au point de vue biophysique, la variante 1 (tracé de référence) entraîne une coupe de roc nécessitant la formation d'un palier. La variante 2 permet de réduire l'importance de la coupe de roc, par contre l'empiétement sur la mer est augmenté de 1 120 m². La variante 1 apparaît donc préférable.

Au point de vue visuel, les deux variantes entraînent une coupe de roc dans un secteur de perception visuelle élevée. Toutefois, la variante 2 est préférable parce que la coupe de roc ne nécessite pas la formation de palier et s'intègre donc mieux au milieu naturel.

Globalement, la variante 2 semble donc préférable à la variante 1, même si elle entraîne un empiètement supplémentaire sur la zone intertidale, principalement parce que la coupe de roc sans palier s'intègre beaucoup plus facilement au paysage. Cette coupe de roc est très perceptible par les usagers de la route en direction est et par les résidents de Rivière-à-Claude. De plus, la variante 2 est préférable aux points de vue technique et économique.

4.5 MONT-SAINT-PIERRE A MONT-LOUIS

Le réaménagement de la route 132 dans ce tronçon semble optimal (figure 2E). Le tracé de référence du ministère des Transports ne nécessite aucune coupe dans les falaises, il s'éloigne toutefois de la côte dans certaines anses. La possibilité de se rapprocher de la côte, du kilomètre 3+350 à 5+800, a été étudiée et s'est avérée défavorable à cause de l'instabilité des talus d'éboulis que l'on retrouve dans ce secteur.

De plus, la présence du Cap aux Corbeaux, du kilomètre 7+300 au kilomètre 7+600, entraîne, de part et d'autre du cap, un déplacement important de la route vers la mer. Il semble difficile de se rapprocher davantage de la falaise sans entraîner de coupe de roc. Déjà une courbe sous-standard pour ce type de route est utilisée afin de limiter au minimum les répercussions sur les milieux visuel et marin.

4.6 MONT-LOUIS A ANSE-PLEUREUSE

Le tracé de référence du Ministère suit la route actuelle. Aucune coupe de roc n'est prévue et l'empiètement sur la mer est de l'ordre de 7 à 10 m (figure 2F présentée en annexe). Le tracé proposé apparaît donc assez optimal.

Il semble toutefois possible d'éviter l'empiètement sur la mer en utilisant un ancien tracé de route qui passe au haut de la falaise, sur le plateau. La variante 2 a donc été élaborée.

Quoique préférable au point de vue biologique à cause de l'empiètement sur la zone intertidale, la variante 2 entraîne des répercussions très importantes sur les milieux humain et visuel. En effet, ce tracé empiète sur des terres agricoles, rares dans la région et distribuées de façon rectiligne le long du corridor routier existant. De plus, cette variante entraîne 3 coupes de roc et 4 remblais importants. La variante 1 semble donc préférable, surtout que la côte est déjà perturbée par la présence d'une route et que la variante 2 améliore peu la qualité de la desserte par rapport à la situation actuelle, contrairement à la variante 1. Notons qu'un des buts du réaménagement est d'assurer de meilleurs échanges à la population locale.

4.7 ANSE-PLEUREUSE A GROS-MORNE

Dans ce tronçon, la côte est particulièrement articulée et la route actuelle, en bordure de la mer, est très sinueuse (figure 2G). Le réaménagement projeté entraîne un empiètement sur la zone intertidale dans plusieurs anses et deux coupes de roc dans les falaises. Notons que ces falaises ne sont pas utilisées pour la nidification du guillemot noir. Trois variantes de tracé ont été étudiées afin de diminuer les répercussions du projet sur le milieu.

VARIANTES ENTRE LES KILOMETRES 3 + 300 ET 3 + 900

Le tracé de référence (variante 1) s'éloigne de la côte en laissant un espace résiduel entre la route et la falaise. La variante 2 passe plus près de la côte et diminue ainsi l'empiètement sur le milieu intertidal et l'espace résiduel entre la route et la falaise. Elle est préférable aux points de vue biologique et visuel. De plus, elle s'avère moins coûteuse. La variante 2 est donc préférable. Toutefois, compte tenu de l'échéancier très serré, de la nécessité d'acquiescer des terrains supplémentaires alors que les procédures en vue de l'expropriation sont terminées et de l'avancement des plans de construction, le Ministère entend réaliser la variante 1.

VARIANTES ENTRE LES KILOMETRES 6 + 500 ET 6 + 700

Le tracé de référence entraîne, entre ces kilomètres, une coupe de roc nécessitant la formation d'un palier sur 190 m. La variante élaborée élimine la coupe de roc prévue, mais elle empiète sur le milieu intertidal de 4 500 m² supplémentaires, nécessite l'emprunt de 60 000 m³ de matériel granulaire et coûte environ 125 000 \$ de plus que le tracé de référence. Le tracé de référence apparaît donc préférable.

