

TABLE DES MATIERES

<u>AVANT-PROPOS</u>	<u>i</u>
<u>LISTE DES PARTICIPANTS</u>	<u>ii</u>
<u>LISTE DES TABLEAUX</u>	<u>iv</u>
<u>LISTE DES FIGURES</u>	<u>viii</u>
<u>LISTE DES ANNEXES</u>	<u>x</u>
<u>INTRODUCTION</u>	<u>2</u>
<u>1- PROBLEMATIQUE ET JUSTIFICATION DU PROJET</u>	<u>5</u>
1.1 Les origines du projet et les projets connexes	5
1.1.1 Les origines du projet	5
1.1.2 Les projets connexes	5
1.2 Localisation du projet	7
1.3 Le réseau routier	7

1.4	Les caractéristiques actuelles de la route 132	9
1.4.1	Les caractéristiques géométriques	9
1.4.2	Les caractéristiques structurales	10
1.5	Les caractéristiques de la circulation	10
1.5.1	Débits de circulation	10
1.5.2	Capacité et niveau de service	14
1.5.3	Origine-destination	15
1.5.4	Prévisions de circulation	15
1.6	La sécurité routière	16
1.7	Objectifs du projet à l'étude	17
<u>2-</u>	<u>RECHERCHE ET ANALYSE DE SOLUTIONS</u>	<u>19</u>
2.1	Recherche des solutions possibles	19
2.2	Analyse des solutions	19
2.2.1	Le réaménagement de la route selon le tracé actuel	19
2.2.2	Le réaménagement de la route selon un tracé modifié	20
2.3	Choix de la solution	21
2.4	Description technique de la solution retenue	21
<u>3-</u>	<u>DELIMITATION ET JUSTIFICATION DE LA ZONE D'ETUDE</u>	<u>24</u>
<u>4-</u>	<u>INVENTAIRE ET ANALYSE DU MILIEU</u>	<u>28</u>
4.1	Le milieu physique	28
4.1.1	La nature des sols	28

4.1.2	Le relief	33
4.1.3	L'hydrographie	34
4.2	Le milieu biologique	38
4.2.1	La forêt	38
4.2.2	La faune avienne	41
4.2.3	La faune terrestre	42
4.2.4	La faune ichthyenne: la ressource saumon	44
4.2.5	Les habitats sensibles: ruisseaux Lajoie, Laville et Levasseur	48
4.3	Le milieu agricole	56
4.3.1	Cadrage géographique et climatique	56
4.3.2	Les activités agricoles dans la région du Bas-Saint-Laurent/Gaspésie	57
4.3.3	Le contexte local	63
4.3.4	Caractéristiques de la zone d'étude	68
4.4	Le milieu humain	74
4.4.1	Les outils de planification et de gestion du territoire	74
4.4.2	Utilisation du sol et cadre bâti	81
4.4.3	Le climat sonore	86
4.5	Les composantes historique, patrimoniale, archéologique et visuelle	89
4.5.1	Le patrimoine historique	89
4.5.2	Le patrimoine architectural	94
4.5.3	Archéologie	109
4.5.4	Le milieu visuel	128
 <u>5- METHODOLOGIE D'EVALUATION DES IMPACTS</u>		 146
5.1	Objectifs de la méthodologie	147
5.2	Les indicateurs d'intensité	147
5.3	Les catégories d'impacts	148

5.4	Evaluation de l'intensité de l'impact	149
5.4.1	Les composantes biophysique, patrimoniale, archéologique et visuelle	150
5.4.2	Le milieu humain	151
5.4.3	Le milieu agricole	154
6-	<u>DESCRIPTION ET EVALUATION DES IMPACTS</u>	<u>155</u>
6.1	Démarche proposée	156
6.2	Définition des principaux descripteurs du projet	157
6.3	Le milieu biophysique	159
6.3.1	Identification des impacts	159
6.4	Le milieu agricole	167
6.4.1	Généralités	167
6.4.2	Impacts spécifiques	168
6.4.3	Mesures de mitigation	173
6.4.4	Conclusion	174
6.5	Le milieu humain	176
6.5.1	Généralités	176
6.5.2	Impacts spécifiques: cadre bâti et utilisation du sol	177
6.5.3	La planification du territoire - Règlement de contrôle intérimaire et Loi sur la protection du territoire agricole	187
6.5.4	Le climat sonore	191
6.5.5	Mesures de mitigation	192
6.5.6	Impacts résiduels et conclusion	199
6.6	Le patrimoine architectural	200
6.6.1	Généralités	200

6.6.2	Impacts spécifiques	201
6.6.3	Mesures de mitigation	203
6.6.4	Impacts résiduels et conclusion	204
6.7	Le potentiel archéologique	204
6.7.1	Généralités	204
6.7.2	Impacts spécifiques: potentiel archéologique	204
6.7.3	Mesures de mitigation	205
6.7.4	Impacts résiduels et conclusion	205
6.8	Le milieu visuel	206
6.8.1	Généralités	206
6.8.2	Impacts spécifiques	206
6.8.3	Mesures de mitigation	214
6.8.4	Impacts résiduels et conclusion	216
6.9	Mesures de surveillance et de suivi	217
6.10	Calendrier des travaux	217
7-	<u>SYNTHESE</u>	<u>221</u>
7.1	Le milieu humain et le patrimoine architectural	222
7.2	Les autres composantes environnementales	223
7.3	Les impacts positifs du projet	225
	<u>BIBLIOGRAPHIE</u>	<u>227</u>

AVANT-PROPOS

Le présent rapport constitue l'étude d'impact sur l'environnement du projet de réaménagement routier de la route 132 entre Causapscaï et Sainte-Florence, lequel sera soumis au processus d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et ce, conformément à la Loi sur la qualité de l'environnement.

L'analyse du milieu et des impacts sera orientée sur le plan de la méthodologie et du contenu en fonction des grands objectifs qui doivent être rattachés à une étude d'impact sur l'environnement.

D'après le guide général des études d'impact sur l'environnement, l'étude d'impact

"représente donc un exercice de prospective qui, à partir d'une connaissance adéquate des milieux humain et naturel où pourrait se réaliser le projet, met en évidence, prévoit puis évalue de la façon la plus juste possible, les changements qui pourront survenir ainsi que leurs conséquences...; l'étude d'impact devra faire écho aux trois objectifs suivants:

- . fournir une image globale et complète de l'action que le promoteur projette de réaliser;
- . informer le public des caractéristiques du projet, des changements qui surviendront et des conséquences prévisibles sur leur qualité de vie; et
- . permettre une analyse environnementale du projet et favoriser une prise de décision éclairée quant à l'autorisation de l'action proposée." (1)

(1) Pages 1 et 2, ministère de l'Environnement du Québec, Guide général des études d'impact sur l'environnement, par F. Robert Boudreault et Abel Rodrigue, troisième édition, janvier 1983, 31 pages.

LISTE DES PARTICIPANTS

PLURAM INC.

Duquet, Jean-Guy, urbaniste c.p.u.q., responsable de l'étude

Morin, Richard, b. urbanisme, chargé de projet

Belzile, Louis, biologiste (Gilles Shooner inc.)

Boudreault, André, géomorphologue (Gilles Shooner inc.)

Leahy, Georges, architecte

Lessard, Francine, dessinatrice

Octeau, Simon, agronome

Pigeon, Louise, technicienne et chef d'atelier

Rolland, Jean-François, architecte paysagiste

Shooner, Gilles, biologiste (Gilles Shooner inc.)

Viger, Carole, secrétaire opératrice AES

ETHNOSCOPI INC.

Rousseau, Gilles, géographe-archéologue, chargé de projet

Bélanger, François, cartographe

Dumais, Pierre, archéologue

Jean, Régiste, ethnologue

Landry, Brigitte, secrétaire

MINISTÈRE DES TRANSPORTS/SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT

Waltz, Daniel, écologiste, chef du service de l'environnement

Girard, Claude, urbaniste, chargé de projet

Bélanger, Jacques, biologiste

Gaudreault, Richard, architecte paysagiste

Khandjan, Hrant, graphiste, service de l'environnement

Letarte, Bernard, agronome

Panet, Jean-Pierre, ingénieur

Poulin, Philippe, géomorphologue

Roy, Denis, archéologue

 LISTE DES TABLEAUX

1- Capacité de la route aux niveaux "C" et "D", route 132, tronçon 20	11
2- Caractéristiques structurales, route 132, tronçon 20	12
3- Evolution de la circulation	14
4- Nombre d'accidents par section - Route 132 - 1978 à 1981	17
5- Débits journaliers en mètres cubes par seconde, 1980-1981/Station de jaugeage à 1 kilomètre en amont de l'Assemetquagan	35
6- Bilan de la pêche sportive dans la rivière Mata-pédia par secteurs	47
7- Répartition des sols de classe Aa, Ab et Ac selon les unités thermiques - Région Bas-Saint-Laurent/Gaspésie - en hectares	59
8- Principales données statistiques de l'activité agricole, 1971, 1976 et 1981, à l'échelle locale, sous-régionale, régionale et provinciale	61
9- Evolution de la valeur des produits agricoles vendus - 1971-1981	62

10- Production laitière et de bovins de boucherie à Sainte-Florence et Saint-Jacques-le-Majeur, 1981	65
11- Volumes en mètres cubes apparents de bois de pâte et sciage/achetés par le Syndicat des producteurs de bois du Bas-St-Laurent	67
12- Bilan des exploitations agricoles de la zone d'étude	70
13- Normes minimales pour la construction et le lotissement sur des terrains non-desservis par l'aqueduc et l'égout/M.R.C. Matapédia	79
14- Niveau de bruit engendré par le trafic routier pour certaines propriétés résidentielles	88
15- Identification des bâtiments de tradition vernaculaire américaine selon leurs sous-types	100
16- Identification des bâtiments "de colonisation" selon leurs sous-types	102
17- Etat de conservation des bâtiments principaux de tradition vernaculaire américaine et de colonisation	106
18- Système d'établissement et de subsistance - Micmacs du 17e siècle	114
19- Succession des principaux événements survenus entre Restigouche et Métiis, entre le 13 et le 19 septembre 1824 tels que relatés par G.J. Mountain (1943)	116

20- Critères environnementaux utilisés dans l'évaluation des classes de potentiel, période préhistorique	119
21- Résumé quantitatif de l'étude du potentiel archéologique	121
22- Synthèse descriptive des vues et champs visuels	137
23- Grille d'évaluation de l'intensité des impacts pour les composantes biophysique, patrimoniale, archéologique et visuelle	150
24- Matrice d'évaluation pour les bâtiments principaux situés hors de l'emprise projetée ou les lots sans bâtiment principal	152
25- Les impacts spécifiques sur le milieu biophysique	164
26- Milieu biophysique - Mesures de mitigation recommandées	166
27- Les superficies des exploitations agricoles affectées par l'emprise projetée	169
28- Les impacts sur le milieu agricole - par exploitation	175
29- Impacts sur le cadre bâti et l'utilisation du sol - Propriétés affectées dont le bâtiment principal est dans l'emprise - Intensité de l'impact: forte	179
30- Propriétés affectées dont le bâtiment principal est à l'extérieur de l'emprise	181

31- Propriétés affectées sans bâtiment principal	183
32- Synthèse des impacts de moyenne et forte intensité sur le cadre bâti et l'utilisation du sol	186
33- Les impacts différentiels sur le climat sonore	193
34- Les mesures de mitigation possibles pour les bâtiments principaux affectés par le projet routier	196
35- Les impacts sur les composantes patrimoniale et archéologique	202
36- Les impacts spécifiques sur le milieu visuel	213

LISTE DES FIGURES

1-	Localisation du projet	6
2-	Projet à l'étude	8
3-	Ecoulement de la circulation sur les routes du Québec (1979)	13
4-	Profil en travers - Routes numérotées en milieu rural (type B)	22
5-	Zone d'étude	26
6-	Géologie et dépôts de surface	32
7-	Hydrographie et relief	37
8-	Le milieu biologique	55
9-	Le milieu agricole	73
10-	L'occupation du sol	85
11-	"Enfer" localisé sur le terrain de l'en- treprise Bois Lacroix Ltée	93
12-	La maison Heppell (no 29), dont l'archi- tecture est de tradition vernaculaire amé- ricaine. Tournant du XXe siècle	99

13-	Bâtiment de type "de colonisation", ca 1930 (no 30)	101
14-	Maison de courant cubique, ca 1910 (no 9)	103
15-	Maison Angers (no 3). Type architectural d'esprit québécois à toit mansard. Tour- nant du XXe siècle	104
16-	Archéologie	127
17-	Coupes transversales	135
18 à 25	Série photographique de l'analyse des pay- sages	138 à 143
26-	L'analyse des paysages	144
27-	L'emprise du tracé et les éléments bâtis	145
28 à 32	Série photographique des impacts visuels	208 à 212
33-	Les impacts spécifiques	219
34-	Les mesures de mitigation	220

LISTE DES ANNEXES

1- Avis de projet	234
2- Directive du Ministre de l'Environnement du Québec	240
3- Glossaire	248
1. Terminologie générale	249
2. Terminologie de l'analyse visuelle	251
4- Définition des niveaux de service	254
5- Série photographique sur les ruisseaux Levasseur, Laville et Lajoie	260
6- Fiches descriptives sur le patrimoine architectural	275
7- Méthodologie d'évaluation des impacts (description détaillée)	322
1. Démarche méthodologique générale	323
2. Les catégories d'impacts	323
3. Les indicateurs d'intensité de l'impact (durée, étendue, valeur environnementale)	326
4. Evaluation de l'intensité de l'impact	328
8- Cheminement d'un dossier d'expropriation au ministère des Transports du Québec	343

9- Résolution des municipalités	345
10- Remerciements	348
11- Décision de la Commission de protection du territoire agricole du Québec	351

Introduction

INTRODUCTION

La démarche méthodologique générale du présent rapport est structurée en trois grandes parties distinctes, la première concernant la problématique même du projet routier et la zone d'étude proposée, la seconde constituée de l'inventaire qualitatif et quantitatif des composantes environnementales et finalement, l'identification et l'évaluation des impacts environnementaux.

Le contenu de l'étude d'impact qui suit sera présenté comme suit:

- . La justification technique et économique ainsi que les grandes composantes du projet routier seront traitées au chapitre 2 alors que le cadre géographique d'analyse sera défini au chapitre suivant;
- . la partie des inventaires et de l'analyse du milieu qui sera scindée ici en trois volets, soit les composantes biophysiques (sections 4.1 et 4.2), les milieux agricole et humain aux sections 4.3 et 4.4, et finalement, en section 4.5, l'ensemble des composantes rattachées à l'aspect qualitatif du milieu telles les caractéristiques historiques, architecturales, archéologiques et visuelles;
- . le dernier grand volet de l'étude traitera aux chapitres 5 et 6 de la méthodologie d'évaluation utilisée, puis décrira quantitativement et qualitativement les impacts du projet ainsi que les mesures de mitigation qui en découlent; au chapitre 7, les impacts les plus significatifs seront mis en évidence de façon succincte et ce, en fonction d'une appréciation globale des conséquences qu'ils représentent pour l'environnement affecté de la zone d'étude.

Enfin, soulignons que parmi l'ensemble des figures et annexes jointes à la présente étude, le lecteur devra référer plus particulièrement à la figure 27, à l'échelle 1:5 000, illustrant l'emprise du tracé et les éléments bâtis ainsi qu'aux annexes 5 et 6 (séries photographiques des bâtiments patrimoniaux et des ruisseaux Lajoie, Levasseur et Laville).

**Problématique et justification
du projet**

1. PROBLÉMATIQUE ET JUSTIFICATION DU PROJET

1.1 LES ORIGINES DU PROJET ET LES PROJETS CONNEXES

1.1.1 LES ORIGINES DU PROJET

Le projet de reconstruction de la route 132 entre Sainte-Florence et Causapscal s'inscrit dans un vaste plan d'ensemble visant l'amélioration de la route 132 dans la région du Bas-Saint-Laurent/Gaspésie. Ce grand projet régional qui remonte déjà à plusieurs années consiste à rendre cette route plus praticable et plus sécuritaire compte tenu de sa vocation et de sa circulation fortement touristique. En effet, plusieurs sections ont été construites à la fin des années '30 et dans les années '40.

Le présent projet fait partie de l'amélioration de la route 132 entre Matapédia et Causapscal (figure 1). Il correspond au sixième et dernier secteur à réaménager entre ces deux villes. Les autres secteurs, plus prioritaires, ont été construits entre 1972 et 1981. Donc, il s'agit de la continuité des projets antérieurs. Ces travaux sont prévus pour réalisation entre 1986 et 1988.

1.1.2 LES PROJETS CONNEXES

Un autre projet, se rattachant à la limite ouest de celui-ci, comprend le réaménagement de la route 132 dans les limites de la municipalité de Causapscal sur une distance de 3,8 kilomètres. Ces travaux sont inscrits au programme quinquennal du

ÉTUDE D'IMPACT
SUR L'ENVIRONNEMENT

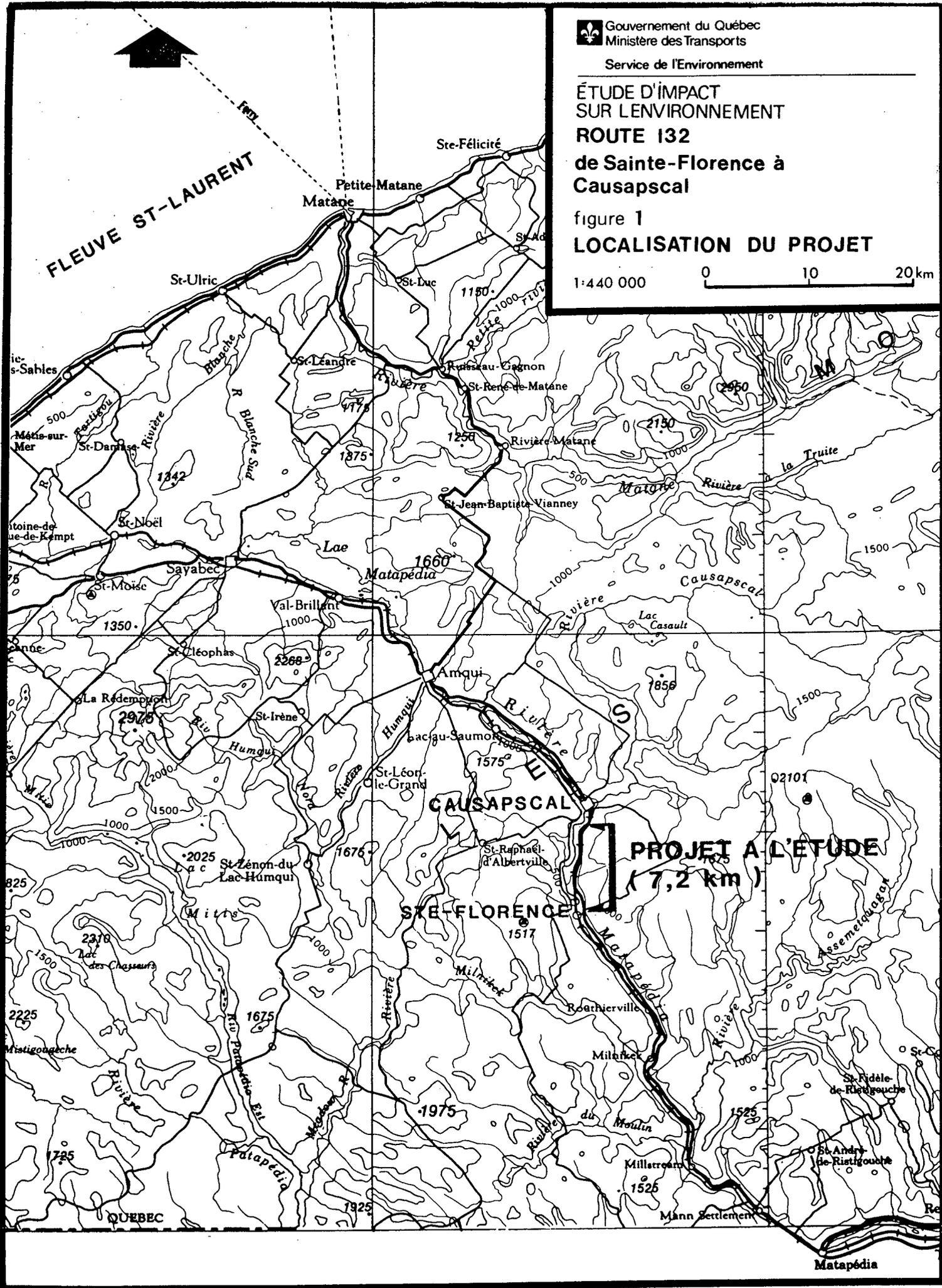
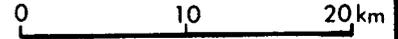
ROUTE 132

de Sainte-Florence à
Causapsca

figure 1

LOCALISATION DU PROJET

1:440 000



plan d'équipement du ministère des Transports pour réalisation entre 1987 et 1989.