VARIANTES ENTRE LES KILOMETRES 9 + 900 ET 10 + 100

Dans ce secteur, le tracé de référence coupe la falaise en laissant un espace résiduel du côté de la mer. Le ministère des Transports prévoit aménager un belvédère sur cet espace résiduel. La variante 2 élimine cette coupe de roc, mais empiète sur le milieu intertidal d'une superficie approximative de 1 600 m² supplémentaire, le confort et la sécurité des usagers y sont moindres et elle nécessite l'emprunt de matériel granulaire supplémentaire. Un belvédère pourra être aménagé entre les kilomètres 9 + 525 et 9 + 700 du côté de la falaise.

Compte tenu de l'intérêt visuel élevé de cette falaise, la variante 2 s'avère préférable. Toutefois, comme l'échéancier à respecter est très serré et que les plans de construction pour ce tronçon sont déjà avancés, le ministère des Transports prévoit réaliser la variante 1.

4.8 SOURCES DE MATERIAU D'EMPRUNT

Des renseignements précis sur les sources de matériau d'emprunt ne peuvent être fournis à l'heure actuelle puisque les travaux de prospection sont toujours en cours et que le choix définitif des bancs d'emprunt à exploiter dépendra de l'entrepreneur. L'entrepreneur devra toutefois se conformer aux normes environnementales en ce qui concerne l'exploitation des bancs d'emprunt.

Les surplus de matériau provenant des tronçons de Sainte-Marthe-de-Gaspé à Marsoui et de Cap-au-Renard seront utilisés.

5.0 ÉTUDE DES IMPACTS

Les impacts attendus suite au réaménagement de la route 132 sont décrits de façon synthétique dans la présente section. Ces impacts relèvent de 3 milieux principaux, les milieux biophysique, humain et visuel. L'intensité de l'impact est évaluée et hiérarchisée en trois niveaux (mineur, moyen ou majeur) en considérant la valeur de la ressource affectée et l'importance de la modification qu'elle subit.

5.1 MILIEU BIOPHYSIQUE

TOPOGRAPHIE

Certains déblais dans le roc occasionnent des changements notables dans la topographie. Les coupes supérieures à 12 m demandent généralement la réalisation de paliers. Les répercussions sur la topographie sont mineures.

CLIMAT ET HYDROLOGIE

Le réaménagement de la route devrait amener une amélioration générale des conditions climatiques affectant la chaussée.

L'importance des embruns pourrait augmenter aux endroits où le tracé s'éloigne de la route actuelle et recoupe la ligne des basses eaux. Par contre, la présence d'un déflecteur chasse-mer sur le mur de protection devrait permettre de limiter les dangers liés aux embruns et au franchissement par la vague. Il faut noter, de plus, qu'il est possible que la formation du pied de glace soit retardée par l'amélioration du drainage des eaux douces.

RESSOURCES INTERTIDALES

Actuellement, la route 132 longe la falaise et ne touche pratiquement que le médio-littoral supérieur, qui est la partie la moins productive de la zone intertidale. En étant beaucoup plus rectiligne, le nouveau tracé affectera forcément de plus larges portions du médio-littoral, où l'abondance des organismes benthiques est plus élevée. L'intensité de l'impact du réaménagement de la route sur les organismes benthiques dépend de la cote moyenne d'abondance de chaque secteur et de la largeur de l'estran affecté.

Les impacts directs sur le milieu marin semblent se limiter aux organismes benthiques puisque cette zone est peu ou pas utilisée par d'autres organismes.

POISSONS ANADROMES

Le réaménagement de la route 132 risque d'entraîner une augmentation de la matière en solution dans l'eau à l'embouchure des cours d'eau pendant les travaux d'élargissement des ponts. Les ombles de fontaine anadromes qui fréquentent l'estuaire des cours d'eau subiront alors un impact mineur.

GUILLEMOTS NOIRS

Selon les observations préliminaires effectuées sur le terrain au printemps et à l'été 1982, les falaises actuellement utilisées pour la nidification du guillemot noir ne seront pas coupées par le passage de la route. Par ailleurs, des guillemots ont été observés à l'est de Gros-Morne alors que des travaux étaient en cours. Les oiseaux circulaient de leur nid à la mer sans paraître incommodés par les travaux réalisés au bas des falaises. Il est possible toutefois que les oiseaux soient affectés par la nouvelle situation de la route. En effet, la distance à franchir par les jeunes lors de leur premier envol sera plus grande. Leur premier vol, apparemment très malhabile, sera d'autant plus périlleux. Toutefois, il semble qu'aucun problème ne soit survenu lors de l'envol des jeunes à Gros-Morne est alors que le réaménagement de mur de protection était déjà complété à l'automne 1982. L'impact global du réaménagement de la route 132 sur les guillemots noirs semble donc mineur.

5.2 MILIEU HUMAIN

Les travaux de construction auront une incidence positive sur l'économie régionale par la création de nouveaux emplois, principalement de camionneurs artisans et de manoeuvres. Par ailleurs, le réaménagement de la route 132 aura des répercussions certaines sur la circulation et le tourisme. Pendant la construction, l'augmentation du trafic lourd, les détournements et l'accroissement du bruit auront des effets négatifs sur la population locale et les touristes. De plus, la perturbation de la circulation peut avoir un effet de dissuasion sur la fréquentation touristique.