1.2 LOCALISATION DU PROJET

Le projet couvre une distance totale de 7,2 kilomètres; ses limites sont les suivantes (figure 2):

- . Limite nord: point situé aux limites des municipalités de Saint-Jacques-le-Majeur-de-Causapscal et Causapscal.
- . Limite sud: point situé à 700 mètres au nord du chemin menant à Sainte-Florence.

Selon la segmentation de la route 132 utilisée au ministère des Transports du Québec, le projet couvre la majeure partie des sections 40 et 50 du tronçon 20 (figure 2).

1.3 LE RESEAU ROUTIER

Dans la région du Bas-Saint-Laurent/Gaspésie, la route 132 représente l'axe routier majeur desservant toute la rive sud du Saint-Laurent, depuis la fin de l'autoroute 20 jusqu'à Sainte-Flavie, d'où elle poursuit son tracé pour faire le tour de la péninsule gaspésienne jusqu'à Matapédia, revenant



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

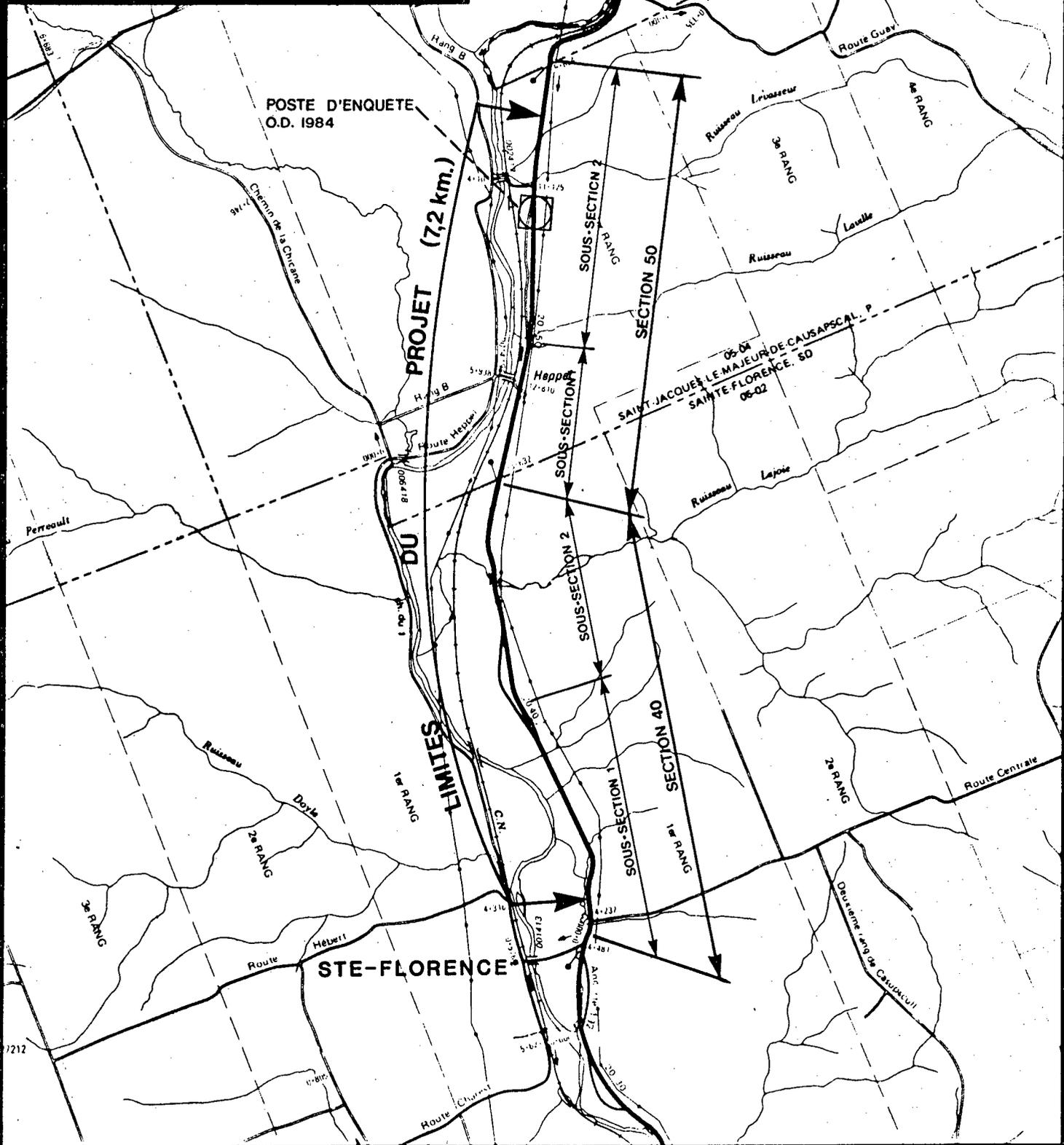
Service de l'Environnement

ÉTUDE D'IMPACT
SUR L'ENVIRONNEMENT

**ROUTE 132
de Sainte-Florence à
Causapscal**

figure 2
PROJET À L'ÉTUDE

1:50 000



fermer la boucle à Sainte-Flavie en traversant la Vallée de la Matapédia. La route 132 constitue le seul lien continu des municipalités riveraines en aval de Rimouski et de la principale zone de population de l'arrière-pays, soit celle de la municipalité régionale de comté de la Matapédia.

En plus de sa vocation interrégionale, la route 132 dans la Vallée de la Matapédia, possède une vocation touristique très importante: elle fait partie du circuit communément appelé "le tour de la Gaspésie", et elle constitue l'un des deux principaux corridors entre la rive sud de l'Estuaire du Saint-Laurent et les Provinces Maritimes. En période estivale, des augmentations considérables du volume de circulation sont enregistrées, pouvant atteindre 30 à 50% sur plusieurs sections.

1.4 LES CARACTERISTIQUES ACTUELLES DE LA ROUTE 132

1.4.1 LES CARACTERISTIQUES GEOMETRIQUES

Dans les limites du projet à l'étude, la route présente une plate-forme de roulement composée d'une surface pavée de 6,7 mètres avec des accotements variant entre 1,8 et 2,7 mètres dans une emprise de 20,1 mètres (66 pieds).

La route actuelle comprend deux courbes sous-standards successives dans un terrain où le profil est plutôt ondulé, entraînant un pourcentage de visibilité au dépassement de 18% seulement sur la section 40. Il n'y a cependant pas de pentes critiques sur l'ensemble du projet. Le tableau 1 présente les principales caractéristiques géométriques de la route à l'étude.

1.4.2 LES CARACTERISTIQUES STRUCTURALES

La construction de ces sections de la route 132 remonte à 1946. Les fondations se composent de 230 mm de gravier brut, 75 à 100 mm de gravier concassé et plusieurs couches de pavage. Ces épaisseurs ont été constatées lors de la réfection de cette route au sud de Sainte-florence.

L'examen des données de l'inventaire structural indique un niveau de qualité "D" selon les derniers relevés effectués en septembre 1983 (tableau 2). Ce niveau correspond à une détérioration avancée. Les relevés antérieurs effectués en 1970 et 1976 indiquaient une détérioration plus élevée encore, alors que ceux de 1980 témoignaient d'une amélioration sensible suite à la réfection du pavage (couche d'usure) en deux étapes, en 1974 et 1977. Cependant, les relevés de 1983 révèlent une nouvelle détérioration, aucun entretien n'ayant été fait depuis 1977. Des fondations comme celles de la route actuelle exigent généralement un entretien plus fréquent pour que la qualité de la chaussée soit maintenue à un niveau acceptable.

1.5 LES CARACTERISTIQUES DE LA CIRCULATION

1.5.1 DEBITS DE CIRCULATION

Dans le secteur de la Vallée de la Matapédia, la figure 3 indique que les débits de circulation enregistrés en 1979 passent de 1 200 véhicules/jour près de Matapédia à plus de 3 100 véhicules/jour à Mont-Joli. Ces débits continuent d'augmenter en direction de Rimouski, la capitale régionale. Pour les sections à l'étude, les données de circulation les plus récentes proviennent d'un comptage effectué entre juin et octobre 1981 dans le cadre d'une enquête origine-destina-

TABLEAU 1: CAPACITE DE LA ROUTE AUX NIVEAUX "C" ET "D"

ROUTE 132, TRONCON 20

SECTION	LONGUEUR (km)	% CAM.	VBM (km/h)	VIT. AFF.	T.D. MIN.	% VIS. 450 m.	AN D.J.M.A.	D.J.M.A. 2 DIR.	D.J.M.E. 2 DIR.	NIVEAU "C"		NIVEAU "D"	
										CAP.	AN.	CAP.	AN(0,75D)
40	4 382	9	97	90	2,71	18,0	80	1 940	2 600	4 118	1 997	7 142	2 000
50	3 790	9	99	90	2,28	39,0	80	1 940	2 600	4 709	2 000	7 385	2 000

- Notes:
- . % cam.: pourcentage de camions
 - . VBM: vitesse de base moyenne
 - . Vit. aff.: vitesse affichée (km/h).
 - . T.D.: temps de déplacement en minutes
 - . % vis.: pourcentage de visibilité au dépassement à 450 mètres
 - . An D.J.M.A.: année du relevé du trafic
 - . D.J.M.A. 2 dir.: débit journalier moyen annuel dans les 2 directions
 - . D.J.M.E. 2 dir.: débit journalier moyen d'été dans les 2 directions
 - . Niveaux "C", "D": se référer à l'annexe 1
 - . Cap.: capacité de la route calculée pour tel niveau de service
 - . An.: année où le volume de trafic aura atteint la capacité, pour tel niveau de service
 - . An (0,75D): année où le volume de trafic aura atteint 75% de la capacité au niveau "D"; norme couramment utilisée comme signe de la nécessité de préparer un réaménagement de la route.

Source: "Inventaire: capacité - courbes - pentes", région 1, district 07
Ministère des Transports du Québec, Direction des expertises et normes
Service des relevés techniques (1982).

TABLEAU 2: CARACTERISTIQUES STRUCTURALES
ROUTE 132, TRONCON 20

SECTION ET SOUS- SECTION	ANNEE DU RELEVÉ	PROFILO- METRIE	ANNEE DU RELEVÉ	DEFLEXION	QUALITE
40-1	Juil. 76	39	Sept. 70	1 147	E
40-2	Juil. 76	36	Sept. 70	1 600	E
50-1	Juil. 76	38	Sept. 70	1 189	E
50-2	Juil. 76	50	Sept. 70	1 264	D
40-1	Sept. 80	73	Sept. 80	922	C
40-2	Sept. 80	70	Sept. 80	1 173	C
50-1	Sept. 80	71	Sept. 80	964	C
50-2	Sept. 80	74	Sept. 80	954	C
40-1	Sept. 83	55	Sept. 80	922	D
40-2	Sept. 83	53	Sept. 80	1 173	D
50-1	Sept. 83	53	Sept. 80	964	D
50-2	Sept. 83	53	Sept. 80	954	D

Notes

Profilométrie:

Coefficient de roulement, affecté par les déformations de la chaussée (ornières, soulèvements, fissures); indice relatif de 0 à 100. Standards pour route principale:

- de 100 à 62: acceptable
- de 61 à 49: moyen
- 48 et moins: prioritaire.

Déflexion:

Qualité structurale ou capacité de support: mesure de la déformation au passage d'un camion-type; indice absolu, en micromètres (um). Standards pour route principale:

- de 0 à 619: acceptable
- de 620 à 839: moyen
- 840 et plus: prioritaire

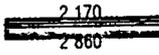
Niveaux de qualité:

Combinaison des indices de profilométrie et de déflexion:

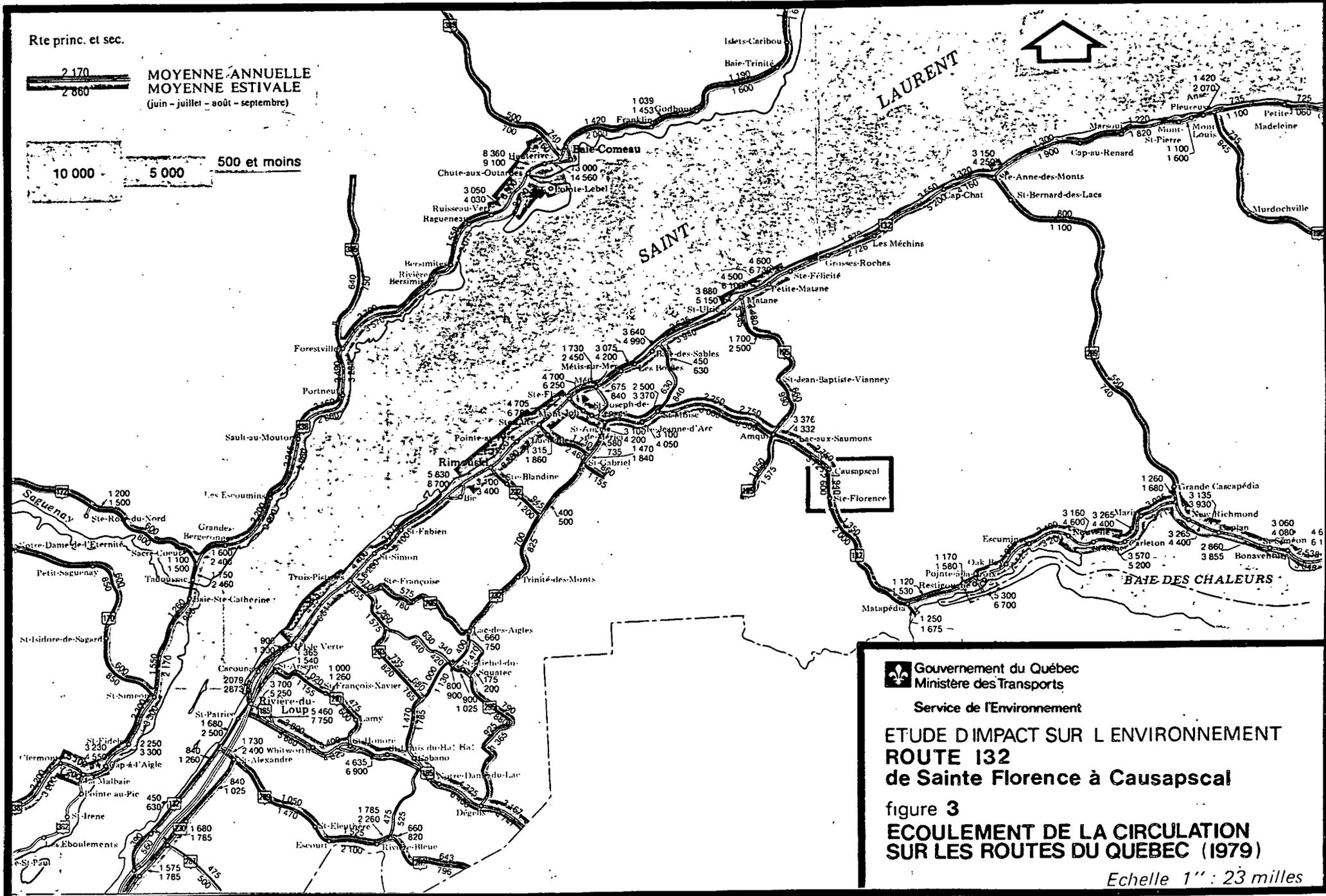
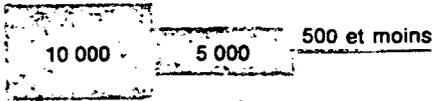
- A: détérioration minimale
- B: détérioration légère
- C: détérioration moyenne
- D: détérioration avancée
- E: détérioration excessive

Source: "Inventaire structural des routes" (1983), Ministère des Transports, Direction des expertises et normes, Service des relevés techniques.

Rte princ. et sec.



MOYENNE ANNUELLE
MOYENNE ESTIVALE
(juin - juillet - août - septembre)



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
ROUTE 132
de Sainte-Florence à Causapschal

figure 3

ÉCOULEMENT DE LA CIRCULATION
SUR LES ROUTES DU QUÉBEC (1979)

Echelle 1" : 23 milles

tion (O.-D.). La compilation des résultats du comptage ramenés sur une base annuelle donne un débit journalier moyen annuel (D.J.M.A.) de 1 802 véhicules et un débit journalier moyen d'été (D.J.M.E.) de 2 514 véhicules. Le tableau 3 donne l'évolution de la circulation dans ce secteur depuis 1972.

TABLEAU 3: EVOLUTION DE LA CIRCULATION

ANNEE	D.J.M.A.	D.J.M.E.
1972	1 107	1 472
1974	1 230	1 635
1976	1 390	1 850
1979	1 940	2 600
1981 *	1 802 *	2 514 *

Source: Diagramme d'écoulement de la circulation, et
* enquête O.-D. 1981 (route 132, Causapscal), Ministère des Transports, Direction des expertises et normes, Service des relevés techniques.

1.5.2 CAPACITE ET NIVEAU DE SERVICE

Les débits de circulation étant relativement peu élevés sur ce tronçon, le niveau de service offert est généralement bon (niveau B). La valeur de la capacité au niveau de service D exprimée en débit du jour moyen annuel est en moyenne de 7 260 véhicules/jour, et elle ne sera pas atteinte avant 20 ans au rythme actuel de la croissance de la circulation. Pour une définition des niveaux de service, se référer à l'annexe 4.

1.5.3 ORIGINE-DESTINATION

Une enquête origine-destination a été réalisée en août 1981. Le poste d'enquête se situait sur la route 132 à 3,9 kilomètres au sud du pont de la rivière Causapscal (figure 2). Les résultats indiquent que les déplacements ayant pour motif le loisir représentent 64,5% du trafic recensé.

Parmi les principales origines, on retrouve Sainte-Florence avec 23,4% du trafic, le sud de la péninsule gaspésienne (Matapédia à Port-Daniel) avec 31%, le secteur Gaspé à Newport avec 16% et le Nouveau-Brunswick avec 21%. Les destinations sont très diverses. Environ 38% du trafic demeurait dans les limites de la Vallée, soit entre Causapscal et Sayabec. Le reste se dirige vers Mont-Joli (4,6%), Rimouski (13%), Matane (4,7%), Montréal (11,3%), Québec (10%) et diverses régions du Québec.

Donc, sur le projet à l'étude, la circulation possède un fort caractère touristique tout en assurant le lien entre les principales municipalités.

1.5.4 PREVISIONS DE CIRCULATION

A partir du tableau 3, on peut constater que les débits de circulation se sont maintenus à la hausse jusqu'au début des années 1980. La récente crise économique s'est fait ressentir sur les déplacements automobiles de sorte que les débits de circulation ont diminué pour l'ensemble de la province en 1981 et surtout en 1982. Pour 1983, le Service des relevés techniques nous indique que la situation tend à se renverser et que les débits reviennent lentement à la hausse. A titre indicatif, un nouveau compteur permanent situé à Amqui, soit un peu plus de 20 kilomètres au nord du projet à l'étude, révèle une augmentation de 5% pour les onze premiers mois de 1983 (les données complètes pour 1983 ne sont pas encore disponibles). Pour l'instant, on peut supposer une reprise à la

hausse des débits de circulation sur les routes à vocation importante, bien que l'on ne puisse se baser, pour ce, sur les données des récentes années.

1.6 LA SECURITE ROUTIERE

Les seules données présentement disponibles en matière de sécurité sont contenues dans un rapport statistique intitulé "Taux d'accidents et de mortalité sur les routes numérotées" basé sur des données pour l'année 1977. Les résultats y sont présentés par route numérotée pour chacune des régions administratives du ministère. Comme dans la région 01, la route 132 couvre 1 197 kilomètres, les données telles le nombre d'accidents par kilomètre, les taux d'accidents et de mortalité ne peuvent pas s'appliquer entièrement au projet de 7,2 kilomètres à l'étude. Pour 1977, la route 132 présentait un taux d'accidents et un taux de mortalité dépassant les taux critiques.

Le tableau 4 présente des statistiques récentes d'accidents pour les sections à l'étude. Ces chiffres proviennent de la banque de données de la Régie de l'assurance-automobile du Québec, et ils ne sont présentés que pour donner un ordre de grandeur du nombre d'accidents. D'abord, il s'agit des accidents rapportés par la Sûreté du Québec seulement, ce qui exclut les accidents ayant fait l'objet d'un constat à l'amiable. De plus, à l'égard du projet à l'étude, ces chiffres doivent être considérés comme approximatifs parce que leur localisation à l'intérieur des sections 40 et 50 n'est pas précisée et que le projet ne couvre pas entièrement ces sections.

TABLEAU 4: NOMBRE D'ACCIDENTS PAR SECTION - ROUTE 132 -
1978 A 1981

SECTION	1978	1979	1980	1981	MOYENNE
132-20-40	2	7	4	5	4,5
132-20-50	7	6	3	4	5,0

Source: Relevé des accidents par section de route (basé sur les données de la Régie de l'assurance-automobile du Québec).

1.7 OBJECTIFS DU PROJET A L'ETUDE

La route 132 répond à de nombreuses et importantes vocations tant locales et régionales qu'interrégionales. De plus, l'activité reliée au tourisme génère un important volume de trafic dans la région de l'Est du Québec, particulièrement pendant l'été: rappelons que le D.J.M.E. est souvent de 30 à 50% plus élevé que le D.J.M.A. Pour ces raisons, l'amélioration de l'infrastructure routière constitue un objectif régional pour le ministère des Transports.

Les principaux objectifs poursuivis consistent à réaménager la route selon les normes actuelles afin d'obtenir des caractéristiques techniques homogènes sur l'ensemble du tronçon Matapédia-Causapscal. Le projet vise particulièrement l'amélioration des caractéristiques géométriques et structurales, laquelle amélioration se traduira par une augmentation de la sécurité et du confort des usagers.

2

**Recherche et analyse
des solutions**

2.0 RECHERCHE ET ANALYSE DE SOLUTIONS

2.1 RECHERCHE DES SOLUTIONS POSSIBLES

Compte tenu des déficiences techniques identifiées et des objectifs visés, deux solutions peuvent être envisagées, soit le réaménagement de la route 132 selon le tracé actuel (élargissement de l'emprise) ou soit le réaménagement de la route 132 selon un réalignement du tracé (modification de la ligne médiane).

Le report du projet ne peut être envisagé comme une alternative, puisque celle-ci retarderait indûment la correction des déficiences importantes déjà signalées, particulièrement au niveau structural, et qu'elle ne permettrait pas d'atteindre les objectifs de confort et de sécurité de la clientèle et d'uniformisation du réseau routier.

2.2 ANALYSE DES SOLUTIONS

2.2.1 LE REAMENAGEMENT DE LA ROUTE SELON LE TRACE ACTUEL

Cette solution consiste à corriger les déficiences identifiées en conservant l'alignement actuel de la route. L'amélioration de la qualité structurale de la route requiert de nouvelles fondations ainsi qu'un drainage adéquat. Or, il

est virtuellement impossible d'améliorer ces aspects à l'intérieur des limites actuelles de l'emprise, soit 20,1 mètres. Conséquemment, l'élargissement de l'emprise selon une norme plus adéquate (emprise nominale d'au moins 35 mètres) forcerait à de nombreux déplacements et expropriations de maisons tout le long du projet.

De plus, les courbes sous-standard ne peuvent être corrigées de façon satisfaisante sans un changement de l'alignement de la route.

De façon globale, cette solution impliquerait d'importants impacts sur le milieu bâti et répondrait plus ou moins bien aux objectifs, puisque la route demeurerait sinueuse.

2.2.2 LE REAMENAGEMENT DE LA ROUTE SELON UN TRACE MODIFIE

Cette solution prévoit la reconstruction de la route selon un réalignement de la ligne médiane. La reconstruction permettrait d'obtenir les mêmes caractéristiques techniques que pour les sections déjà reconstruites entre Sainte-Florence et Matapédia. La largeur de l'emprise serait portée à 36,6 mètres (120 pieds) selon la norme D-2301 modifiée (figure 4) incluant des voies pavées totalisant 7,3 mètres (au lieu de 6,7 mètres) et des accotements de 3,0 mètres chacun (actuellement 1,8 à 2,7 mètres). Quant à l'épaisseur des fondations, elle passerait de 330 mm à environ 825 mm, selon les normes actuelles pour ce type de route. Enfin, la correction des courbes sous-standard et l'allongement des alignements droits résulteraient en une valeur beaucoup plus élevée du pourcentage de visibilité au dépassement; pour la section 40, cette valeur est actuellement de 18%, alors que le minimum souhaité est de l'ordre de 60%.

En plus de rencontrer tous les objectifs visés, cette solution permet d'obtenir les meilleures caractéristiques opérationnelles pour ce type de route. Par ailleurs, les impacts sur le milieu bâti liés à l'implantation de la nouvelle emprise seraient comparables à ceux de la solution précédente.

2.3 CHOIX DE LA SOLUTION

Comme les deux solutions entraînent inévitablement des acquisitions de terrains et des expropriations de maisons, la seconde solution, soit la reconstruction selon un réaligement de la ligne médiane apparaît comme la plus avantageuse au plan technique, puisqu'elle permet d'obtenir de meilleures caractéristiques et de répondre plus adéquatement aux principes de confort et de sécurité des usagers.

2.4 DESCRIPTION TECHNIQUE DE LA SOLUTION RETENUE

La solution retenue consiste donc à réaménager la route 132 en modifiant son tracé. Les principales caractéristiques sont les suivantes:

- . section-type: D-2301 modifiée (figure 4);
- . nombre de voies: 2;
- . emprise nominale: 36,6 mètres;
- . modalités d'accès: accès aux propriétés conservé;
- . vitesse de base: 100 km/h;
- . débit de circulation: 1 802 véhicules/jour (1981)

Au niveau du profil de la route, étant donné une dénivellation importante du terrain au niveau des courbes actuellement sous-standards, dénivellation correspondant à l'exploitation des 2 bancs de gravier, des surlargeurs d'emprise seront requises.



Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports

PROFIL EN TRAVERS
ROUTES NUMÉROTÉES
EN MILIEU RURAL (TYPE B)

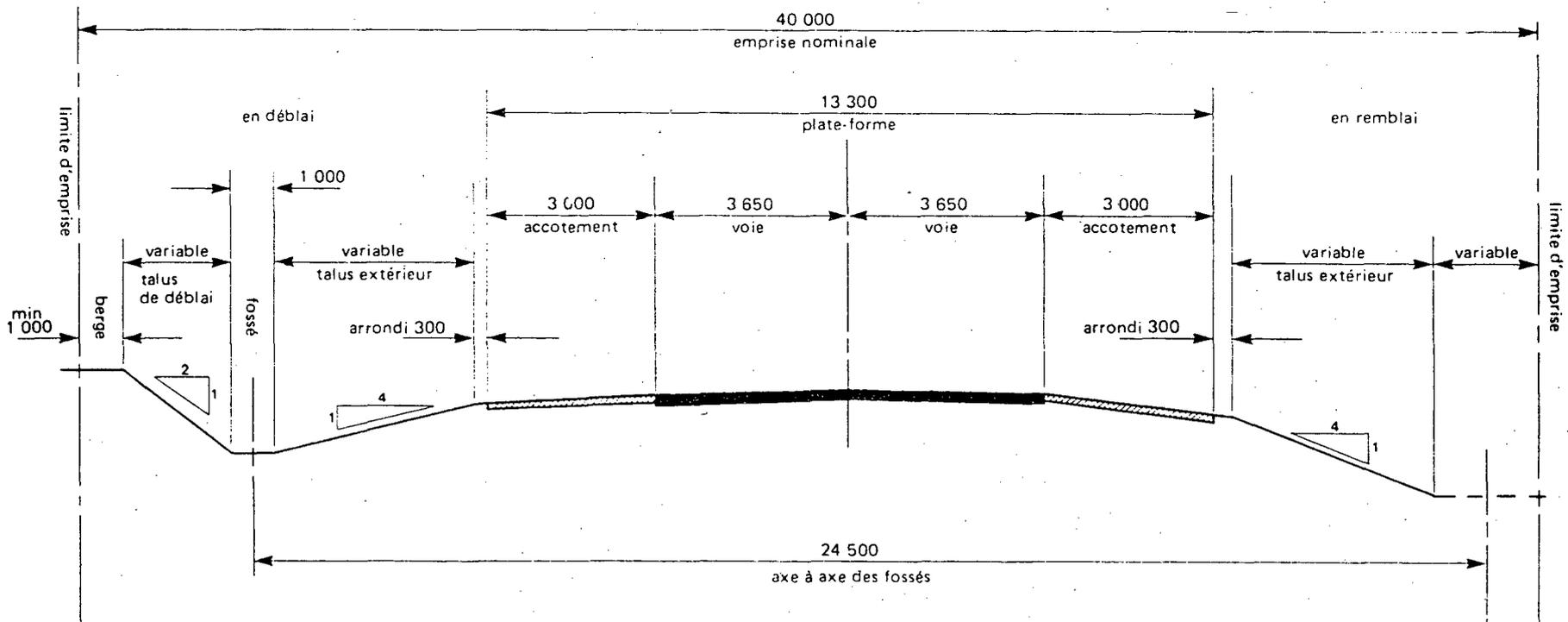
D-2301

2.3.2

80-06-01

NORMES

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



TYPE B - ROUTE PRINCIPALE

FIGURE 4

**Délimitation et justification
de la zone d'étude**

3. DELIMITATION ET JUSTIFICATION DE LA ZONE D'ETUDE

Localisée au sud de l'agglomération de Causapscal, la zone d'étude (figure 5) se caractérise sur le plan physiographique par la présence d'une étroite vallée où les basses terrasses longeant la rivière Matapédia se rétrécissent graduellement, pour faire place à partir de Sainte-Florence à un encaissement prononcé des rives.

D'une superficie totalisant environ 12 kilomètres carrés et compris dans les limites municipales de Saint-Jacques-le-Majeur (paroisse) et de Sainte-Florence (sans désignation), le territoire à l'étude peut se délimiter (1) plus précisément de la façon suivante:

- . au nord, à environ 1,5 kilomètre de l'agglomération de Causapscal, coïncidant avec les limites des municipalités de Saint-Jacques-le-Majeur de Causapscal et Causapscal (ville) et de Sainte-Florence (paroisse);
- . à son extrémité sud, à une distance de quelque 700 mètres du chemin conduisant au village de Sainte-Florence;
- . à l'ouest, par la rivière Matapédia, y compris son lit;
- . et à l'est, par la limite est des lots 16 à 40 du rang I du canton de Casupscull, laquelle se retrouve en milieu montagneux, à des distances variant de 1 à 2 kilomètres par rapport à la route 132.

(1) Quant aux repères géodésiques de la zone d'étude et de ses environs immédiats, le territoire suit grosso modo l'axe du méridien 67°15' (axe nord-sud) et est compris en latitude entre les parallèles 48°17' et 48°20'.

Compte tenu du caractère confiné du projet routier, lequel emprunte grosso modo le corridor de la route actuelle, le cadrage territorial décrit précédemment renferme à notre avis l'ensemble des composantes et phénomènes bio-physiques et humains susceptibles de fournir un champ d'analyse suffisamment extensif et homogène aux fins de l'inventaire et de l'évaluation des impacts environnementaux.

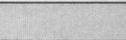
La zone d'étude constitue de fait un milieu humain et naturel relativement homogène et représentatif de la réalité agro-forestière. Ce territoire, incluant l'ensemble du rang I entre les limites du projet routier à l'étude, est constitué de l'ensemble des lots originaires bordant les deux côtés de la route, lesquels définissent assez fidèlement les limites des grandes propriétés, pour la plupart à vocation agricole. Au niveau des préoccupations d'ordre biophysique, le territoire d'étude peut être également qualifié d'homogène, étant borné à l'ouest par une barrière physique d'importance, soit la rivière Matapédia et à l'est par la première ligne de crête du bassin du versant ouest de la rivière, lequel est entrecoupé par les bassins versants secondaires des ruisseaux Lajoie, Levasseur et Laville.

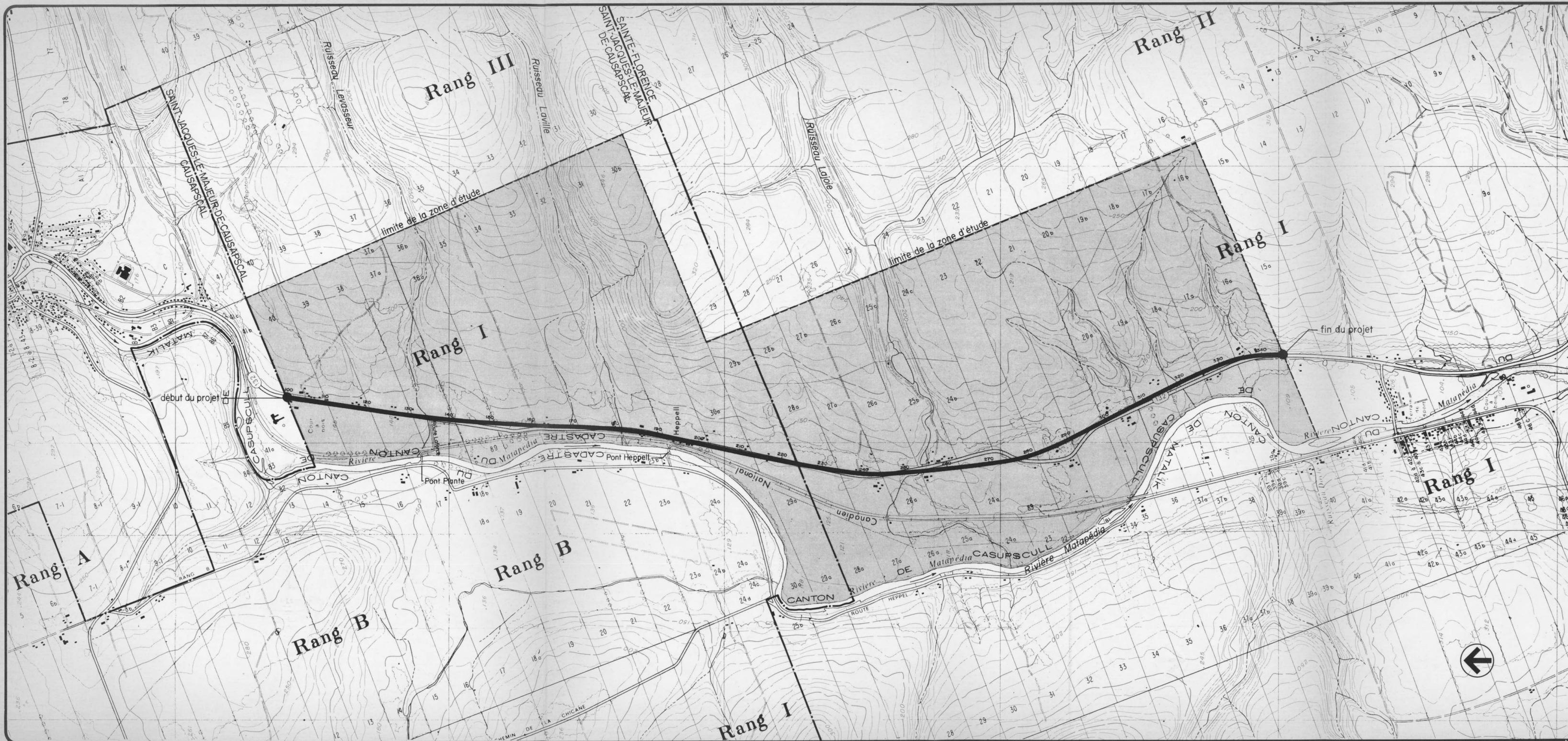
Finalement, mentionnons que pour l'analyse de certaines composantes environnementales, nous avons débordé occasionnellement des limites de la zone d'étude; tel fut le cas par exemple pour l'appréciation du milieu visuel dans son contexte régional.

ÉTUDE D'IMPACT
SUR L'ENVIRONNEMENT

**ROUTE 132
de Sainte-Florence à
Causapsal**

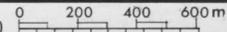
figure 5
ZONE D'ÉTUDE

zone d'étude 
nouveau tracé 



Source de la base : M.E.R.Q. 1979

 Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

échelle 1:20000 

date : août 1984 préparé par 

Inventaire et analyse du milieu

4. INVENTAIRE ET ANALYSE DU MILIEU

4.1 LE MILIEU PHYSIQUE

La vallée de la Matapédia peut se diviser en trois unités morphologiques distinctes, soit:

- . la haute vallée originant au nord du lac Matapédia, constituée d'une vaste plaine inclinée vers le lac et parsemée de terrasses d'origine polygénique aux rebords peu accentués;
- . la moyenne vallée dont fait partie le territoire à l'étude, présente quant à elle des versants plus accentués qui se rétrécissent graduellement en direction sud, soit plus précisément à partir du Lac au Saumon;
- . et finalement, la basse vallée plus étroite, aux versants très abrupts, qui caractérise la partie aval de Sainte-Florence.

4.1.1 LA NATURE DES SOLS

4.1.1.1 GEOLOGIE

L'assise géologique de la Vallée de la Matapédia, presque exclusivement constituée de roches sédimentaires déposées au

Silurien et au Dévonien, appartient à l'ère primaire ou paléozoïque qui date d'environ 350 millions d'années. Un des traits majeurs des formations géologiques de la Vallée est la présence de trois failles parallèles orientées sud-ouest/nord-est.

La figure 6, dont les informations ont été extraites du rapport géologique de la Gaspésie (1), montre que le territoire à l'étude est traversé perpendiculairement au nord par les formations de Grande-Grève et Cap Bon-Ami alors qu'à son extrémité sud, on retrouve le groupe de Fortin.

A la hauteur du village de Sainte-Florence où la formation géologique correspond au groupe de Fortin, le changement radical de forme de la vallée de la rivière (variations de pente, rives et directions de l'écoulement) est relié à la modification du substratum sur lequel elle coule.

A l'intérieur des limites de la zone d'étude, deux formations géologiques distinctes, soit celles de York Lake (grès de York River) et de Buttery Point, forment une bande transversale; on y retrouve du conglomérat, du grès, du silstone, du schiste argileux et des interlits de calcaire impur près de la base par endroits.

4.1.1.2 LE QUATERNAIRE

a) La dynamique des fronts glaciaires

Les informations sur le mode d'englacement et de déglacement de la péninsule gaspésienne dont fait partie la

(1) Rapport géologique no 121 et carte géologique de la péninsule de Gaspé, no 1642, ministère des Richesses naturelles du Québec, 1967.

zone d'étude proviennent ici des travaux de Lebuis et David (1).

Au cours de la phase la plus active de la dernière glaciation (du Wisconsin), l'inlandsis laurentien, en provenance du nord, se serait joint aux glaciers locaux jusqu'au centre de la Gaspésie (région des Chics-Chocs). Au sud de la péninsule gaspésienne, la baie des Chaleurs aurait été occupée par des glaciers locaux venant du sud et de l'ouest (vallée de la Restigouche). Ainsi, le territoire situé entre ces deux formations glaciaires n'aurait été recouvert que par une mince couche de glace inactive, tandis que les plus hauts sommets des Chics-Chocs ne furent pas touchés par cette glaciation.

Quant au phénomène de déglaciation, il s'est effectué suite au retrait progressif vers le centre de la Gaspésie des fronts glaciaires de la côte nord de la péninsule gaspésienne et de la baie des Chaleurs; d'après la datation sur des sédiments organiques, la déglaciation finale des hautes terres gaspésiennes remonterait à environ 9 800 ans A.A.

Au retrait de l'inlandsis laurentien, est venue se substituer l'invasion marine (mer de Goldthwait) sur la côte nord gaspésienne; la calotte glaciaire gaspésienne s'est alors différenciée et évolua de façon autonome. D'après Lebuis et David (1977), l'invasion de la mer de Goldthwait est datée selon l'étude des sédiments littoraux à 13 900 ans A.A. dans la baie des Chaleurs et à 13 500 ans en bordure du Saint-Laurent. "Cette invasion marine a atteint l'altitude de 112 mètres à Saint-Ulric sur la rive sud du Saint-Laurent et l'altitude de 60 mètres à Carleton dans la baie des Chaleurs (2).