D'autre part, lorsque la route sera terminée, la sécurité et le confort des usagers (population locale, trafic de longue distance, touristes) seront améliorés et il est possible que cela se traduise par un accroissement significatif de la fréquentation touristique dans cette partie de la côte.

Les travaux de construction de la route risquent de perturber des ressources archéologiques lorsqu'ils sont effectués à proximité des sites connus ou dans des zones de potentiel archéologique fort. Des mesures de mitigation en ce sens sont proposées à la section 6.2.

L'expropriation d'une résidence habitée de grand intérêt patrimonial cause un impact majeur sur le milieu humain. Le ministère des Transports devra s'assurer toutefois que cette résidence soit relocalisée et conservée dans son état actuel.

D'autre part, le long du tronçon Ruisseau-à-Rebours à Rivière-à-Claude le tracé de référence passe sur des terres agricoles. Comme le nouveau tracé suit la route actuelle et que le réaménagement ne consiste pratiquement qu'à un élargissement de la route actuelle, l'impact est mineur.

Au plan visuel, dans les tronçons à l'étude, les modifications visant à éliminer ou atténuer les courbes sont particulièrement nombreuses. L'impact général sur la dynamique du paysage dans les secteurs de quai sera donc négatif, de moyenne intensité et de longue durée.

Les modifications les plus importantes consistent en des coupes de roc et en un éloignement important de la côte. La coupe de roc la plus importante sera effectuée à l'ouest de Gros-Morne dans un secteur où les falaises présentent un intérêt visuel élevé. Trois autres coupes seront effectuées dans le tronçon Cap-au-Renard, deux entre Rivière-à-Claude et Petit Cap et une septième dans le tronçon Anse-Pleureuse à Gros-Morne.

De plus, dans deux courbes situées à proximité de la baie de Rivière-à-Claude et de l'Anse de Mont-Louis, le champ visuel des usagers sera obstrué par le dévers de la route et la glissière de sécurité. En milieu urbain, le tracé suit la route existante et les répercussions sur le milieu visuel ne sont pas significatives, sauf pour le tronçon Cap-au-Renard où une coupe de roc sera effectuée un peu en retrait du village. L'impact visuel résiduel est évalué comme mineur.

6.0 MESURES DE MITIGATION

La présente section propose des moyens et des mesures destinés d'une part à mitiger, à prévenir ou à corriger les effets négatifs et, d'autre part, à optimiser les effets bénéfiques de la réfection de la route 132. Ces mesures s'appliquent aux impacts affectant les milieux biophysique, humain et visuel.

6.1 MILIEU BIOPHYSIQUE

- Chaque coupe de roc devra être précédée d'une étude de la structure géologique afin de déterminer l'angle de coupe convenable et le nombre approprié de paliers. Le prédécoupage du roc devra être utilisé pour améliorer la stabilité des surfaces.
- Lorsque la création d'un fossé affectera le bas d'une zone d'éboulis, un tuyau perforé sera mis en place et le profil original au pied de la pente sera reconstitué.
- Dans le cas où la présence d'un batardeau s'avérerait nécessaire en période de construction, les matériaux utilisés devront ensuite être enlevés et déposés dans des sites appropriés.
- Les bancs d'emprunt utilisés pour la réfection du tronçon à l'étude devront être réaménagés conformément aux dispositions prévues dans le règlement 77-436 de la Loi sur la qualité de l'environnement.
- L'impact sur le milieu intertidal ne peut être limité que par l'utilisation d'un mur à paroi verticale au lieu d'un enrochement comme mode de protection contre la mer (section 3.0).

- On devra poursuivre l'inventaire du guillemot noir dans le tronçon Gros-Morne à Manche-d'Epée afin de vérifier si le réaménagement de la route engendre des répercussions imprévues.
- Les travaux affectant la qualité de l'eau des ruisseaux abritant de l'omble de fontaine anadrome dureront le moins longtemps possible.

6.2 MILIEU HUMAIN

- Des échelles devront être intégrées à la structure du quai tous les 500 m.
- Une bonne gestion des déblais de matériaux de rebut provenant de l'ancien quai devra être élaborée. Des aires d'entreposage devront être définies en fonction des aménagements subséquents des abords de la route et les matériaux de surplus devront être acheminés dans des endroits prévus à cet effet.
- Des sondages archéologiques systématiques seront effectués dans les endroits à fort potentiel archéologique et aux endroits où la route passe à proximité de sites connus. S'il y a une découverte fortuite de vestiges archéologiques au cours des travaux de construction de la route, l'entrepreneur avisera les autorités concernées du ministère des Affaires culturelles.
- Aucune coupe de roc ne devra être exécutée pendant le mois de juillet. De plus, l'entrepreneur devra maintenir deux voies carrossables pendant ce mois pour faciliter la circulation.
- La résidence d'intérêt patrimonial qui doit être expropriée devra être relocalisée en conservant toutes ses composantes (cuisine d'été et passage couvert avec le corps principal).

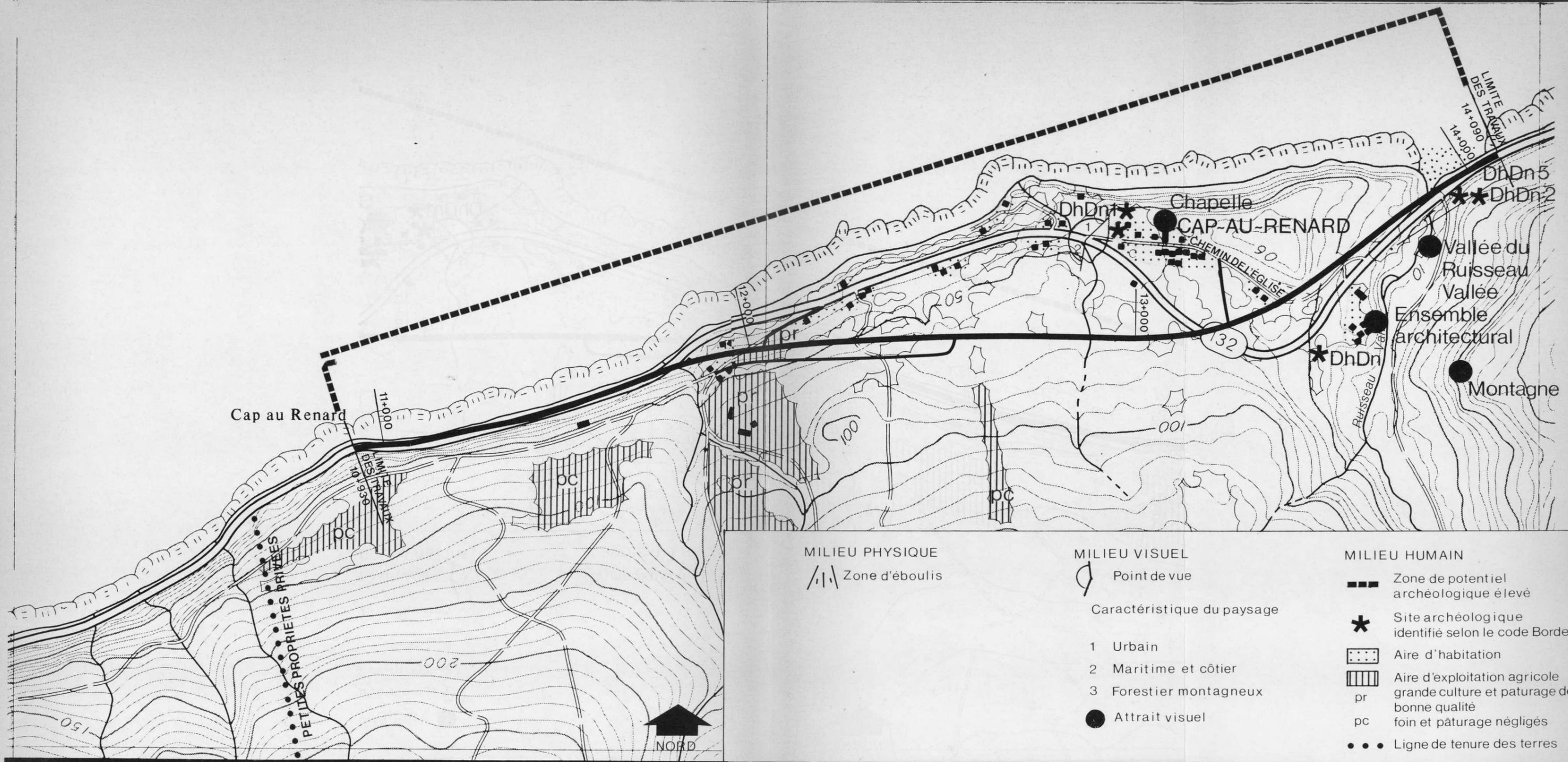
- Un programme de mise en valeur des abords de route devra être appliqué afin d'atténuer l'impact négatif sur le milieu visuel.
 - Dans les courbes où le relèvement du bord extérieur de la route obstrue le champ visuel, une glissière de sécurité spéciale assurant un maximum de dégagement devra être utilisée. (glissière semi-rigide sur poteau flexible).
 - Le belvédère situé à l'ouest de Rivière-à-Claude devra être complètement réaménagé et deux nouveaux belvédères seront aménagés, l'un à l'ouest de Gros-Morne et l'autre à l'ouest de Sainte-Marthe-de-Gaspé.
-

7.0 CONCLUSION

Le tracé de référence du ministère des Transports du Québec semble optimal dans son ensemble. Il évite le plus possible les résistances techniques et environnementales liées à la topographie et à la présence de la mer et il respecte les normes géométriques et structurales des routes de cette catégorie.

Les principaux impacts du projet concernent la perte d'une portion de la zone intertidale marine et la détérioration du milieu visuel. L'utilisation d'un mur à paroi verticale comme mode de protection contre la mer permet de diminuer de façon importante les répercussions sur les milieux biophysique et humain.