(1) Lebuis, J. et P.P. David. La stratigraphie et les événements du Quaternaire de la partie occidentale de la Gaspésie, Québec, Geogr. phy. Quat., 1977, vol. XXXI, nos 3-4, pages 275 à 296.

(2) Op. cit., p. 290, Lebuis, J. et P.P. David, 1977.

A la lecture des informations précédentes, il ressort que la région de CausapscaI dans laquelle se retrouve la zone d'étude, se situe loin de toute invasion marine et que sa déglaciation, en raison de la position centrale qu'elle occupe dans la péninsule, s'est réalisée tardivement.

b) Les dépôts meubles

Obéissant aux conditions morphologiques du milieu, le passage des glaciers dans la vallée ainsi que l'apport des sédiments et graviers par la rivière ont donc formé dans la zone d'étude cinq grandes catégories de dépôts (1) tels qu'identifiés à la figure 6:

- . roc et colluvion (no 1) (2): sur les versants et le sommet du plateau, la roche de fond est couverte de débris de la roche en place, de drift glaciaire mince, le matériel étant remanié par les processus de reptation et d'érosion;
- . sédiments fluvio-glaciaires deltaïques (no 5): sables et graviers déposés à la confluence des vallées dont les couches sont généralement inclinées à plus de 20°. Ces dépôts, comme c'est le cas dans la zone d'étude (chaînages 284+00 à 303+00) peuvent être parfois des sites potentiels pour l'exploitation d'une gravière.
- . sédiments juxtaglaciaires (no 4): ce sont des dépôts sablo-graveleux mis en place au contact du glacier en retrait. Ils prennent souvent la forme de kames sis en bordure des vallées.

(1) Lebuis, Jacques, Ministère des Richesses naturelles, Direction générale des mines. Géologie du Quaternaire de la région de Matane/Amqui, comtés de Matane et Matapédia, 1973, 18 pages.

(2) Les chiffres entre parenthèses réfèrent à la localisation des dépôts à la figure 6.

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

ROUTE 132 de Sainte-Florence à Causapscal

figure 6

GÉOLOGIE ET DÉPÔTS DE SURFACE

limite de la zone d'étude	-----
roc et colluvion	1
dépôts de contact glaciaire	4
sédiments fluvio-glaciaires deltaïques	5
sédiments fluviatiles	9
alluvions	10
dévonien inférieur à moyen: grès de Battery Point	9b
dévonien inférieur: formation de York Lake	8a
dévonien inférieur: calcaire de Cap Bon-Ami	7a
dévonien inférieur: formation de Grande-Grève	7b
dévonien inférieur: groupe de Fortin	7c
faille présumée

Source: Ministère des Richesses
naturelles du Québec

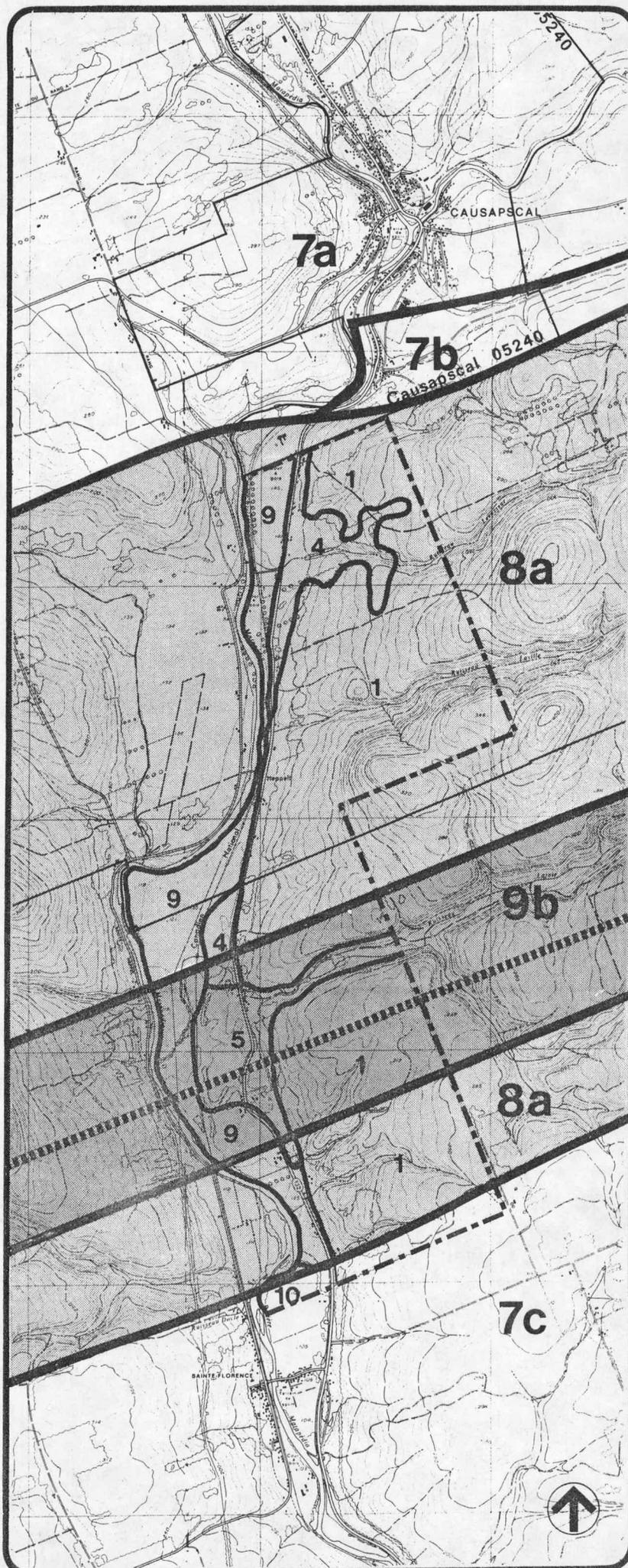
 Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

échelle 1:50 000

date

0 500 1000 1500 mètres
0 2500 5000 pieds

préparé par **pluram**-p
INC.



- . sédiments fluviatiles (no 9): composés de sable et gravier, ces sédiments stratifiés reposent au-dessus du niveau du cours d'eau actuel; ils marquent l'abaissement graduel du niveau de base de la rivière par suite de l'enfoncement du lit vers l'aval;
- . alluvions (no 10): ces sédiments se retrouvent à l'intérieur de la plaine inondable en période de crue et sont constitués de sable, de gravier et de limon parfois; ces dépôts meubles sont généralement d'une épaisseur supérieure à 3 mètres.

4.1.2 LE RELIEF

Comme on peut le constater à la figure 7, la zone d'étude s'insère à l'intérieur d'un relief caractérisé par la présence d'une plaine alluvionnaire de plus en plus étroite, à mesure que l'on se rapproche de Sainte-Florence et des massifs montagneux du plateau appalachien.

Les basses terrasses de la plaine alluvionnaire à profil légèrement ondulé se retrouvent en moyenne jusqu'à une altitude de 140 mètres et couvrent tout le côté ouest de la route 132 alors qu'une mince bande s'étend sur l'autre côté.

Vers l'ouest, la zone d'étude comporte un relief plus accidenté et majoritairement sous couvert forestier, du moins au-dessus de la cote altimétrique de 200 mètres. A proximité de la route, les flancs de montagnes à topographie intermédiaire (pente moyenne de 8 à 12%) font quelquefois l'objet de culture extensive. Les plus hauts sommets de la zone d'étude dominent cette partie de la vallée à une altitude d'environ 350 mètres et font partie du bassin versant du ruisseau Laville.

4.1.3 L'HYDROGRAPHIE

L'ensemble du bassin versant de la Matapédia s'étend sur une superficie de 2 770 kilomètres carrés et ses principaux tributaires drainent les surfaces suivantes (1):

. rivière Sayabec:	42,2 kilomètres carrés
. rivière Saint-Pierre:	155,5 kilomètres carrés
. rivière Humqui:	434,9 kilomètres carrés
. rivière Causapscal:	701,6 kilomètres carrés
. rivière Matalic:	78,9 kilomètres carrés
. rivière Milnikek:	442,7 kilomètres carrés
. rivière Assemetquagan:	543,6 kilomètres carrés
. rivière du Moulin:	269,2 kilomètres carrés

Au sud de Causapscal, le réseau hydrographique d'importance secondaire est surtout développé du côté ouest de la rivière Matapédia tandis que l'autre versant ne compte qu'un tributaire majeur, soit la rivière Assemetquagan, sise au sud de Routhierville. Ce réseau hydrographique peu développé de la rive est de la Matapédia est dû à la présence d'un relief dont la pente générale est principalement orientée du nord au sud, où seule la rivière Assemetquagan assume un rôle de collecteur principal. C'est la raison pour laquelle le territoire à l'étude ne comprend que des tributaires d'importance mineure; il s'agit des ruisseaux Levasseur, Laville et Lajoie ainsi que de deux petits cours d'eau intermittents, lesquels ont peu d'incidence à l'échelle régionale.

Comme on peut le constater au tableau suivant qui indique les débits de la rivière Matapédia à la hauteur de son point de rencontre avec l'Assemetquagan, la période d'étiage, hors de la saison hivernale, est surtout remarquée au mois de septembre, avec une moyenne journalière (pour l'année 1980-

(1) Source: Services de protection de l'environnement du Québec, Etude écologique du bassin hydrographique de la rivière Matapédia, février 1977, 308 pages, page 29.

TABLEAU 5: DEBITS JOURNALIERS EN METRES CUBES PAR SECONDE, SECONDE, 1980-1981/STATION DE JAUGEAGE A 1 KILOMETRE EN AMONT DE L'ASSEMETSQUAGAN

	MOYENNE	MAXIMUM	DATE	MINIMUM	DATE
OCTOBRE	93,0	119,0	06	66,4	31
NOVEMBRE	44,8	64,4	01	32,9	24
DECEMBRE	33,4B(1)	49,6	06	25,3B	31
JANVIER	20,1B	24,6B	01	16,7B	31
FEVRIER	134,0B	300,0B	25	16,8B	01
MARS	70,0B	212,0B	01	35,7	28
AVRIL	145,0	244,0	11	38,1	01
MAI	249,0	486,0	14	138,0	28
JUIN	96,4	148,0	11	64,1	22
JUILLET	39,6	73,3	01	22,9	31
AOUT	52,9	94,4	13	20,0	06
SEPTEMBRE	23,6	33,1	01	17,7	27

RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES

	POUR L'ANNEE 1980-81	ANNEES ANTERIEURES
MODULE	83,2	59,1 (12 ans)
MAXIMUM JOURNALIER	486,0 le 14-05	940,0 le 30-04-79
MAXIMUM INSTANTANE	520,0 le 14-05 à 06 h 15 min.	
MINIMUM JOURNALIER	16,7 le 31-01	4,81 le 27-02-66

(1) La lettre "B" indique que le débit de la journée est influencé par un effet de refoulement.

Source: Annuaire hydrologique 1980-1981, Ministère de l'Environnement, Direction générale des inventaires et de la recherche, Québec, 1983.

1981) de 23,6 mètres cubes à la seconde. Les débits moyens les plus élevés sont par ailleurs enregistrés au cours des mois d'avril et mai avec des valeurs respectives de 145 et 249 mètres cubes/seconde. Finalement, le débit maximum journalier enregistré pour la même année est de 486 mètres cubes/seconde alors que le minimum correspond à 16,7 mètres cubes/seconde.

Dans le territoire à l'étude (figure 7), la rivière Matapédia a comme tributaires les ruisseaux Levasseur, Laville et Lajoie. La plaine alluvionnaire, constituée d'un relief que l'on peut qualifier de plat à relativement ondulé, bénéficie dans son ensemble d'un drainage adéquat en raison d'une texture de sol (loam) offrant une bonne percolation. Signalons néanmoins la présence d'une zone d'inondation importante à proximité du cimetière de Sainte-Florence, et d'un autre très petit secteur inondé en période de crue printanière à proximité du pont ferroviaire enjambant la rivière.

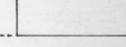
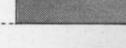
Quant aux trois tributaires en question, leurs caractéristiques peuvent être décrites comme suit:

- . Le ruisseau Levasseur, drainant un territoire d'une superficie de 5,8 kilomètres carrés, varie de 50 centimètres à plus d'un mètre de largeur et son fond est recouvert de gravier et de galets dont le diamètre peut atteindre 30 centimètres. Ce ruisseau est sous couvert forestier sur presque toute la longueur de son parcours, sauf pour une bande d'environ 100 mètres de chaque côté de la route 132. Toutefois, une végétation arbustive couvre les berges à proximité des deux côtés de l'emprise.
- . Le ruisseau Laville se retrouve approximativement à 400 mètres en amont du pont Heppel et possède une superficie de drainage de 6 kilomètres carrés (service de l'Hydraulique du ministère des Transports du Québec). D'après le même service, le débit annuel de crue est évalué à 4,7 mètres cubes/seconde. Immédiatement en amont de la route 132, le ruisseau y est complètement déboisé.

ÉTUDE D'IMPACT
SUR L'ENVIRONNEMENT

ROUTE 132
de Sainte-Florence à
Causapschal

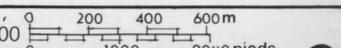
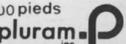
figure 7
HYDROGRAPHIE ET RELIEF

- cours d'eau 
- limite des bassins de drainage 
- zone d'inondation 
- pentcs de moins de 5% 
- pentcs de 5% à 20% 
- pentcs de plus de 20% 



Source de la base : M.E.R.Q. 1979

 Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

échelle 1:20000 
date : août 1984 préparé par 

- . Le ruisseau Lajoie, sis à plus d'un kilomètre et demi au sud d'Heppell, possède une largeur variant de 2 à 4 mètres et un fond rocheux; celui-ci draine une superficie de 7,8 kilomètres carrés et ses berges sont tapissées d'aulnes et de saules.
- . Finalement, à l'extrémité sud de la zone d'étude, deux petits cours d'eau drainent par intermittence des bassins de faible dimension; d'une largeur approximative de 50 centimètres et possédant un lit de gravier, ils sont également peu profonds.

4.2 LE MILIEU BIOLOGIQUE

Le présent chapitre décrira les composantes du milieu biologique de la zone d'étude en trois volets, soit la végétation, la faune (avienne, terrestre et ichthyenne) et les habitats sensibles constitués des ruisseaux Laville, Lajoie et Levasseur.

Une attention plus particulière sera portée à la faune ichthyenne compte tenu de la valeur particulière de la ressource saumon de la rivière Matapédia.

4.2.1 LA FORET

Le domaine forestier occupe la majeure partie du territoire à l'étude compris à l'est de la route 132, soit sur les versants des collines et massifs, à partir d'une altitude variant de 150 à 200 mètres. Les sols, caractérisés par une

forte proportion de cailloux et d'une topographie accidentée, s'y révèlent peu propices à l'agriculture en raison de leur faible fertilité pour les plantes céréalières et fourragères.

La forêt, constituée surtout d'essences résineuses et de peuplements mixtes, comporte un intérêt certain sur le plan commercial puisqu'elle renferme des peuplements relativement denses, constitués de troncs dont le diamètre est de plus de 9 centimètres, avec une hauteur variant de 7 à 17 mètres.

La portion du territoire qui nous intéresse fait partie de la section Témiscouata-Restigouche de la région forestière des Grands-Lacs et du Saint-Laurent au sens de Rowe (1972). Cette section se caractérise par la présence d'éléments de l'érablière sur les sommets et celle de sapin et d'épinette blanche dans les vallées. La région ayant fait l'objet d'une exploitation forestière relativement intense, les forêts actuelles sont généralement à un stade de transition comme en témoigne la forte proportion de feuillus intolérants qu'on y trouve.

Confectionnée à partir de la carte forestière no 22-B-7 ouest du ministère de l'Énergie et des Ressources du Québec, la figure 8 délimite quatre grands groupements homogènes qui dominent la matière ligneuse, soit la sapinière et les trois peuplements "mêlés" qui comprennent la peupleraie avec codominante résineuse, celle avec codominante feuillue ainsi que les feuillus intolérants.

D'après les critères de classification du ministère de l'Énergie et des Ressources du Québec (1981), la sapinière renferme un peuplement résineux qui occupe 75% et plus de toute la surface terrière; ce même peuplement résineux comprend à son tour, dans une proportion égale ou supérieure à 75%, des sapins et épinettes blanches.

Quant aux peuplements mêlés, il s'agit de regroupements où les résineux peuvent occuper de 25% à 75% de la surface

terrière mais caractérisés par les trois variantes qui suivent:

- . Le premier sous-groupe comprend la peupleraie (peupliers) accompagné de la co-dominante sapin; le peuplier s'étend ici sur au moins 50% de la surface feuillue alors que le sapin tapisse l'ensemble de la surface terrière entre 50% et 75%.
- . Le deuxième sous-groupe, i.e. la peupleraie, à co-dominante feuillue, se caractérise par une surface terrière occupée dans son ensemble par les feuillus dans une proportion de 50% à 75%, tandis que ces derniers se composent à leur tour de 50% et plus de peupliers.
- . Finalement le troisième sous-groupe est constitué de feuillus intolérants, lesquels peuvent être accompagnés de résineux dans une proportion égale ou inférieure à 75% de la surface terrière. C'est un peuplement mélangé où le bouleau à papier et les peupliers comptent isolément ou ensemble pour au moins 50% de la surface terrière des essences feuillues. Les groupements de feuillus intolérants s'apparentent généralement à des boisés relativement jeunes et forment des communautés d'arbres de transition éphémères.

En bordure du tronçon de la route 132 compris dans la zone d'étude, les massifs boisés alternent avec les friches agricoles et les terres en culture. Ces boisés sont constitués de forêts mélangées, dont les essences de transition (peupliers, bouleaux) disparaîtront peu à peu au profit d'espèces qui tendent vers leur climax telles le sapin et l'épinette blanche.

Dans leur état actuel, aucune des forêts de la zone d'étude n'est rare ou unique ou encore ne présente une valeur écologique de premier plan.

4.2.2 LA FAUNE AVIENNE

De façon générale, la Vallée de la Matapédia renferme peu d'habitats propices à la sauvagine, laquelle recherche surtout les zones humides, soit des marécages et des rives marécageuses bien développées, que ce soit en période de migration ou de reproduction.

D'après la carte de l'Inventaire des terres du Canada traitant de la sauvagine, les basses terres de la Matapédia ainsi que les massifs montagneux qui la bordent comportent de façon générale un potentiel pratiquement nul pour la sauvagine; la première formation est désignée par l'association de classes des possibilités $6\frac{5}{R}7\frac{5}{R}$ (1) alors que la seconde réfère au potentiel 7.

Le potentiel de ces classes de sols est le suivant:

- . Classe 6: terres comportant de graves limitations pour la production de la sauvagine;
- . Classe 7: terres comportant des limitations assez graves pour rendre la production de la sauvagine à peu près impossible;
- . Sous-classe T: relief désavantageux très peu propice à la formation ou la permanence des zones humides;
- . Sous-classe R: profondeur du sol, roc en surface et couches imperméables limitent l'établissement d'associations végétales convenables.

(1) $6\frac{5}{R}7\frac{5}{R}$: Désigne une superficie dont 50% entre dans la classe 6 alors qu'une proportion similaire est affectée à la classe 7.

Précisons enfin que les deux zones inondables comprises dans la zone d'étude, l'une à la hauteur du cimetière Sainte-Florence, l'autre à proximité du pont ferroviaire enjambant la rivière, n'offrent qu'un faible potentiel pour la sauvagine. Ces terres n'étant submergées que très occasionnellement et ce, sur une période de très courte durée, elles ne représentent qu'un faible potentiel pour l'alimentation ou la reproduction de la sauvagine (ex. élevage des couvées de canards).

4.2.3 LA FAUNE TERRESTRE

Bien que nous n'ayons pas procédé à une observation systématique pour la faune terrestre, nous pouvons néanmoins croire que la zone d'étude abrite une certaine population de petits mammifères terrestres tels le rat musqué et la belette et, possiblement, le vison.

Un site ayant servi à appâter le vison ou la belette a été observé le long du ruisseau Levasseur lors d'une visite sur le terrain effectuée les 20 et 21 octobre 1983. Ce signe d'utilisation de la ressource, peu récent, ne permet toutefois pas de statuer sur la présence actuelle de ces espèces dans le milieu, mais confirme néanmoins un certain potentiel de l'habitat.