Quelques variantes de tracé sont proposées pour réduire les répercussions négatives du projet sur l'environnement. La plupart des variantes de moindre impact sont retenues par le ministère des Transports, sauf celles localisées dans le tronçon de l'Anse-Pleureuse à Gros-Morne où, pour des raisons d'échéancier trop court, le Ministère entend construire le tracé de référence.



MILIEU PHYSIQUE

Zone d'éboullis

MILIEU VISUEL

Point de vue

Caractéristique du paysage

- 1 Urbain
- 2 Maritime et côtier
- 3 Forestier montagnéux
- Attrait visuel

MILIEU HUMAIN

Zone de potentiel archéologique élevé

- Site archéologique identifié selon le code Borden
- Aire d'habitation
- Aire d'exploitation agricole grande culture et pâturage de bonne qualité
- pr foin et pâturage négligés
- pc foin et pâturage négligés
- Ligne de tenure des terres



N° de projet: 0667-0146
 Date: janvier 1984
 Echelle: 1: 10 000
 100 0 200 400m

Source: MER
 Service de la cartographie 1: 20 000
 22H 02-200-0101, 0102, 0201, 0202
 22H 03-200-0201, 0202
 22H 04-200-0202
 Courbe à équidistance de 10 m

- 0+000 Chainage en kilomètre
- Route projetée
- Ancienne route

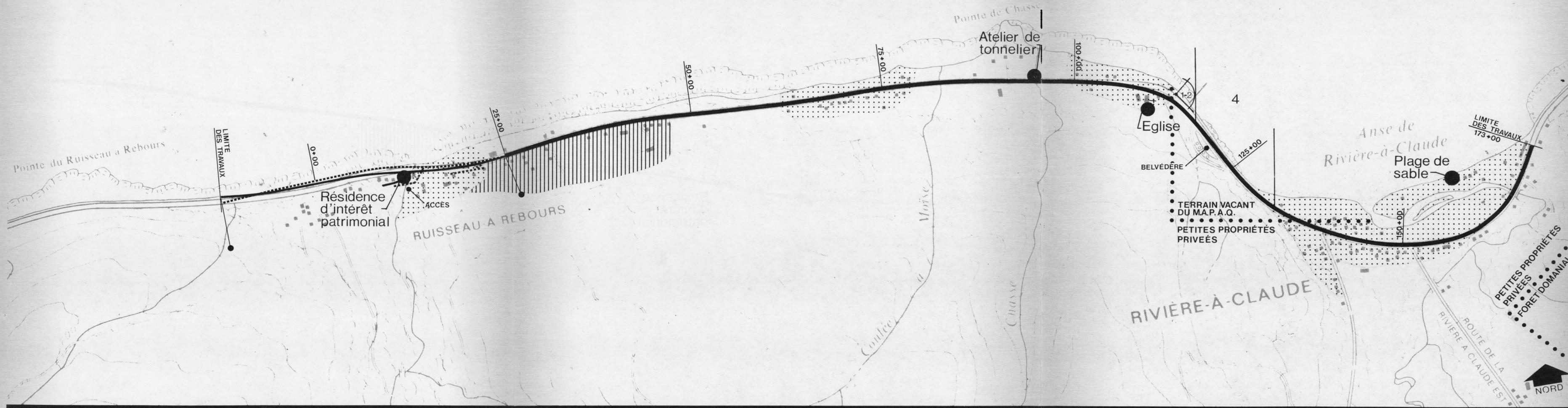
Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
 Service de l'environnement

2A

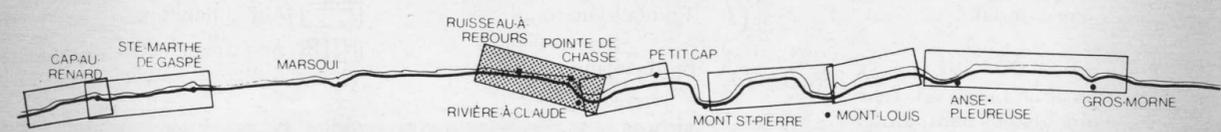
étude d'impact sur l'environnement
réaménagement de la route 132

Tronçon Cap-au-Renard
 Aptitudes et contraintes

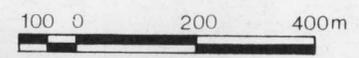
Fleuve Saint-Laurent



Localisation:



ROCHE
associés ltée
Groupe-conseil



Échelle: 1:10 000
N° de projet: 0667-0146
Date: janvier 1984

Source: M.E.R. Service de la cartographie 1:20 000, 22G 01-0202, 22H 04-0201, 22H 04-0202 COURBE À ÉQUIDISTANCE DE 10m

MILIEU PHYSIQUE

Zone d'éboullis

MILIEU BIOLOGIQUE

Cote d'abondance relative des organismes benthiques

- 1-Minimum, 3-Forte
- 2-Faible, 4-Maximum

Zone potentielle de nidification du guillemot noir

MILIEU VISUEL

Point de vue local

Caractéristique du paysage

- 1 Urbain
- 2 Maritime et côtier
- 3 Forestier montagneux

Attrait visuel

MILIEU HUMAIN

Aire d'habitation

Aire d'exploitation agricole (Grande culture et pâturage de bonne qualité)