Un agent de conservation de la faune du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche à Causapscal nous a par ailleurs informé qu'occasionnellement le coyote et le renard pouvaient être observés.

Quant à la faune ongulée, la Direction régionale du M.L.C.P. à Rimouski est d'opinion que les secteurs boisés sis à l'est de la route 132, à la hauteur du tronçon qui nous intéresse, ne constituent pas un milieu privilégié pour cette faune. Un orignal ou un cerf de Virginie peuvent certes y être remar-

qués à l'occasion dans les boisés de ferme environnants mais il n'en demeure pas moins que leurs habitats naturels se retrouvent surtout plus à l'est, hors de la zone d'étude.

En ce qui concerne l'original, son habitat se retrouve principalement en zone forestière et plus particulièrement dans les parcs et réserves où la pression de chasse est moins forte. Bien que la zone d'étude renferme des peuplements forestiers résineux et arbustifs propices à leur alimentation, elle ne représente pas un environnement propice pour l'original, les principaux facteurs limitants étant, outre la présence humaine, l'absence de vasières et de lacs qui lui fournissent amplement de nourriture en été.

Quant au cerf de Virginie, son territoire durant la période du printemps à l'automne est relativement vaste et à ce titre la zone d'étude, qui est caractérisée par la présence de forêts de résineux, de feuillus et de friches herbacées dans les lisières de champs, peut être favorable dans une certaine mesure à sa présence.

En termes d'habitat hivernal, la zone d'étude ne renferme aucun ravage pour le cerf de Virginie. D'après la carte des ravages couvrant la période 1974 à 1983 qui nous a été fournie par le M.L.C.P., nous retrouvons toutefois à l'extérieur de la zone d'étude deux zones de ravages pour le cerf de Virginie et l'original dans une dépression du ruisseau Lajoie, mais à la hauteur du rang III de Saint-Jacques-le-Majeur, i.e. à environ 2,5 kilomètres du côté est de la route 132.

4.2.4 LA FAUNE ICHTYENNE: LA RESSOURCE SAUMON

4.2.4.1 LES RUISSEAUX LAJOIE, LEVASSEUR ET LAVILLE

Nous nous attarderons ici à l'examen de la ressource saumon pour les trois cours d'eau mentionnés en rubrique, alors que le potentiel pour la faune ichtyenne en général sera décrit à la section 4.2.5.

Suite aux observations effectuées sur le terrain les 20 et 21 octobre 1983, il apparaît que les caractéristiques physiques et hydrographiques des trois cours d'eau, i.e. leur taille réduite, leur confèrent un potentiel à toutes fins pratiques nul pour le saumon en période de reproduction. Il est néanmoins possible que ces ruisseaux abritent des saumoneaux ou des tacons, bien que nous n'ayons pu en identifier positivement lors de notre visite.

4.2.4.2 LA RIVIERE MATAPEDIA

En raison du fort potentiel qu'offrent les rivières Matapédia et Causapscal (1) pour le saumon, ainsi que de la forte incidence que représente pour la région cette espèce sur le plan économique et touristique, nous débordons de la zone d'étude afin de bien cadrer l'habitat global.

(1) La rivière Causapscal, tributaire de la rivière Matapédia à la hauteur du village de Causapscal, joue un rôle vital pour le saumon; cette rivière possède le statut de sanctuaire (sites de fraye et de repos pour l'espèce) et la pêche y est formellement interdite.

La Matapédia passe pour l'une des meilleures rivières à saumon du Québec. Les statistiques de pêche sportive indiquent effectivement qu'on y récolte en moyenne quelque 1 200 saumons annuellement depuis 1978 (Lebel et Gauvin, 1983), ce qui représente à peu près 20% du total des captures dans la région du Bas St-Laurent/Gaspésie, et 6% de l'ensemble des prises de tout le Québec. L'effort qu'y consacrent les pêcheurs se chiffre autour de 6 000 jours/pêche par année et on évalue le succès de capture à environ 0,1 - 0,2 saumon/jour.

Les activités de pêche sportive dans la rivière fournissent par ailleurs un apport économique indéniable à la région. En fait, la ressource saumon constitue une partie importante du potentiel touristique régional et on estime que chaque saumon récolté rapporte 660,00\$ à l'économie locale (Cantin, 1983). La saison d'exploitation s'étale normalement du début juin à la fin août et le nombre de captures est limité à deux par personnes par jour.

La section de rivière comprise entre Causapscal et Sainte-Florence correspond à la partie amont du secteur de pêche no 3 de la réserve faunique de la rivière Matapédia et fait partie d'une zone dite non contingentée pour la pêche, par opposition au secteur no 2 (Glen Emma - McDonnell) où le nombre de pêcheurs est limité et les services de guide et de canot sont obligatoires. Quant aux fosses dont la localisation apparaît à la figure 8, on n'y dénote pas de problèmes particuliers d'accès car la loi provinciale des trois chaînes s'applique ici de chaque côté de la rivière et permet un accès public.

Le potentiel de pêche du secteur no 3 est élevé puisque ce secteur contient 37 fosses, soit un peu plus du tiers de toutes celles que renferme la rivière (104), et le tronçon de rivière entre Causapscal et Sainte-Florence en présente 17 à lui seul. Comme on peut le constater au tableau 6, le nombre de captures dans les secteurs non-contingentés (1, 3 et 4) est du même ordre que celui dans le secteur contingenté et légèrement supérieur à celui du secteur privé; toutefois l'effort de pêche diffère totalement pour nettement avantager les secteurs Glenn Emma McDonnell et privé.

La montaison du saumon de la Matapédia débute vers la fin du mois de mai, mais c'est entre la fin de juin et la mi-juillet que les plus forts contingents accèdent à la rivière. Au cours de leur périple en eau douce, les saumons se concentrent dans des fosses ou aires de repos intercalées entre les sections de rapides et de cascades. Ces endroits sont reconnus comme lieux de prédilection pour la pêche sportive.

Lorsque la température de l'eau s'abaisse, à l'automne, les saumons quittent peu à peu les fosses et se dirigent vers les frayères. Celles-ci se distribuent tout le long de la Matapédia, mais bon nombre d'entre elles se trouvent sur ses affluents, en particulier sur la rivière Causapsca. Cette dernière a d'ailleurs été déclarée sanctuaire faunique en raison de la qualité et de l'abondance des zones favorables à la reproduction qu'elle recèle. Au moment de la fraye, oeufs et laitance sont déposés dans des nids que les femelles auront pris soin de creuser auparavant sur des lits de gravier. La période d'incubation des oeufs fécondés dure généralement de 160 à 200 jours. A la fin de l'hiver, ou tôt le printemps, les oeufs éclosent pour libérer les alevins. Ceux-ci sont alors vésiculés (c'est-à-dire qu'ils portent un sac vitellin sous leur ventre) et demeurent enfouis dans le gravier pendant 3 à 4 semaines, le temps d'épuiser le gros des réserves nutritives contenues dans leur sac vitellin. Après cette période, les alevins émergent du lit de la rivière et peuvent nager activement, à la recherche de nourriture (organismes planctoniques, petits insectes).

A la fin de leur premier été, ils quittent habituellement les environs immédiats de la frayère où leurs parents les ont déposés, l'automne précédent, pour gagner les zones de rapides. Là, ils continuent leur croissance en recherchant des proies de plus grande taille (larves de plécoptères, d'éphéméroptères, d'odonates, etc.). Lorsqu'ils atteignent la taille de 15 à 20 centimètres, à l'âge de 2 ou 3 ans, leur organisme connaît une forte poussée hormonale qui provoque chez eux d'importantes transformations, tels l'allongement du corps, le changement de coloration et diverses modifications physiologiques. Peu après, profitant ordinairement d'une crue printanière, ils dévalent vers la mer pour migrer vers les vastes pâturages marins au large de la côte ouest du Groënland. La variété et l'abondance de nourriture à cet endroit

TABLEAU 6: BILAN DE LA PECHE SPORTIVE DANS LA RIVIERE MATAPEDIA PAR SECTEURS

ANNEES JOURS DE PECHE CAPTURES	TERRITOIRES				TOTAL RIVIERE
	SECTEURS 1, 3, 4 (NON- CONTINGENTE) (1)	SECTEUR CONTINGENTE (GLEN EMMA McDONNELL)(2)	RESERVE FAUNIQUE	SECTEUR PRIVE (3)	
1980					
. jours de pêche	5 279	822	6 101	451	6 552
. nombre de captures	748	668	1 416	679	2 095
1981					
. jours de pêche	5 151	817	5 968	874	6 842
. nombre de captures	585	627	1 212	449	1 661
1982					
. jours de pêche	4 589	798	5 387	878	6 265
. nombre de captures	449	380	829	271	1 100
1983					
. jours de pêche	4 051	643	4 694	852	5 546
. nombre de captures	231	214	445	165	610

(1) La très grande majorité des prises s'effectue dans le secteur 3; ce secteur comprend 37 fosses alors que pour les secteurs 1 et 4 on n'y relève respectivement que 14 et 6 fosses.

(2) Limite de 10 perches par jour, réservation à l'avance au M.L.C.P.

(3) Il s'agit des clubs Francs Pêcheurs, de la Source Fraîche et Restigouche.

Source: Ministère du Loisir, Chasse et Pêche, Direction régionale de Rimouski.

Leur permet de croître très vite et de passer d'un poids de quelques dizaines de grammes à plusieurs (2 à 15) kilogrammes.

Après un séjour marin variant de 1 à 3 ans, un instinct les rappelle vers leur rivière natale pour se reproduire. Ils rebroussement alors chemin en passant près des côtes labradoriennes, terre-neuviennes, puis gaspésiennes, où plusieurs d'entre eux sont capturés par les pêcheurs commerciaux et autochtones, et ils se présentent finalement à l'embouchure de leur rivière d'origine, qu'ils remonteront, durant l'été, pour reprendre le cycle.

4.2.5 LES HABITATS SENSIBLES: RUISSEaux LAJOIE, LAVILLE ET LEVASSEUR

La présente analyse a été colligée à partir des observations effectuées les 20 et 21 octobre 1983, le long des ruisseaux Levasseur, Laville et Lajoie, traversés par la route 132, entre Causapscal et Sainte-Florence. Il est à noter que cette visite sur le terrain coïncidait avec une période d'étiage et que les cours d'eau montraient, surtout à leur embouchure, un comportement hydraulique qui aurait pu être différent si une période de débits normaux avait prévalu. D'autre part, nous avons considéré l'analyse des habitats que recèlent ces ruisseaux en fonction des salmonidés en général, parce qu'il s'avèrait impossible, avec de simples observations de terrain, de limiter l'utilisation de ces habitats à une espèce en particulier.

Enfin, le lecteur pourra référer, à partir des numéros de photographies indiquées au cours du texte qui suit, à l'annexe 5 et à la figure 8 pour la localisation précise de ces dernières.

4.2.5.1 RUISSEAU LEVASSEUR

Lors de notre visite sur le terrain, le ruisseau Levasseur montrait un très faible débit. A son embouchure dans la rivière Matapédia, le lit composé de cailloux, de galets et de graviers (soit de 4 centimètres à 25 centimètres de diamètre) était complètement à sec, lequel se retrouve à une élévation de 30 centimètres par rapport au niveau d'eau de la rivière (photo 1). Cette situation prévalait de l'embouchure jusqu'à l'extrémité amont du tunnel du chemin de fer. Par ailleurs, une dénivellation brusque entre le dallage de pierre constituant le fond du tunnel et le lit du ruisseau a été observée (photo 2). Cette dénivellation pourrait constituer un obstacle à la montaison des salmonidés même en période de débit adéquat.

Juste en amont du tunnel, on constate que l'eau percole dans les matériaux du lit et ce n'est que 30 mètres plus haut que l'on peut réellement parler d'écoulement. A cet endroit, le couvert végétal est assez dense et il se compose de quelques épinettes blanches matures, d'aulnes et de saules. On y a observé une installation de trappe, non récente, ayant possiblement servi à appâter le vison ou la belette.

Lorsqu'on atteint les champs cultivés, le ruisseau est canalisé dans un ponceau de bois d'une longueur d'environ 30 mètres, recouvert de terre et passablement effondré (photo 3). De là, jusqu'à la route Laforce, le lit se compose de cailloux, graviers et galets, et montre un écoulement variable au gré des ruptures de pente et des bassins de faibles dimensions. Les berges sont colonisées par une végétation arbustive et herbacée (photo 4).

Le long de la route Laforce, la granulométrie du lit demeure la même, le débit reste faible et seules les herbacées recouvrent les berges.

A la sortie aval du ponceau de la route 132, quelques salmonidés d'une longueur de 5 à 10 centimètres ont été observés. Ils occupaient un bassin à l'embouchure du ponceau (photo 5).

Juste en amont de la route 132, le ruisseau emprunte un second ponceau, de bois celui-là, utilisé pour le passage de la machinerie agricole. Par la suite, une aulnaie-saulaie très dense borde le cours d'eau, l'écoulement est variable et le lit se compose majoritairement de cailloux et de galets. De nombreux débris de bois et détritus obstruent le lit à maints endroits.

A titre d'information, un puits d'approvisionnement en eau potable a été noté dans le cours d'eau, à environ 300 mètres en amont de la route 132. Il s'agit d'un caisson en béton recouvert de tôle, situé en bordure d'un petit bassin dont les eaux sont retenues par une digue en bois (photo 6).

4.2.5.2 RUISSEAU LAVILLE

Le ruisseau Laville, quoique moins asséché que le précédent, montre quand même un débit très faible à son embouchure dans la Matapédia. L'eau y percole dans les matériaux grossiers (cailloux, galets, blocs) de la berge (photos 7 et 8). Une aulnaie-saulaie colonise les berges du ruisseau à cet endroit.

En procédant vers l'amont, le débit demeure faible et la granulométrie du lit grossière. A environ 30 mètres en aval du pont du chemin de fer, on note la présence d'alevins d'omble de fontaine dans de petits bassins et cette observation se répète jusqu'à la route 132. Dans cette section du cours d'eau, le saule, l'aulne et la végétation herbacée occupent les berges (photo 9).

A la sortie ouest du ponceau du ruisseau Laville sur la route 132 on constate une dénivellation entre le fond du tuyau et le cours d'eau (photo 10).

En amont de la route 132 et jusqu'à la lisière boisée, le ruisseau sert de point d'eau aux vaches. On y a néanmoins observé de petites truites (photo 11).

A l'intérieur de la lisière boisée, on note la présence d'un dépotoir domestique sur la rive nord du ruisseau. Une aulnaie bien développée borde le ruisseau sur une cinquantaine de mètres de longueur à cet endroit.

4.2.5.3 RUISSEAU LAJOIE

De façon à mieux caractériser les habitats de ce cours d'eau, qui présente un gabarit supérieur aux deux autres, la description de la section comprise entre son embouchure et la route 132 s'effectuera selon une segmentation du cours d'eau en tronçons homogènes, déterminés par le faciès d'écoulement et la granulométrie; ces segments homogènes sont délimités à la figure 8.

a) Segment 1

Le ruisseau Lajoie, d'un gabarit plus important que les précédents, montre une embouchure mieux développée. Le débit y demeure toutefois faible dû à la perte d'une certaine fraction d'eau qui percole dans les matériaux grossiers de la berge de la Matapédia (photo 12). En amont de l'embouchure, le lit est composé principalement de cailloux et de galets avec, ici et là, quelques poches de graviers. L'écoulement se caractérise par une alternance de rapides et de petits bassins. Une aulnaie bien développée colonise les berges immédiates du ruisseau. Elle est suivie d'une végétation arborescente d'épinette blanche et de feuillus intolérants dans la partie supérieure des berges (photo 13).

b) Segment 2

D'écoulement plus lent, ce segment montre une succession de bassins et de longs chenaux plus ou moins profonds, entrecoupés de courtes ruptures de pentes. La granulométrie du lit regroupe principalement des graviers, cailloux et quelques galets avec une fraction de sable (photo 14). Une aulnaie-saulaie borde les rives avec une végétation herbacée en sous-étage. Un omble de fontaine d'une vingtaine de centimètres de longueur a été observé dans un des bassins.

c) Segment 3

Dans ce segment, la pente du cours d'eau s'accroît et l'écoulement est plus rapide. On note une succession de seuils en gravier et de bassins retenant des sables et, en proportion moindre, des graviers. Des ombles ont par ailleurs été observés dans quelques-uns de ces bassins. Tout comme pour les segments précédents, une aulnaie-saulaie borde les rives du ruisseau. Une bécasse a été aperçue dans cette section du cours d'eau.

d) Segment 4

Ce segment, où l'écoulement varie de turbulent à lent, montre une suite de rapides, de seuils et de bassins où la granulométrie s'étale du gravier au galet. Dans un des bassins, on a pu observer à loisir un regroupement d'une vingtaine d'ombles de fontaine de bonne dimension (+ 20 centimètres). De plus, sur le seuil juste en aval du bassin, un site de fraye a été noté et des oeufs d'ombles de fontaine y ont été observés (photos 15 et 16).

e) Segment 5

La pente plus accentuée du cours dans ce segment se traduit par un écoulement rapide et une granulométrie gros-

sière (cailloux, galets, blocs). La végétation riveraine peu développée se résume à une herbaçaie (photos 17 et 18) avec quelques bosquets d'aulnes qui se concentrent dans la partie en amont du tronçon. Quelques petites truites furent observées sous le pont du chemin de fer.

f) Segment 6

Bordé par une aulnaie bien développée et un peuplement d'épinette mature, le ruisseau montre un lit à granulométrie grossière (cailloux, galets, blocs) où l'écoulement est majoritairement rapide. A certains endroits, cependant, on note la présence de seuils avec prédominance de graviers. En amont du pont et de la route 132, le cours du ruisseau est interrompu par une digue en bois. Le peu d'eau qui s'échappe entre les pièces de bois sert à alimenter le ruisseau (photos 19 et 20)

A quelque 50 mètres en amont du pont de la 132, un bassin a été creusé au bélier mécanique et un épi (photo 21) a ainsi été créé. Cet aménagement a probablement pour but de desservir le petit chalet dont la structure semble avoir été implantée récemment.

4.2.5.4 EVALUATION DU POTENTIEL DES RUISSEAUX

Des trois cours d'eau étudiés, c'est le ruisseau Lajoie qui offre le potentiel écologique le plus élevé, à cause de la diversité de ses habitats pour la faune ichthyenne, de même que la qualité de sa végétation riveraine. Pour ce qui est des deux autres ruisseaux, leur potentiel est moindre; un meilleur accès à la rivière Matapédia donne au ruisseau Laville une valeur supérieure à celle du ruisseau Levasseur.

a) Ruisseau Levasseur

Ce cours d'eau présente des habitats propices à l'élevage des jeunes salmonidés, dans la partie de son cours lon-

geant la route Laforce et celle sise en amont de la 132. Toutefois, l'absence quasi totale de courant d'appel à l'embouchure dans la Matapédia dû au faible débit du ruisseau, de même que l'obstacle que constitue la rupture de pente à l'entrée du tunnel du chemin de fer, rendent ces habitats peu accessibles aux populations des salmonidés de la Matapédia. De plus, l'importance restreinte du ruisseau ne peut supporter qu'une faible population de ces poissons.

b) Ruisseau Laville

Le ruisseau Laville possède des habitats propices à l'élevage des jeunes salmonidés, de son embouchure sur la Matapédia jusqu'à la bordure est du corridor de la route 132. Tout comme le ruisseau Levasseur, ce cours d'eau possède peu de courant d'appel à son embouchure. Cependant, en dépit du fait que le très faible débit observé à l'embouchure lors de notre visite ne permettait pas l'accessibilité aux habitats pour les salmonidés de la Matapédia, il demeure qu'en période de plus hautes eaux, ces habitats pourraient être accessibles, d'autant plus qu'il n'existe aucun obstacle infranchissable.

c) Ruisseau Lajoie

Le ruisseau Lajoie constitue un habitat aquatique complet en soi, puisqu'il regroupe les divers types d'habitats nécessaires à la reproduction, à l'élevage et à la croissance des salmonidés. Ainsi les segments 1, 5 et 6 possèdent un fort potentiel pour l'élevage des jeunes, le segment 4 un fort potentiel pour la fraye, le segment 3 un potentiel moyen pour la fraye et le segment 2 un potentiel moyen pour la croissance, dû à la fréquence des fosses.

D'ailleurs, le ruisseau abrite une bonne population d'ombles de fontaine. La végétation riveraine bien développée sur presque toute la longueur du cours d'eau, surtout dans le segment 6, accroît la qualité de l'habitat, tant pour la faune ichtyenne que pour la faune ailée, et en particulier pour la bécasse.

ÉTUDE D'IMPACT
SUR L'ENVIRONNEMENT

**ROUTE 132
de Sainte-Florence à
Causapsal**

figure 8
LE MILIEU BIOLOGIQUE

sapinière (sapins et épinettes blanches)	
peupleraie, co-dominante résineuse	
peupleraie, co-dominante feuillue	
feuillus d'essence intolérante	
friche herbacée	
coupe partielle	
coupe totale	
fosse à saumon	
segment d'étude du ruisseau Lajoie	
localisation des photos	
direction de la prise de vue et numéro de la photo	

Source de la base : M.E.R.Q. 1979

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

échelle 1:20000
date : août 1984 préparé par pluram



4.3 LE MILIEU AGRICOLE

L'étude du milieu agricole sera abordée en deux grandes étapes. Nous traiterons en premier lieu des conditions de développement de l'agriculture à l'échelle régionale et locale (municipalité), de même que des grandes contraintes inhérentes aux données physiques et climatiques. Cette démarche facilitera la compréhension globale du contexte de développement dans lequel évoluent les activités agricoles de la zone d'étude. La deuxième étape abordera la zone d'étude comme telle en y relevant au départ le potentiel agricole des sols, puis les caractéristiques majeures par types de production agricole qu'on y retrouve.

4.3.1 CADRAGE GEOGRAPHIQUE ET CLIMATIQUE

La zone d'étude s'inscrit à l'extrémité sud du territoire agricole de la Vallée de la Matapédia, où l'activité agricole bénéficie de la présence de sols issus de dépôts alluvionnaires d'une fertilité reconnue.

La Vallée de la Matapédia, région dans laquelle se retrouve la zone d'étude, fait partie de la grande région agricole du Bas-Saint-Laurent/Gaspésie qui s'étend depuis La Pocatière jusqu'au golfe Saint-Laurent, sur la rive-sud du fleuve Saint-Laurent, incluant également les Iles-de-la-Madeleine.

La Gaspésie/Bas-Saint-Laurent peut être considérée sur le plan de l'activité agricole comme une région périphérique en raison de son éloignement par rapport aux grands marchés de consommation et de son nombre d'unités thermiques inférieures à 2 100 qui lui confèrent une vocation surtout herbagère, principalement axée sur la production laitière.

A une échelle plus locale, les données sur la température, exprimées cette fois-ci en termes de nombre de degrés-jours au-dessus de 5°C et compilées pour la période 1951-1980 par Environnement Canada, montrent que la région de Causapsca1 se caractérise par 1 348 degrés-jours au-dessus de 5°C (1), ce qui en fait une région relativement moins avatagée si on la compare avec certaines autres stations météorologiques des localités suivantes:

- . Bic-Rimouski
- . Gaspé
- . Edmunston
- . Trois-Pistoles
- . Matane
- . Rimouski
- . La Pocatière

Précisons que la station de Causapsca1 est sise à une altitude de 149 mètres, ce qui correspond grossièrement aux élévations des parties basses de la zone d'étude.

4.3.2 LES ACTIVITES AGRICOLES DANS LA REGION DU BAS-SAINT-LAURENT/GASPESIE

4.3.2.1 LE BILAN

La région du Bas-Saint-Laurent/Gaspésie comprenait en 1981 plus de 4 200 fermes de recensement pour des superficies to-

(1) Le degré-jour est la mesure, exprimée en degré, de l'écart entre la température moyenne d'un jour et une température de référence. On calcule donc les degrés-jours pour une période donnée en accumulant systématiquement les écarts quotidiens de température pour ladite période. Pour l'agriculture, on prend en général 5°C comme température de référence pour la croissance des plantes malgré que ce seuil puisse varier selon l'espèce.

tales améliorées de 258 736 hectares, données qui représentent respectivement 8,8% et 11,0% de ce bilan à l'échelle provinciale.

L'importance relative de la grande région agricole no 01 peut être également évalué par rapport à la qualité des sols en fonction du nombre d'unités thermiques. Le tableau 7 montre que la région 01 totalise 293 513 hectares de sols de classe Aa, Ab et Ac, représentant ainsi 11,6% de l'ensemble de ces classes de sols par rapport au Québec (2 534 500 hectares). A la lecture du tableau 7, on se rend compte que cette région bénéficie d'avantages certains sur le plan de la qualité des sols puisqu'on y retrouve près de 171 000 hectares faisant partie de la catégorie Aa, soit 58% de l'ensemble des sols agricoles pour cette même région (293 513 hectares). Toutefois, les sols de classe Aa comme dans le cas des autres classes, possèdent de fortes limitations sur le plan des rendements et du choix des cultures, puisqu'ils se retrouvent dans une proportion de 95% dans la classe des unités thermiques inférieures à 1 900.

4.3.3.2 LES TENDANCES ET PERSPECTIVES

Pour les tendances et perspectives du développement agricole du Bas-Saint-Laurent/Gaspésie, le tableau 8 fait ressortir que l'activité agricole a connu une baisse significative, entre 1971 et 1981, surtout au niveau du nombre d'exploitants, tandis que les effectifs pour le bétail ainsi que les superficies cultivées ont enregistré un mouvement à la baisse dans des proportions moindres cependant. Cette décroissance des activités agricoles est principalement attribuable à la période de 1971 à 1976 alors qu'on constate entre 1976 et 1981 une reprise accentuée de l'agriculture, reprise qui ne permet pas cependant de rejoindre un niveau d'activité comparable à 1971.

Il s'agit ici toutefois d'un phénomène constaté pour l'ensemble de la province, et de façon plus sensible, dans les ré-

TABLEAU 7: REPARTITION DES SOLS DE CLASSE Aa, Ab ET Ac SELON LES UNITES THERMIQUES - REGION BAS-SAINT-LAURENT/GASPESIE - EN HECTARES

UNITES THERMIQUES	CLASSES DE SOLS			TOTAL/CLASSES UNITES THERMIQUES
	Aa	Ab	Ac	
Moins de 1 900	163 006	75 946	43 988	282 940
1 900 à 2 100	7 891	2 602	80	10 573
2 100 à 2 500	-	-	-	-
2 500 et plus	-	-	-	-
TOTAL	170 897	78 548	44 068	293 513

Source: Gouvernement du Québec, Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, 1981. Nourrir le Québec. Perspectives de développement de l'agriculture, des pêches et de l'alimentation pour les années 1980, p. 20 et 21.

Catégories: Aa - Sols minéraux améliorés de classes 1, 2 et 3 selon l'Inventaire des terres du Canada (I.T.C.)
 Ab - Sols minéraux améliorés de classes 4 et 5 du système de classification des potentiels agricoles selon l'I.T.C.
 Ac - Sols minéraux améliorés de classes 6 et 7 du système de classification des potentiels agricoles selon l'I.T.C.

gions périphériques (Saguenay/Lac-Saint-Jean, Abitibi-Témiscamingue et Gaspésie/Bas-Saint-Laurent) et qui fut compensé dans une certaine mesure par la consolidation des exploitations sur les meilleurs sols, des meilleures techniques de production et conséquemment une productivité accrue des exploitations.

Le tableau 9, qui fait état du bilan entre 1971 et 1981 de la valeur des produits agricoles vendus, permet de constater que la productivité agricole de la région du Bas-Saint-Laurent/Gaspésie a enregistré une baisse sensible au cours de cette période alors qu'en province, elle était à la hausse. On note cependant qu'au niveau de la sous-région Matapédia, il y a un accroissement réel de la valeur des produits vendus, dans des proportions moindres cependant que pour le Québec.

Quant aux perspectives de développement à moyen terme de l'industrie agricole de la région 01, le document Nourrir le Québec du M.A.P.A.Q. (1) fait le point de la façon suivante:

"Dans les régions périphériques, le pivot de l'économie agricole demeurera la production laitière. La productivité accrue des producteurs laitiers absorbera facilement la hausse prévue de la production laitière et libérera des superficies agricoles importantes qui seront utilisées principalement par les producteurs de veaux d'embouche et de moutons" (2).

(1) Gouvernement du Québec, ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation (1981). Nourrir le Québec. Perspectives de développement du secteur de l'agriculture, des pêches et de l'alimentation pour les années 1980. 1er trimestre 1981, 261 pages.

(2) Ibid, op. cit. p. 24.

TABLEAU 8: PRINCIPALES DONNEES STATISTIQUES DE L'ACTIVITE AGRICOLE, 1971, 1976 ET 1981, A L'ECHELLE LOCALE, SOUS-REGIO-NALE, REGIONALE ET PROVINCIALE

	LOCAL *			MATAPEDIA			GASPESIE/BAS-SAINTE-LAURENT			PROVINCE DE QUEBEC		
	1971	1976	1981	1971	1976	1981	1971	1976	1981	1971	1976	1981
Nombre total de fermes	114	69	66	896	541	486	5 796	3 327	4 219	61 257	43 097	48 144
Superficie totale des fermes (ha)	22 120	10 841	10 733	90 126	77 503	73 149	582 736	374 441	456 329	4 371 151	3 654 134	3 779 169
Superficies améliorées (ha)	10 048	4 996	4 261	43 005	38 233	36 588	302 294	198 760	258 736	2 610 276	2 245 347	2 360 339
Superficies en culture (ha)	6 281	3 731	2 687	27 986	28 436	26 805	198 939	150 805	185 777	1 755 255	1 737 809	1 756 038
Nombre total de vaches laitières	1 621	1 593	1 098	12 915	12 295	9 578	108 428	101 503	96 877	1 100 234	1 016 164	982 250
Nombre total de bovins	3 767	4 349	2 535	26 690	26 796	22 526	191 340	183 711	170 951	1 780 773	1 706 913	1 665 691

* Local: Saint-Jacques-le-Majeur, Sainte-Marguerite, Sainte-Florence, Saint-Raphaël-d'Albertville.

Source: Recensements Canada 1971, 1976, 1981 - Publications 96-706, 96-805 et 96-906.

TABLEAU 9: EVOLUTION DE LA VALEUR DES PRODUITS AGRICOLES VENDUS - 1971-1981

	LOCAL*	MATAPEDIA	GASPESIE/BAS SAINT-LAURENT	PROVINCE DE QUEBEC
1971	597 100	4 323 812	14 125 872	531 864 340
1981				
. en dollars courants	1 415 360	14 125 872	32 137 697	2 031 902 490
. en dollars constants 1971 **	494 260	4 930 496	11 217 346	709 215 528
Variation 1971-1981				
. en dollars constants 1971 **	- 102 840	+ 606 684	- 2 908 526	+ 177 351 188
. en %	- 17,2%	+ 14,0%	- 20,6%	+ 33,3%

* Local: Saint-Jacques-le-Majeur, Sainte-Marguerite, Sainte-Florence, Saint-Raphaël-d'Albertville.

**La valeur des produits agricoles exprimée en dollars constants 1971 a été obtenue grâce à l'indice de variation des prix des produits agricoles pour l'ensemble du Québec, soit 286,5 en 1981 par rapport à l'indice 100,0 en 1971 (source: Statistique Canada, cahier 62-003).

4.3.3 LE CONTEXTE LOCAL

4.3.3.1 L'AGRICULTURE

Pour des raisons de confidentialité, les données statistiques sur le plan local ont été regroupées pour 1981 par Statistique Canada de la façon suivante (1):

- . 47 fermes dans Saint-Jacques-le-Majeur (incluant 8 fermes de Sainte-Marguerite);
- . 19 fermes dans Saint-Raphaël-d'Albertville (incluant 6 fermes de Sainte-Florence).

Comme pour la Vallée de la Matapédia (division de recensement), la production laitière constitue (1981) la principale activité agricole des exploitants de ces municipalités bien que la production ovine à des fins de boucherie représente une part non-négligeable de l'industrie agricole.

Les tableaux 8 et 9, qui permettent de comparer chronologiquement certaines données pour les années 1971, 1976 et 1981, tant à l'échelle locale que régionale, montre que la forte baisse (plus de 100% entre 1971 et 1981) du nombre de fermes et des différents types de superficies (superficies totales des fermes, superficies améliorées et en culture) pour les municipalités de Saint-Jacques-le-Majeur, Sainte-Marguerite, Sainte-Florence et Saint-Raphaël-d'Albertville n'a pas été suivie dans les mêmes proportions en ce qui concerne le cheptel.

(1) Cette règle vaut également pour les données de 1971 et 1976.

Ce phénomène s'expliquerait encore ici en fonction de la consolidation des fermes qui a également caractérisé l'activité agricole sur le plan régional et provincial. Cependant, contrairement aux tendances remarquées pour la région 01 où une certaine reprise de l'activité agricole fut notée entre 1976 et 1981 après une baisse notable de 1971 à 1976, l'agriculture matapédiennne n'a pas connu un redressement aussi significatif depuis 1971. Au niveau local, l'agriculture a même enregistré une baisse réelle de sa production. Le tableau 9 montre que la valeur des produits agricoles vendus en dollars constants de 1971 est passée de 597 100\$ en 1971 à 494 260\$ en 1981, soit une diminution de plus de 17%; pour la sous-région (Matapédia), la tendance était inverse (accroissement de 14%).

Ce mouvement à la baisse (1971-1976) peut également s'expliquer jusqu'à un certain point par les modifications de la définition de ferme employée par Statistique Canada.

Finalement, des données fournies par le Syndicat de l'U.P.A. (1) du Bas-Saint-Laurent permettent de définir plus précisément le milieu agricole de Sainte-Florence et Saint-Jacques-le-Majeur.

Les données indiquées au tableau suivant nous permettent de déduire en le comparant avec les tableaux des données à l'échelle locale, régionale et provinciale, que Sainte-Florence et Saint-Jacques-le-Majeur posséderaient une vocation plus axée vers la production laitière par rapport au palier local (Sainte-Florence, Saint-Jacques-le-Majeur, Saint-Raphaël-d'Albertville et Sainte-Marguerite). Ainsi, Sainte-Florence et Saint-Jacques-le-Majeur renfermeraient 25 producteurs laitiers pour plus de 1 000 vaches laitières ainsi que 9 producteurs spécialisés dans le bovin de boucherie (415 bêtes).

(1) Ces informations doivent être interprétées sous certaines réserves car 76% des producteurs membres ont répondu aux questionnaires utilisés pour fins de compilation statistique.

TABLEAU 10: PRODUCTION LAITIERE ET DE BOVINS DE BOUCHERIE A
 SAINTE-FLORENCE ET SAINT-JACQUES-LE-MAJEUR, 1981

MUNICIPALITES	PRODUCTION LAITIERE		BOVINS DE BOUCHERIE	
	NOMBRE DE PRODUCTEURS	NOMBRE DE BOVINS	NOMBRE DE PRODUCTEURS	NOMBRE DE BOVINS
Ste-Florence	2	103	4	101
St-Jacques-le-Majeur	23	968	5	314
TOTAL	25	1 071	9	415

Source: Fédération de l'U.P.A. du Bas-Saint-Laurent, 1981.

Quant au reste des productions, Sainte-Florence et Saint-Jacques-le-Majeur compteraient selon la même source d'information 4 petits producteurs de poules pondeuses, et un producteur de moutons.

Les données de la Fédération de l'U.P.A. révèlent par ailleurs que la production de lait nature et industriel totalise respectivement 15 232 kilogrammes et 82 722 kilogrammes pour les 25 producteurs laitiers de Sainte-Florence et Saint-Jacques-le-Majeur.

L'ensemble de cette production laitière, soit 97 954 kilogrammes, représente donc 47% du lait fourni par les 55 producteurs du secteur de Causapscal (208 145 kilogrammes) comprenant Sainte-Florence, Lac-au-Saumon, Albertville, Saint-Jacques-le-Majeur, Causapscal et Sainte-Marguerite.

4.3.3.2 LA PRODUCTION FORESTIERE

Le domaine forestier, tant dans la zone d'étude que pour l'ensemble de la Vallée de la Matapédia, recèle un intérêt certain sur le plan de la commercialisation et constitue un revenu d'appoint non-négligeable pour les agriculteurs. Les deux principales essences que l'on retrouve dans la zone d'étude sont l'épinette blanche et le peuplier faux-tremble.

Ces essences peuvent être écoulées sur le marché via les usines locales de bois d'oeuvre et de lattes, dans le cas de l'épinette blanche et de l'usine de cartonnerie de Matane pour ce qui est du peuplier faux-tremble.

Le tableau 11 est très révélateur quant au rôle joué par l'industrie forestière à Sainte-Florence et Saint-Jacques-le-Majeur; à signaler que la grande majorité des agriculteurs de ces municipalités à caractère agro-forestier sont également inscrits comme membres du Syndicat des producteurs de bois du Bas-Saint-Laurent.

Pour l'année 1983, le Syndicat aurait contracté auprès de ses membres à Causapscal et Sainte-Florence des achats de l'ordre de 430 000,00\$ pour un volume de 34 697 mètres cubes de bois de pâte et de sciage, produits qui représentent la très grande majorité du marché du bois dans ce secteur (1). A l'échelle de la grande région couverte par le Syndicat à l'est de la rivière Rimouski (Vallée de la Matapédia, régions de Matane et de Ristigouche), les 360 024 mètres cubes achetés pour 1983 ont donc généré des revenus de près de 4 500 000\$, ce qui est loin d'être négligeable sur le plan économique.

(1) Cet estimé est calculé en fonction d'une moyenne de 12,40\$ le mètre cube remis par le Syndicat aux membres producteurs.

TABÉAU 11: VOLUMES EN METRES CUBES APPARENTS DE BOIS DE
PATE ET SCIAGE/ACHETES PAR LE SYNDICAT DES
PRODUCTEURS DE BOIS DU BAS-ST-LAURENT

	CAUSAPSCAL ET SAINT-JACQUES- LE-MAJEUR	SAINTE-FLO- RENCE	REGIONS DE MATAPE- PEDIA, MATANE ET RISTIGOUCHE
1981	27 332	24 703	1 147 033
1982	18 819	8 317	465 230
1983	22 246	12 451	360 024

Source: Syndicat des producteurs de bois du Bas-Saint-Lau-
rent.

4.3.4 CARACTERISTIQUES DE LA ZONE D'ETUDE

4.3.4.1 LE POTENTIEL AGRICOLE

L'ensemble des terres en culture de la zone d'étude s'étend sur des sols de très bon potentiel agricole, lesquels se retrouvent surtout à l'ouest de la route 132 sur les basses terrasses de la plaine alluvionnaire de la rivière Matapédia.

Une grande étendue de sols cultivés appartient à la classe 2 d'après l'Inventaire des terres du Canada. Ces sols profonds d'origine fluviatile se retrouvent en moyenne jusqu'à une altitude de 140 mètres et couvrent tout le côté ouest de la route 132 alors qu'une mince bande s'étend de l'autre côté; ils offrent un rendement élevé pour les grandes cultures malgré certaines limitations causées par plusieurs caractéristiques défavorables qui, prises séparément, ne peuvent en modifier le classement.

La deuxième association de sols est représentée par les classes 5⁷ et 3⁷ qui sont localisées surtout sur les parties boisées avec pente intermédiaire. L'I.T.C. indique que la classe 5 comporte des limitations très graves et convient surtout à la production de plantes fourragères. Quant à la classe 7¹ qui renferme des sols très minces et des affleurements rocheux, elle représente des sols inutilisables soit pour la culture ou les plantes fourragères vivaces.

4.3.4.2 DESCRIPTION DES ACTIVITES AGRICOLES

Les informations suivantes proviennent pour la plupart d'un relevé de terrain effectué en septembre 1983 et de contacts

après des exploitants agricoles concernés; l'état et les types de cultures décrits ci-après, compte tenu du principe de rotation et de la date du relevé, ne correspondent donc pas nécessairement à la situation qui prévaudra au cours des prochaines saisons de récolte.

Dans son ensemble (voir figure 9), la zone d'étude comprend des terres défrichées dont l'essentiel est voué à des pratiques culturales intensives, soit surtout de l'orge, de l'avoine ainsi que de l'ensilage de foin composé de mil et de luzerne. Aucun drain agricole ne se retrouve sur les terres de la zone d'étude car ces dernières bénéficient d'un excellent drainage naturel dû à la perméabilité des sols. En superposant la délimitation des sols agricoles caractérisés par un très fort potentiel (classe 2 selon l'I.T.C.) à l'utilisation effective des terres, on se rend facilement à l'évidence que nous sommes en présence d'un milieu agricole de grande valeur.