Chainage en pied

Route projetée

Ancienne route

Tracé de référence (var.1)

Variante étudiée (var.2)

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

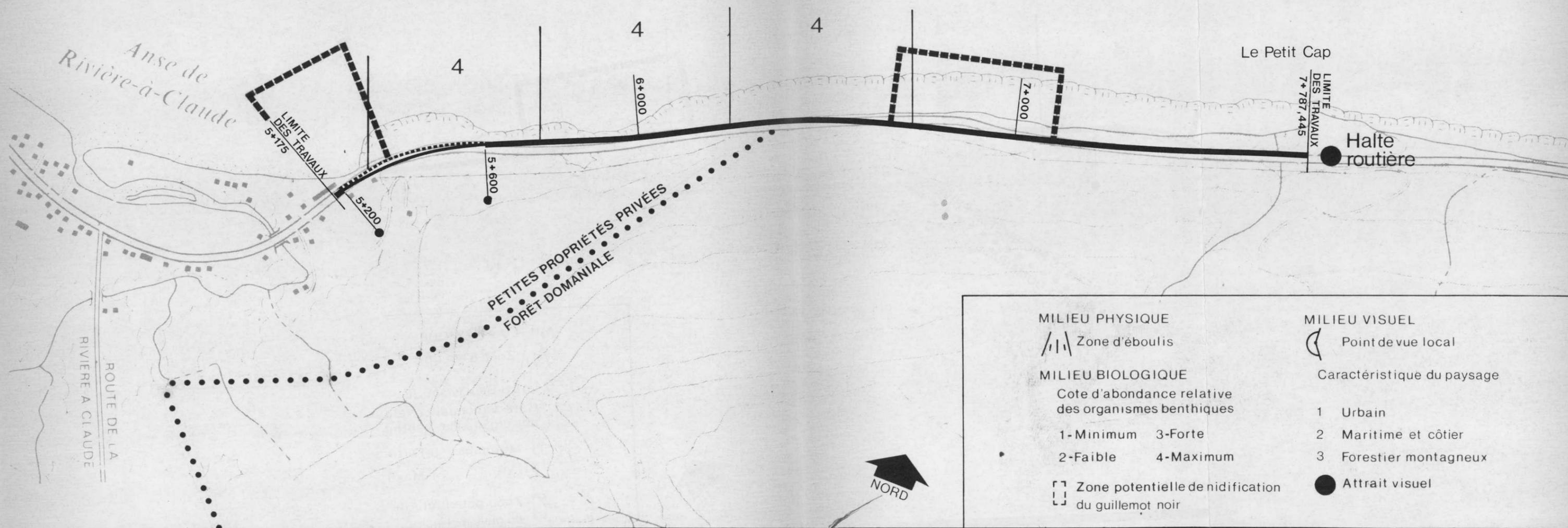
Service de l'environnement

étude d'impact sur l'environnement

réaménagement de la route 132

Tronçon Ruisseau-à-Rebours • Rivière-à-Claude
Aptitudes et contraintes

Fleuve Saint-Laurent



MILIEU PHYSIQUE

Zone d'éboulis

MILIEU BIOLOGIQUE

Cote d'abondance relative des organismes benthiques

- 1 - Minimum
- 2 - Faible
- 3 - Forte
- 4 - Maximum

Zone potentielle de nidification du guillemot noir

MILIEU VISUEL

Point de vue local

Caractéristique du paysage

- 1 Urbain
- 2 Maritime et côtier
- 3 Forestier montagnoux

Attrait visuel



N° de projet: 0667-0146
 Date: janvier 1984
 Echelle: 1: 10 000
 100 0 200 400m

Source: MER
 Service de la cartographie 1: 20 000
 22H 02-200-0101, 0102, 0201, 0202
 22H 03-200-0201, 0202
 22H 04-200-0202
 Courbe à équidistance de 10m

ROCHE
 associés ltée
 Groupe-conseil

MILIEU HUMAIN

Zone de potentiel archéologique fort

0+000 Chainage en kilomètre

Route projetée

Ancienne route

Tracé de référence (var.1)

Variante étudiée (var.2)

Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports

Service de l'environnement

étude d'impact sur l'environnement

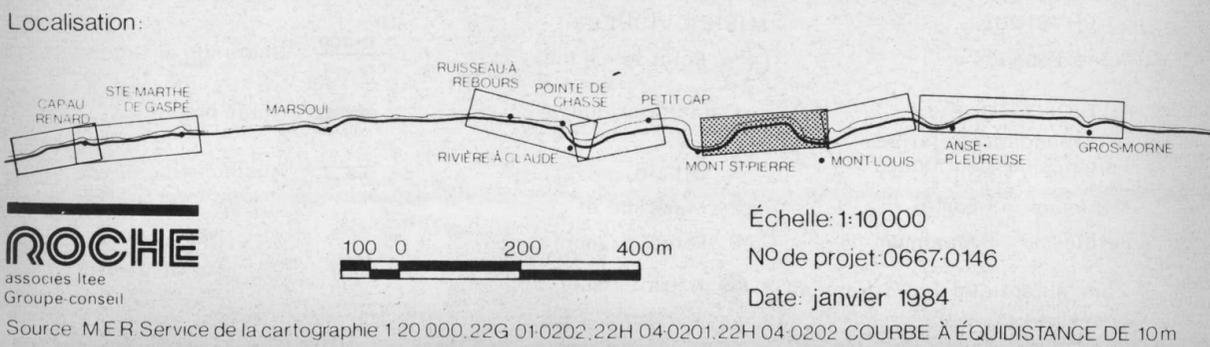
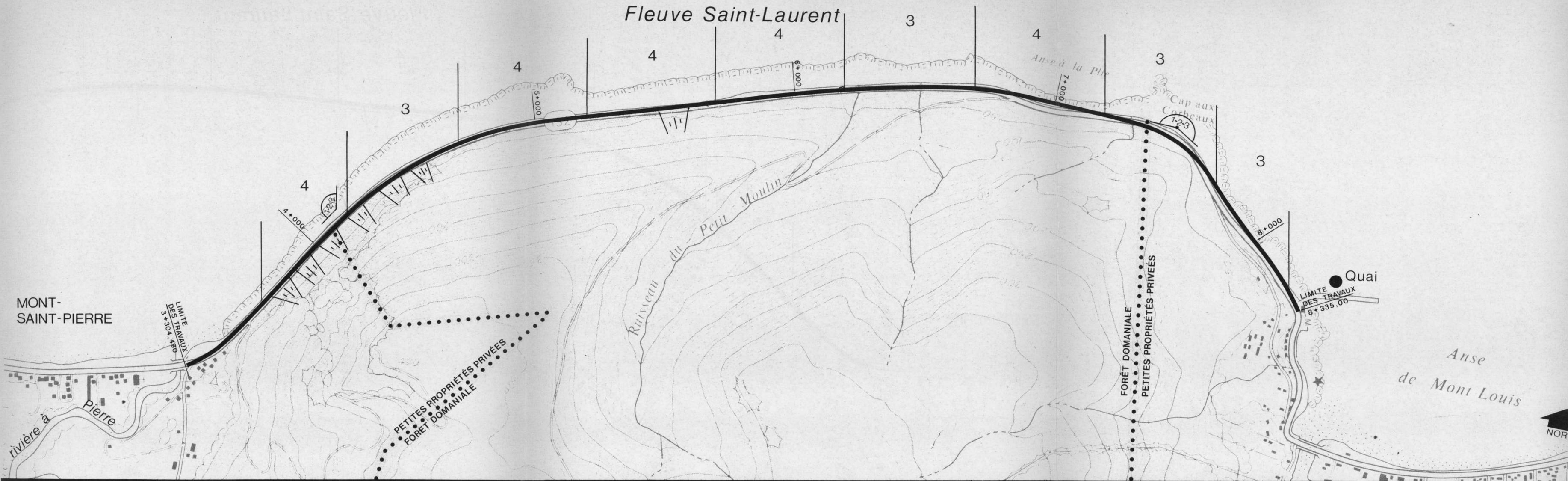
réaménagement de la route 132

Tronçon Rivière-à-Claude

• Petit Cap

Aptitudes et contraintes

2D



MILIEU PHYSIQUE

Zone d'éboulis

MILIEU BIOLOGIQUE

Cote d'abondance relative des organismes benthiques

- 1-Minimum
- 2-Faible
- 3-Forte
- 4-Maximum

Zone potentielle de nidification du guillemot noir

MILIEU VISUEL

Point de vue local

Caractéristique du paysage

- 1 Urbain
- 2 Maritime et côtier
- 3 Forestier montagnoux

Attrait visuel

0+000 Chainage en kilomètre

Route projeté

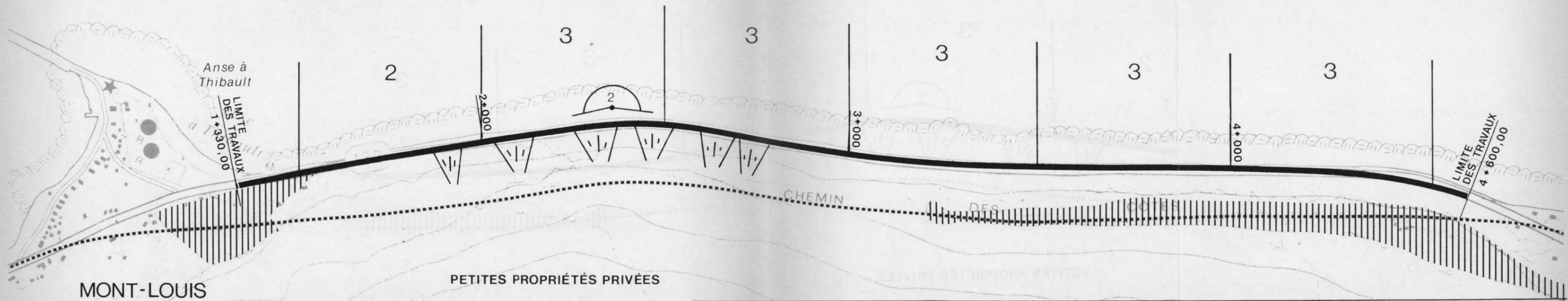
Ancienne route

Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
 Service de l'environnement