Les huit producteurs compris dans la zone d'étude font preuve d'un dynamisme certain. En effet, notre visite sur le terrain nous a permis de constater que les exploitations agricoles sont bien adaptées au potentiel du sol et du milieu. Le milieu semble avoir bien réagi aux politiques gouvernementales de restructuration de l'industrie agricole québécoise où l'emphase a été mis, il y a déjà plusieurs années, vers l'acquisition d'un potentiel d'autosuffisance plus grand en matière de céréales et ce, tout en orientant davantage les agriculteurs vers des productions plus diversifiées.

Les activités agricoles de la zone d'étude (voir tableau 12) se limitent à quatre producteurs laitiers, deux dans l'élevage d'animaux de boucherie ainsi qu'un nombre équivalent pour les grains de provende.

Le tableau qui suit informe sur la vocation de ces producteurs en donnant la dimension du cheptel ainsi que les superficies en culture qui totalisent plus de 800 hectares, dont une partie, soit 8,8% (70 hectares) est composée de terres louées.

TABLEAU 12: BILAN DES EXPLOITATIONS AGRICOLES DE LA ZONE D'ETUDE

TYPES DE PRODUCTION/ PRODUCTEUR (1)		NOMBRE DE TETES	SUPERFICIE CUL- TIVEE (ha) (2)	GRAINS	PARCELLES CULTI- VEES EN LOCATION (ha) (2) (4)
<u>Lait</u>	1 *	65	101,0	X	-
	2 *	70	111,3	X	30,4
	3	65	121,4	X	40,5
	4 *	23	44,5	X	-
<u>Boucherie</u>	5 *	50	45,3	X	-
	6	250	150,0	X	-
<u>Grains seulement</u>	7 *	-	162,0	Semence	-
	8 * (3)	-	-	Semence	-
TOTAL		523	735,5	-	70,9

Source: Producteurs agricoles, novembre 1983.

- (1) Pour des raisons de confidentialité, il n'existe aucune correspondance entre le tableau et la figure 9 en ce qui concerne l'identification des exploitants.
- (2) Les superficies incluent des parcelles hors de la zone d'étude.
- (3) Ce producteur s'est abstenu de commentaires quant aux caractéristiques de son exploitation.
- (4) Ces superficies ont été comptabilisées dans la 3ème colonne du présent tableau intitulée "superficie cultivée".

* Ces producteurs résident en bordure de la route 132.

La moyenne des terres cultivées par producteur revient donc à environ 100 hectares, ce qui représente en somme des exploitations agricoles dont la dimension est plus que respectable. Deux producteurs exploitent toutefois des fermes de petite taille, pour des superficies respectives d'environ 45 hectares.

Sur une superficie totale cultivée de 735,5 hectares appartenant aux cultivateurs, 51,4% (378,2 hectares) se retrouvent sur des exploitations laitières, 26,5% (195,3 hectares) chez les producteurs de bovins de boucherie alors que le reste, avec 162,0 hectares, appartient à un producteur de grains. Les bâtiments d'exploitation des six agriculteurs se retrouvent en nombre égal de part et d'autre de la route 132, du même côté que les résidences d'exploitants, sauf dans deux cas. Les espaces de pâturage sont nombreux du côté est de la route alors que le côté ouest est presque exclusivement réservé aux grandes cultures.

Comme nous l'avons mentionné précédemment, l'activité agricole dans la zone d'étude a fait l'objet d'une importante consolidation au cours de la dernière décennie. Sur les 8 producteurs de la zone d'étude, quatre possèdent ou louent dans cette zone des superficies en culture localisées hors de leurs exploitations principales. Ainsi, deux cultivateurs résidant du côté ouest de la rivière Matapédia cultivent des terres dans la zone d'étude; deux producteurs dont l'exploitation se retrouve cette fois-ci dans la zone d'étude y louent également des parcelles.

Précisons enfin que sur les 6 producteurs dont l'exploitation principale se retrouve dans la zone d'étude, trois d'entre eux cultivent également sur 5 autres lots des parcelles localisées hors de ladite zone, soit plus précisément du côté ouest de la Matapédia, dans les rangs B et II du cadastre du Canton de Matalik.

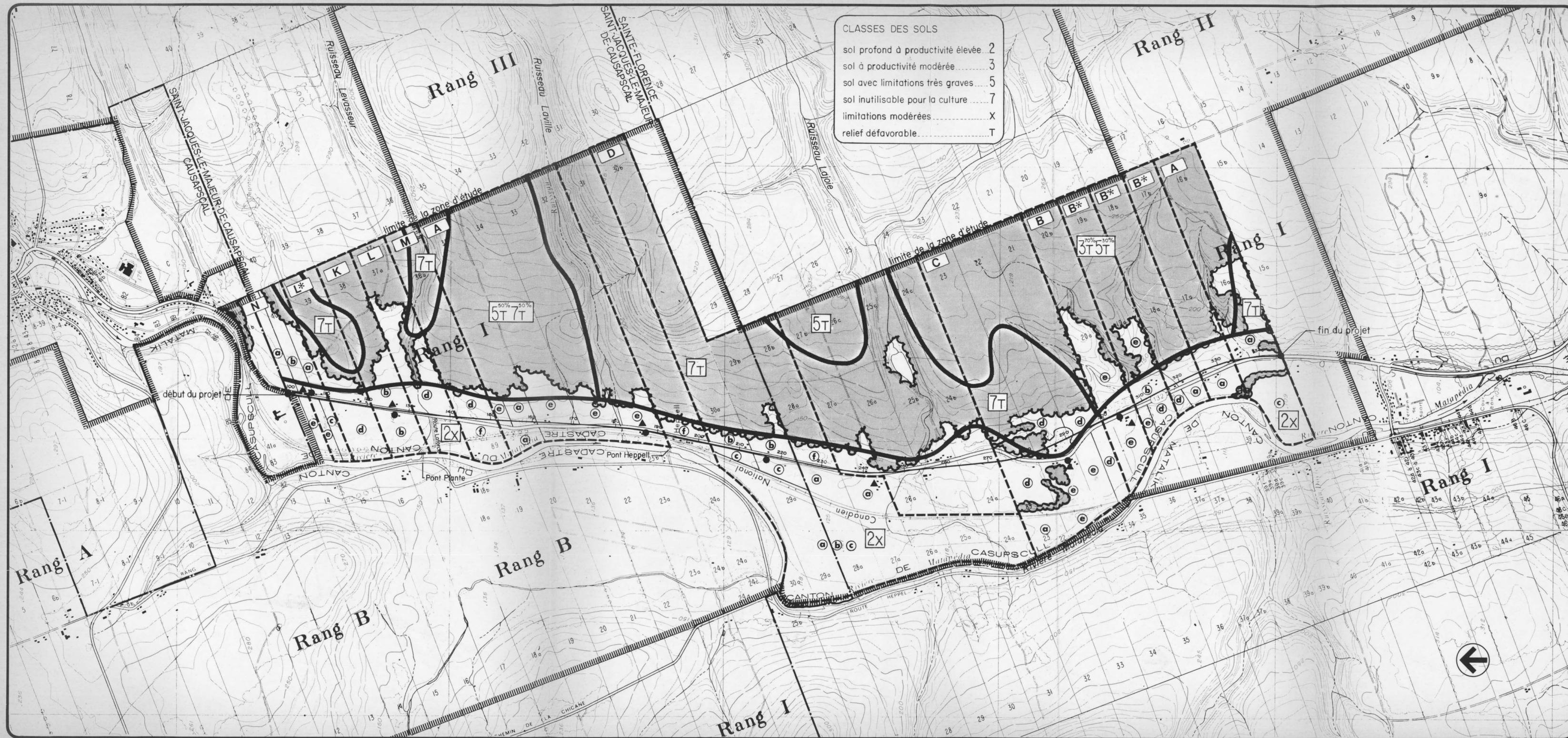
Les quatre producteurs laitiers produisent tous du lait industriel qui est expédié à la laiterie d'Amqui (Coop du Bas-

Saint-Laurent); leurs troupeaux respectifs de plus de 60 têtes, exception faite d'un petit producteur, sont principalement constitués de vaches Holsteins et d'un certain nombre de génisses pour le remplacement graduel du troupeau laitier (1). A la hauteur du tronçon routier à l'étude, deux producteurs laitiers utilisent occasionnellement des traverses d'animaux; la présence d'un fort achalandage routier n'est pas étrangère à la réticence qu'ont les agriculteurs à faire traverser davantage leurs troupeaux.

En ce qui concerne les deux producteurs de bovins de boucherie, le plus gros producteur possède un parc d'engraissement (finisseur engraisant les veaux jusqu'à l'abattage) constitué d'un cheptel à l'automne d'environ 250 têtes; ce producteur réside dans le rang XIII du côté ouest de la rivière Matapédia et détient 150 hectares de surfaces uniquement en culture dans la zone d'étude. L'autre producteur de bovins de boucherie (vache-veau) possède une exploitation d'une cinquantaine de têtes de race Hereford, dont une trentaine de vaches nécessaires à la reproduction et à l'alimentation des veaux.

Quant aux deux producteurs de grains, ils produisent principalement de l'orge et de l'avoine et écoulent leurs récoltes à la Coopérative agricole de Causapscal.

(1) Le taux de génisses de remplacement est constitué en moyenne de 15% à 25% du troupeau total d'un producteur laitier pour la région de Causapscal (Sainte-Florence, Lac-au-Saumon, Saint-Raphaël-d'Albertville, Causapscal, Sainte-Marguerite).



CLASSES DES SOLS

- sol profond à productivité élevée 2
- sol à productivité modérée 3
- sol avec limitations très graves 5
- sol inutilisable pour la culture 7
- limitations modérées X
- relief défavorable T

ÉTUDE D'IMPACT
SUR L'ENVIRONNEMENT

**ROUTE 132
de Sainte-Florence à
Causapscal**

figure 9
LE MILIEU AGRICOLE

- résidence de l'exploitant ●
- bâtiment d'exploitation agricole... ▲
- limite de la zone agricole permanente ██████████
- limite des propriétés - - - - -
- lettre de référence aux utilisateurs A
- utilisateur locataire *
- type de culture : avoine (a)
- orge (b)
- foin (c)
- fourrage (d)
- pâturage (e)
- friche (f)
- boisé [boisé]

Source : C.P.T.A.Q. et M.A.P.A.Q.

Source de la base : M.E.R.Q. 1979

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

échelle 1:20000
0 200 400 600 m
0 1000 2000 pi
date : août 1984 préparé par **pluram**

4.4 LE MILIEU HUMAIN

Le milieu humain sera décrit ici en fonction des composantes ayant une incidence spatiale sur son habitat. Dans un premier temps, nous définirons donc le cadre légal régissant l'organisation du territoire au niveau des trois paliers d'intervention (local, régional et national).

Dans un second temps, nous décrirons l'occupation intensive du sol (activités autres qu'agricoles) de la zone d'étude selon la classification des usages suivants: résidentiel, commercial, institutionnel, extraction et industriel.

Finalement, compte tenu de la présence dans la zone d'étude d'une route provinciale achalandée, nous évaluerons le climat sonore engendré par la circulation sur la route 132, ce qui représente de fait une dimension importante en terme de qualité du milieu de vie.

4.4.1 LES OUTILS DE PLANIFICATION ET DE GESTION DU TERRITOIRE

4.4.1.1 SOMMAIRE

Eu égard à leurs pouvoirs respectifs en matière de gestion et de planification du territoire, les municipalités de Saint-Jacques-le-Majeur, de Sainte-Florence, la municipalité régionale de comté de la Matapédia ainsi que le Gouvernement du Québec interviennent plus particulièrement dans la zone à l'étude de la façon suivante:

- . La municipalité de Saint-Jacques-le-Majeur, en vertu de son règlement de construction no 42, régit l'émission des per-

mis concernant la construction, la rénovation ou la démolition d'un bâtiment, tandis qu'à Sainte-Florence, aucune réglementation en matière de construction ou d'urbanisme n'est présentement opérante.

- . La municipalité régionale de comté applique actuellement son règlement de contrôle intérimaire no 2-83, en vigueur depuis le 7 avril 1983 et ce, conformément à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. D'autre part, avec une résolution adoptée par le Conseil de la M.R.C. le 8 décembre 1982, le processus d'élaboration du schéma d'aménagement est déjà enclenché et une proposition préliminaire à cet effet fut déposée en juin 1983.
- . La majorité des propriétés que l'on retrouve dans la zone d'étude sont comprises à l'intérieur de la zone agricole permanente et sont donc assujetties aux dispositions de la Loi sur la protection du territoire agricole du Québec, lesquelles sont en vigueur dans la région depuis le 19 juin 1981.

4.4.1.2 LOI SUR LA PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE

La Loi sur la protection du territoire agricole du Québec a préséance sur toute disposition incompatible d'un schéma d'aménagement, plan et réglementation d'urbanisme ou règlement sur la construction, le lotissement et le zonage d'une municipalité.

Dans la zone agricole permanente, il est interdit, sans l'autorisation de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (C.P.T.A.Q.):

- . d'utiliser un lot à d'autres fins que l'agriculture;

- . de morceler un lot, par le moyen du lotissement ou de la subdivision du lot; la vente d'un lot à plus d'une personne est également prohibée;
- . de démembrer un ensemble de lots contigus (y compris deux lots séparés par un chemin public), i.e. qu'un propriétaire ne peut vendre un lot s'il conserve un droit de propriété sur un lot contigu.

Malgré ces interdictions, il est possible, sans une autorisation spécifique de la C.P.T.A.Q., de procéder à l'aliénation d'un lot et/ou utiliser un lot à des fins autres que l'agriculture dans les cas suivants:

- . En fonction d'un droit de privilège, le propriétaire d'un lot vacant avant l'entrée en vigueur de ladite loi, i.e. le 19 juin 1981, a jusqu'au 19 juin 1986 pour y construire une seule résidence sur une superficie maximale de 5 000 mètres carrés; par contre, si ce même propriétaire possède plusieurs lots vacants dans une même municipalité, il ne pourra construire qu'une seule résidence sur un seul de ces lots.
- . Un privilège est également accordé à un agriculteur afin de lui permettre d'ériger des résidences pour lui-même, ses enfants ou ses employés; sans l'autorisation de la C.P.T.A.Q., ces résidences ne pourront faire l'objet d'un lotissement ou être vendues séparément.

Des droits acquis rattachés exclusivement au propriétaire sont également reconnus pour les utilisations non-agricoles avant le jour de l'entrée en vigueur du décret; ainsi, des usages non-agricoles peuvent être étendus, sans autorisation de la C.P.T.A.Q., jusqu'à concurrence de 5 000 mètres carrés lorsque l'immeuble était utilisé à des fins résidentielles et de 10 000 mètres carrés lorsqu'il s'agit d'une utilisation à des fins industrielles, commerciales ou institutionnelles. A la rigueur, cette extension de droits acquis peut permettre la subdivision et la construction, si la limite de la superficie prescrite est respectée, à condition que le tout soit conforme aux réglementations locales et de la M.R.C.

4.4.1.3 LE SCHEMA D'AMENAGEMENT DE LA MUNICIPALITE REGIONALE DE COMTE

Outre la planification des équipements et infrastructures projetés sur son territoire, le schéma d'aménagement a également comme préoccupation principale la délimitation des grandes affectations du territoire.

Pour le territoire à l'étude, le réaménagement de la route 132, qui fait l'objet du présent rapport, constitue le seul projet qui soit inscrit dans la programmation du schéma préliminaire de la M.R.C.

Dans le contexte de la mise en place d'une véritable politique de préservation et de mise en valeur du patrimoine architectural et culturel, le schéma préliminaire mentionne certains éléments d'intervention spécifiques à réaliser tels:

- . l'identification de zones d'intérêt culturel et l'élaboration d'une réglementation appliquée;
- . la préservation et/ou la mise en valeur de phénomènes particuliers dont les ponts couverts et les moulins à scie accompagnés "d'enfers" (1) font partie;
- . l'application éventuelle de dispositions réglementaires afin d'éviter la pollution visuelle le long de la route 132.

Finalement, la M.R.C. nous a signalé que l'organisme TOURMAT, chargé de la promotion du développement du produit touristique de la Vallée de la Matapédia, entend promouvoir l'implan-

(1) Structures en forme de cône construites à l'aide de plaques de métal soudées et qui permettent l'élimination des déchets de bois par incinération.

tation d'un village Vacances-Famille aux limites de Causaps-cal, à proximité de la route 132, mais dont la localisation précise reste à définir.

Au chapitre de l'affectation des sols, le schéma, dans sa version préliminaire, délimite deux types de zones pour le territoire analysé:

- la zone agricole, qui couvre l'ensemble du territoire à l'étude, implique que les réglementations municipales en matière d'urbanisme, lorsqu'elles seront éventuellement en vigueur, devront accorder la prédominance aux activités agricoles. Compte tenu de l'intensité de ces dernières et du potentiel agricole, la municipalité pourra toutefois subdiviser ces zones agricoles afin de déterminer celles où l'agriculture sera exclusive et celles où l'agriculture sera permise tout en étant accompagnées d'autres types d'activités.
- la zone de protection aux abords de la rivière Matapédia qui réfère d'une part à la protection de la ressource "saumon" et d'autre part la réglementation très stricte des constructions et ouvrages dans la plaine inondable.

L'encadrement forestier des rives de la rivière Matapédia ne devra subir aucune modification majeure et seuls les activités et équipements légers liés à l'exploitation, la protection et l'observation de la ressource seront autorisés.

Pour des motifs de sécurité publique, les constructions et les opérations cadastrales ne pourront faire l'objet d'une autorisation dans les zones inondables. D'après la cartographie préliminaire jointe au document du schéma, nous retrouvons à l'extrémité sud du parcours routier étudié deux zones d'inondation dont une importante localisée à environ 100 mètres de l'emprise de la route 132.

4.4.1.4 LE REGLEMENT DE CONTROLE INTERIMAIRE

Conformément à l'article 5 de la loi 125, le schéma d'aménagement doit inclure un document complémentaire visant à régir l'implantation des bâtiments et la subdivision de terrains selon des normes minimales à respecter; plusieurs de ces normes sont d'ailleurs déjà appliquées à l'aide du règlement de contrôle intérimaire de la M.R.C.

TABLEAU 13: NORMES MINIMALES POUR LA CONSTRUCTION ET LE LOTISSEMENT SUR DES TERRAINS NON-DESSERVIS PAR L'AQUEDUC ET L'EGOUT/ M.R.C. MATAPEDIA

	LOCALISATION	
	A MOINS DE 100 METRES d'UN COURS D'EAU OU D'UN LAC	AILLEURS
LOTS		
. Superficie	4 000 m ²	3 000 m ²
. Frontage	50 m	50 m
. Profondeur moyenne	75 m	-
BATIMENT		
. Marge de recul avant	9 m	9 m
. Marge de recul latérale	2 m	2 m
. Marge de recul arrière	5 m	5 m

Source: Règlement de contrôle intérimaire de la M.R.C. Matapédia.

Ces normes minimales apparaissant au tableau 13 réfèrent à des superficies et dimensions de lots ainsi que des dispositions spéciales à proximité des cours d'eau, auxquelles les constructions et ouvrages projetés devront se conformer.

Dans un premier temps, aucun permis de construction ne pourra être accordé sur un terrain non-desservi (sans aqueduc ni égout) sur lequel est projetée une construction et ses dépendances à moins que celui-ci:

- . ne forme un ou plusieurs lots distincts sur les plans officiels du cadastre;
- . ne soit conforme à la Loi sur la qualité de l'environnement (installation septique) et approvisionnement en eau;
- . ne soit adjacente à une rue publique ou à une rue privée conforme aux exigences du règlement de contrôle intérimaire

Dans un second temps, le lot devra rencontrer les exigences minimales apparaissant au tableau de la page précédente afin d'en permettre la construction.

Toutefois, un lot vacant existant avant l'entrée en vigueur dudit règlement et qui n'est pas conforme aux normes décrites ci-après pourra faire l'objet d'une construction si les conditions suivantes sont remplies:

- . les installations septiques projetées sont conformes au règlement relatif à l'évacuation et au traitement des eaux usées;
- . aucune des marges de recul n'est inférieure à la moitié de la marge prescrite dans le règlement;
- . dans le cas d'un terrain délimité par les tenants et aboutissants décrits dans un ou plusieurs actes enregistrés (lot originaire ou partie de lot), une construction pourra être autorisée à condition que l'emplacement soit cadastré (i.e. un lot distinct et décrit aux plans et livres de renvoi).