étude d'impact sur l'environnement
réaménagement de la route 132

Tronçon Mont-Saint-Pierre • Mont-Louis
Aptitudes et contraintes

Fleuve Saint-Laurent



<p>MILIEU HUMAIN</p> <p> Aire d'exploitation agricole</p> <p> Aire d'habitation</p>	<p>MILIEU PHYSIQUE</p> <p> Zone d'éboulis</p> <p>MILIEU BIOLOGIQUE</p> <p>Cote d'abondance relative des organismes benthiques</p> <p>1-Minimum 3-Forte</p> <p>2-Faible 4-Maximum</p> <p> Zone potentielle de nidification du guillemot noir</p>	<p>MILIEU VISUEL</p> <p> Point de vue local</p> <p>Caractéristique du paysage</p> <p>1 Urbain</p> <p>2 Maritime et côtier</p> <p>3 Forestier montagneux</p> <p> Attrait visuel</p>
--	--	---



N° de projet: 0667-0146
 Date: janvier 1984
 Echelle: 1: 10 000
 100 0 200 400m

Source: MER
 Service de la cartographie 20 000
 22H 02-200-0101, 0102, 0201, 0202
 22H 03-200-0201, 0202
 22H 04-200-0202
 Courbe à équidistance de 10m

ROCHE
 associés ltée
 Groupe-conseil

- 0+000 Chainage en kilomètre
- Route projetée
- Ancienne route
- Variante étudiée (var. 2)

2F

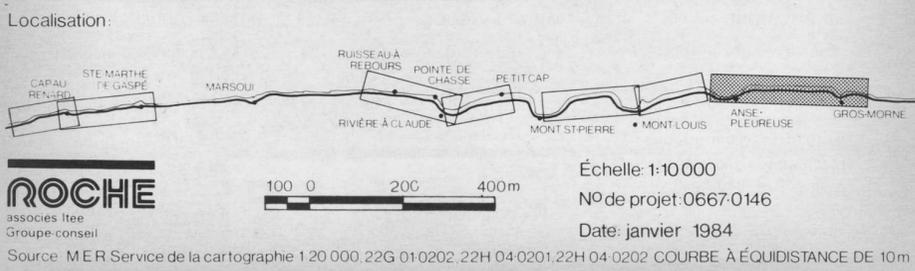
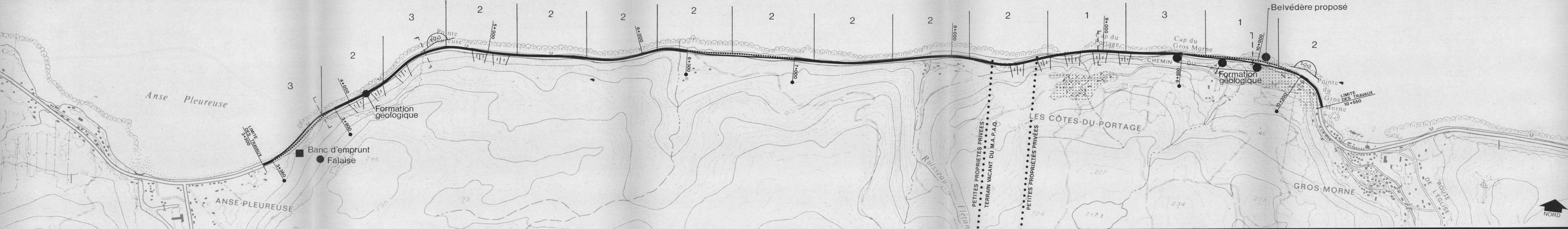
Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports

Service de l'environnement
 étude d'impact sur l'environnement

réaménagement de la route 132

Tronçon Mont-Louis
 • Anse-Pleureuse
Aptitudes et contraintes

Fleuve Saint-Laurent



- MILIEU PHYSIQUE**
- Zone d'éboulis
- MILIEU BIOLOGIQUE**
- Cote d'abondance relative des organismes benthiques
- 1-Minimum 3-Forte
 - 2-Faible 4-Maximum
- Zone potentielle de nidification du guillemot noir

- MILIEU VISUEL**
- Point de vue local
- Caractéristique du paysage
- 1 Urbain
 - 2 Maritime et cotier
 - 3 Forestier et montagnoux
- Dégradation visuelle
- Attrait visuel

- MILIEU HUMAIN**
- Aire d'habitation
 - Aire d'exploitation agricole
- Chainage en kilomètre
- Route projetée
 - Ancienne route
 - Tracé de référence (var.1)
 - Variante étudiée (var.2)

Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
 Service de l'environnement

étude d'impact sur l'environnement

réaménagement de la route 132

Tronçon Anse-Pleureuse • Gros-Morne

Aptitudes et contraintes

2G

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 132 885