Quant aux normes applicables aux rues, routes et chemins publics, l'article 4.2.2 émet la prescription à l'effet que l'emprise minimale doit être de 15 mètres et que la distance entre une route et un lac ou cours d'eau par rapport à ladite emprise sera de 75 mètres ou plus.

La loi 125 et ses amendements (chapitre VI) fait état que les interventions gouvernementales visant l'implantation d'un équipement, d'une infrastructure ainsi que la réalisation de certains travaux ou l'utilisation d'un immeuble sont soumis à l'avis de la M.R.C. quant à leur conformité face aux objectifs du schéma et du règlement de contrôle intérimaire et ce, suite à un avis sur l'objet et les motifs de l'intervention que le ministre doit faire parvenir au Conseil de la M.R.C.

4.4.1.5 LA REGLEMENTATION LOCALE

Alors qu'à Sainte-Florence aucune réglementation n'est appliquée en matière de zonage, de construction ou de lotissement, la municipalité de Saint-Jacques-le-Majeur n'est pourvue, quant à elle, que du règlement numéro 42 régissant la construction, la rénovation ou la démolition d'un bâtiment. Exception faite d'une disposition particulière stipulant une marge de recul minimale de 9,1 mètres à respecter par rapport à l'emprise de chemins ou routes publics, dans le cas de l'implantation d'une "construction", ledit règlement ne renferme aucune autre norme et les modalités de son application restent à la discrétion du Conseil municipal.

4.4.2 UTILISATION DU SOL ET CADRE BATI

Comme le confirme le schéma d'aménagement (version préliminaire), le territoire à l'étude fait essentiellement partie d'un territoire voué à des activités agro-forestières.

Bien que la forêt occupe la majorité du territoire, c'est l'exploitation agricole qui demeure l'activité prédominante de la zone d'étude. En effet, la forêt est constituée principalement de boisés de fermes dont l'exploitation sur base artisanale est du ressort des cultivateurs eux-mêmes, lesquels en tirent les bénéfices de la coupe, à titre de revenus d'appoint par rapport à leur occupation principale.

Ne bénéficiant pas de la desserte d'un service d'aqueduc et d'égout sanitaire, la zone d'étude ne renferme aucun véritable noyau urbain (développement urbain avec percées de rues) ou aucune concentration significative de bâtiments en bordure de la route 132.

Globalement, le domaine bâti dont les principaux éléments apparaissent à la figure 10 comprend trois industries du bois, cinq établissements commerciaux ainsi que 46 résidences unifamiliales, dont 7 maisons mobiles.

D'après des critères d'évaluation basés uniquement sur l'appréciation extérieure des bâtiments, la qualité de résidences est dans l'ensemble très bonne et peut être ventilée comme suit:

. excellente:	25 résidences
. bonne:	15 résidences
. faible:	6 résidences
. médiocre:	aucune.

Cette classification qualitative peut se définir comme suit:

- . Excellente qualité: aucune réparation requise
- . Bonne qualité: travaux requis pour le revêtement extérieur, boiseries et galeries

- . Faible qualité: réparations majeures pour l'enveloppe du bâtiment, toiture ou fenestration à remplacer
- . Qualité médiocre: déficiences de la structure d'ordre majeur, dont le coût de réparation peut s'avérer égal ou supérieur à la valeur de remplacement.

En ce qui concerne l'occupation commerciale, sur les cinq bâtiments rattachés à cette fonction, seulement deux sont présentement opérationnels, i.e. un restaurant (bâtiment 35) (1) et motel (bâtiment 37) voisins l'un de l'autre, dans le secteur du ruisseau Lajoie (chaînage 256+00). Quant aux autres bâtiments de même nature, il s'agit dans le premier cas d'une station-service (bâtiment 14) présentement désaffecté, en piètre état, sis entre Heppell et le cimetière de Causapscal (chaînage 160+00) ainsi que d'un motel (bâtiment 57) et salon-bar (bâtiment 58), également inopérants, qui bordent l'extrémité sud du tronçon à l'étude.

Au chapitre de l'occupation industrielle, trois industries du bois sont implantées sur d'importantes superficies à l'ouest de la route 132.

L'entreprise Bois Lacroix Ltée, située à l'extrémité nord du tronçon étudié, se spécialise dans la fabrication de lattes de bois tandis que les Scieries Heppell inc. et les Produits forestiers Benoît inc. produisent du bois d'oeuvre, lesquels sont respectivement localisés à proximité du pont couvert Plante et à la hauteur du ruisseau Lajoie.

(1) Les numéros indiqués entre parenthèses réfèrent à la localisation des bâtiments apparaissant à la figure 27.

On retrouve également en bordure de la route les cimetières de Causapscal dans Saint-Jacques-le-Majeur et de Sainte-Florence ainsi que deux sites d'extraction primaires. Deux bancs de graviers localisés à l'est de la courbe la plus prononcée de la voie actuelle (chaînages 284+00 à 303+00) ont été exploités à l'origine lors de travaux de voirie le long de la route 132. Une seule gravière est encore en exploitation de façon occasionnelle, soit celle appartenant à un producteur agricole (chaînage 284+00 à 291+00) qui vend son gravier à des entrepreneurs chargés eux-mêmes des opérations de concassage et de manutention; le gravier ainsi extrait est surtout utilisé pour la réparation des routes rurales.

Finalement, en ce qui concerne la distribution en énergie électrique dans la zone à l'étude, elle se limite à une ligne d'énergie locale, caractérisée par une tension de 12 kV et dont l'emprise moyenne est de 9 mètres. Le bureau régional d'Hydro-Québec à Amqui nous a par ailleurs signalé que l'on prévoit augmenter la tension de cette ligne à 25 kV au cours de l'année 1984.

Le territoire à l'étude était également traversé jusqu'à tout récemment (en 1982) par une ligne de transmission d'une capacité de 735 kV qui passait sur la rive est de la rivière Matapédia, reliant Causapscal à l'ancien poste de Heppell qui est maintenant démantelé. Toutefois, le tronçon de la ligne de 735 kV sis du côté ouest de la Matapédia pourrait être remis éventuellement en opération si la demande industrielle devait éventuellement croître sensiblement; cette ligne relie le poste Les Boules sur la rive-sud du Saint-Laurent à la Baie-des-Chaleurs (Ristigouche).

Quant au réseau de téléphone, sa distribution est assurée dans la région par Québec Téléphone et ce par une ligne distincte du réseau hydro-électrique sise en bordure de la route.

ÉTUDE D'IMPACT
SUR L'ENVIRONNEMENT

**ROUTE 132
de Sainte-Florence à
Causapschal**

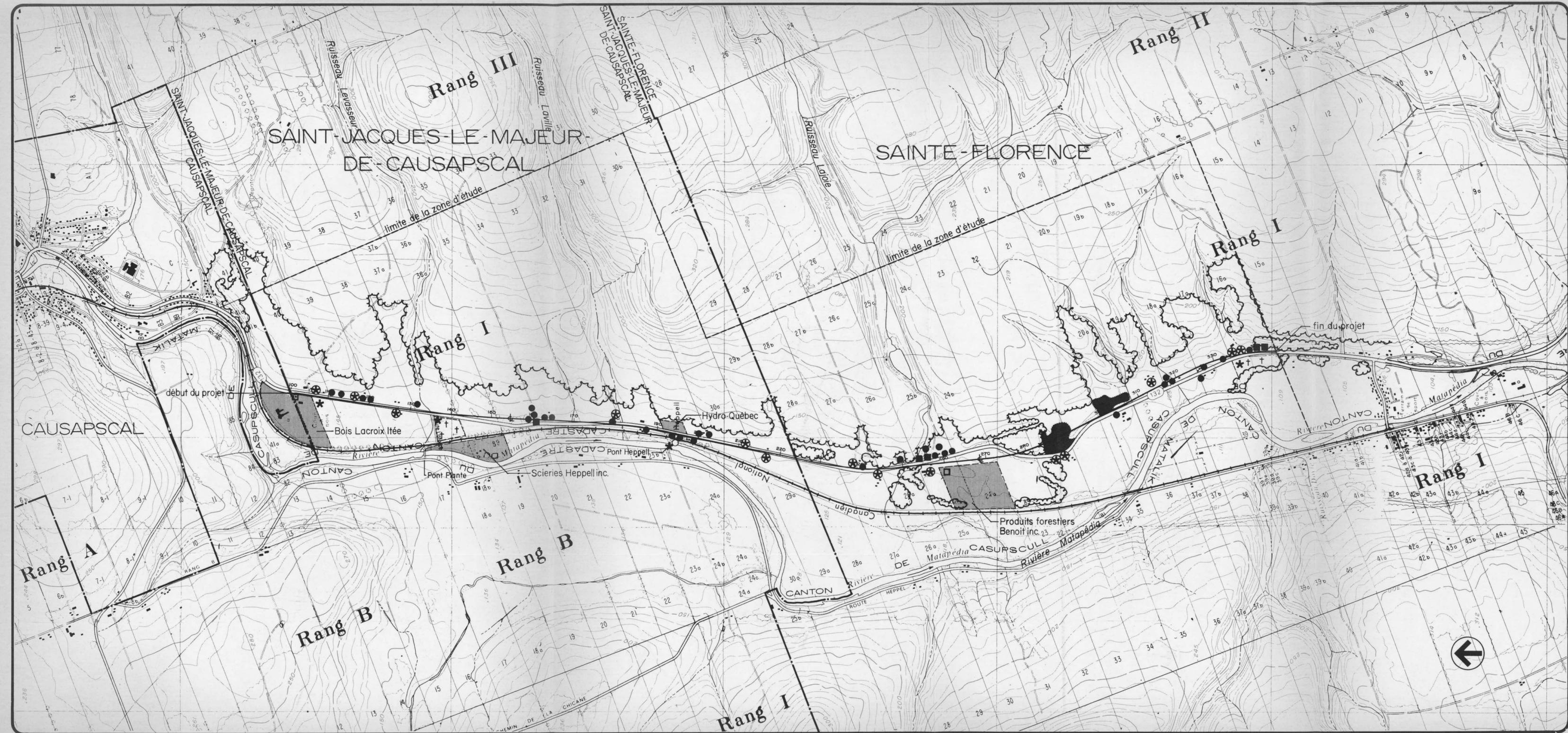
figure 10
L'OCCUPATION DU SOL

- limite municipale.....
- limite du boisé.....
- bâtiment résidentiel..... ●
- bâtiment résidentiel d'intérêt patrimonial..... ⊕
- autre élément d'intérêt patrimonial.. *
- bâtiment commercial..... ■
- bâtiments accessoires..... - -
- chalet..... ○
- bureau et terrain industriel.....
- gravière.....
- cimetière..... ††

Source : Relevé sur le terrain 1983

Source de la base : M.E.R.Q. 1979
Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

échelle 1:20000
0 200 400 600 m
0 1000 2000 pi
date : août 1984 préparé par pluram-p



4.4.3 LE CLIMAT SONORE

Le niveau de bruit émanant d'une circulation routière peut signifier des inconvénients pour la qualité de vie de l'habitat riverain de la route. Pour le territoire agro-forestier dans lequel se retrouve le tronçon projeté, nul doute que la quiétude du milieu est maintes fois affectée par une circulation estimée par le ministère des Transports du Québec suite à un comptage effectué en juin 1981, à un débit moyen annuel de 1 800 véhicules/jour et à plus de 2 500 durant la saison estivale.

Nous ferons donc état dans les paragraphes subséquents du climat sonore généré par la circulation routière existante.

Le bruit du trafic routier sera exprimé en décibels dB, i.e. décrit en fonction du niveau équivalent (N_{eq}) qui est le niveau d'un son régulier comportant la même énergie que le son variable, en un temps donné de 24 heures.

L'évaluation du bruit a été établie selon la méthode utilisée dans un guide de la Société canadienne d'hypothèques et de logement (S.C.H.L.) (1). Les calculs effectués pour déterminer le niveau sonore du trafic en relation avec les récepteurs en présence, i.e. les quelques habitations témoins que nous avons choisies le long du parcours étudié, ont tenu compte des paramètres suivants:

- . le nombre de véhicules moyen par jour, soit le J.M.E. (période estivale) comme valeur extrême, évalué à 2 500 véhicules;

(1) S.C.H.L. Le bruit du trafic routier et ferroviaire: ses effets sur l'habitation, deuxième édition, 1981, 121 pages.

- . la densité de circulation des poids lourds qui est de 9%;
- . la vitesse maximum en kilomètres à l'heure permise;
- . la distance relative entre l'habitation (récepteur) et le milieu de l'emprise (émetteur);
- . la pente de la route qui sera de près de 4% comme maximum pour le projet routier;
- . finalement, la hauteur équivalente de la source d'émission du bruit par rapport au récepteur, l'habitation.

Pour les fins de calcul du nombre de décibels pour le projet en cause, la distance entre l'habitation et le milieu de l'emprise constitue le seul paramètre qui varie de façon significative au point de vue de l'accroissement ou la diminution du nombre de décibels.

Afin de mieux qualifier ces niveaux de bruit, signalons enfin que les critères de la S.C.H.L. établissent qu'un niveau sonore dépassant 75 dB est totalement inacceptable pour l'implantation d'une résidence et que toute mesure d'insonorisation demeure inefficace. Par contre, une zone intermédiaire entre 55 dB et 75 dB représente un niveau sonore à éviter le plus possible à moins que le bâtiment affecté puisse bénéficier d'une insonorisation adéquate; un niveau inférieur à 55 dB est acceptable normalement pour les activités extérieures, alors qu'à l'intérieur de la résidence, le niveau sonore acceptable est de 40 dB.

L'application de la méthode de la S.C.H.L. nous a donc permis de mesurer le niveau sonore engendré par le trafic routier pour quelques bâtiments témoins. Ces bâtiments furent sélectionnés en fonction de leur représentativité par rapport à la distance qui les sépare de la voie pavée. Ainsi, le tableau suivant montre que 5 bâtiments sur 6 se retrouvent à égalité ou au-dessus du niveau acceptable (55 dB) selon les critères de la S.C.H.L.

TABLEAU 14: NIVEAU DE BRUIT ENGENDRE PAR LE TRAFIC ROUTIER
 POUR CERTAINES PROPRIETES RESIDENTIELLES (D'a-
 près la méthode de calcul S.C.H.L.)

NO DES BA- TLEMENTS ET CHAINAGES (1)	DISTANCE ENTRE LE BATIMENT ET LA LIGNE MEDIA- NE DE LA VOIE (m)	DISTANCE ENTRE LE BATIMENT ET L'EMPRISE EXISTANTE (m)	NOMBRE DE DECIBELS dB
4/chaînage 110+00	16,7	9,5	65
10/chaînage 132+00	46,0	41,3	57
18/chaînage 180+00	22,0	15,0	64
28/chaînage 211+00	10,6	3,7	67
30/chaînage 238+00	35,0	28,0	59
46/chaînage 334+00	88,4	75,0	50

(1) Référence à la figure 27.

4.5 LES COMPOSANTES HISTORIQUE, PATRIMONIALE, ARCHEOLOGIQUE ET VISUELLE

Le volet qualitatif des inventaires de la zone d'étude sera analysé dans la présente section par le biais des composantes mentionnées ci-dessus en titre. Seuls les éléments qui représentent une certaine valeur historique, culturelle et visuelle pour la collectivité ont été retenus pour fins d'analyse et leur appréciation fut relativisée, par rapport à l'ensemble des acquis en cette matière sur le plan local et régional.

4.5.1 LE PATRIMOINE HISTORIQUE

4.5.1.1 INTRODUCTION

A l'aide d'informations tirées du macro-inventaire du ministère des Affaires culturelles du Québec couvrant l'ensemble de la région de la Vallée de la Matapédia et de consultations auprès de la M.R.C. et des municipalités concernées, nous nous attarderons aux bâtiments et structures qui sont les plus significatifs sur le plan ethnologique et culturel.

L'appréciation du patrimoine historique et culturel de la zone à l'étude fera appel à une synthèse très succincte des principaux faits marquants de la petite histoire locale et régionale alors que la dimension architecturale de l'habitat sera traitée à la section subséquente.

Il faut noter qu'aucun des bâtiments et constructions mentionnés dans les paragraphes suivants n'a fait l'objet d'un classement de la part du ministère des Affaires culturelles

ou d'une forme d'intervention quelconque en matière de protection ou de mise en valeur à caractère patrimonial mis de l'avant par d'autres organismes publics.

Pour faciliter la compréhension et les références dans le texte, nous avons attribué à chacun des bâtiments et constructions décrits, un numéro d'identification distinct, lequel réfère à la figure 27 ainsi qu'à l'annexe 6 (série photographique sur le patrimoine bâti).

4.5.1.2 HISTOIRE LOCALE ET REGIONALE

Le développement de Saint-Jacques-le-Majeur et de Sainte-Florence tire ses origines de la fin du siècle dernier, période pendant laquelle le début de la colonisation dans la vallée s'est véritablement amplifié suite à la construction du chemin Matapédia (entre 1857 et 1862) et à la mise en opération du chemin de fer Inter-Colonial, inauguré au cours de l'année 1874.

Secondé par un réseau ferroviaire indispensable à sa viabilité, c'est l'exploitation des ressources forestières qui a véritablement initié et orienté à l'origine le développement économique et l'implantation des établissements humains dans la Vallée. L'agriculture quant à elle n'a constitué très longtemps qu'une activité de subsistance.

Conséquemment, à la fin du XIXe siècle et au tout début du XXe siècle, on assiste à une croissance marquée de la population et plusieurs paroisses sont érigées, dont Sainte-Florence en 1910 et Causapscal en 1896; cette dernière fut scindée en municipalité de village et de paroisse en 1928. Bénéficiant d'une localisation avantageuse, i.e. la présence d'un important corridor de communication (chemin Matapédia et voie ferrée) et de sols propices à l'agriculture (dépôts alluvionnaires), Sainte-Florence et Saint-Jacques-le-Majeur représen-

tent l'extrémité sud du véritable corridor de développement de la Vallée de la Matapédia et leur vocation a été, et demeure, essentiellement agro-forestière.

L'implantation des premiers colons dans le rang I longeant le côté est de la rivière Matapédia, en aval de Causapsal (zone à l'étude) a coïncidé grosso modo avec le développement du village appelé autrefois "Les Fourches" en raison de la rencontre des rivières Causapsal et Matapédia, dans le secteur même où la vallée commence à devenir de plus en plus étroite.

Saint-Jacques-le-Majeur et Sainte-Florence font donc partie d'un corridor de développement qui fut à l'origine privilégié par la colonisation en raison de sa situation stratégique au chapitre des voies de communication.

Dès ses débuts, Saint-Jacques-le-Majeur (1) fut intimement lié au développement de Causapsal ("Les Fourches") dont les terrains furent acquis par Lord Mount Stephen, un des principaux dirigeants de l'Inter-Colonial Railways à l'époque. La colonisation de Saint-Jacques-le-Majeur s'est également réalisée de façon simultanée car la famille Heppell y érigea résidence sur des terrains cédés par Lord Stephen qui était leur employeur (2).

La maison Heppell (no 29) d'après le macro-inventaire du ministère des Affaires culturelles du Québec, est la première

(1) Saint-Jacques-le-Majeur, dont l'érection en paroisse date de 1898, comprenait également à l'origine le territoire situé à l'intérieur des limites actuelles de la Ville de Causapsal. Son territoire fut modifié en 1928 lors de l'érection de la municipalité de village de Causapsal, cette dernière ayant acquis depuis lors son statut de ville.

(2) Les familles d'Anjou, Blais, Lepage et Arsenault font partie également des premiers pionniers de Causapsal.

résidence implantée dans Saint-Jacques-le-Majeur (auparavant paroisse de Causapsca1).

La maison Angers (no 3) et les ponts couverts Heppell (no 24) et Plante ont également retenu notre attention sur le plan de la petite histoire de Saint-Jacques-le-Majeur.

La maison Angers a un caractère centenaire bien que l'année exacte de son érection demeure inconnue (d'après le macro-inventaire); son originalité est due principalement à son toit en mansarde à quatre versants, type très rare rencontré dans la région.

Le pont couvert est une structure qui se fait de plus en plus rare dans la Vallée de la Matapédia comme au Québec. Deux ponts couverts enjambent la rivière Matapédia dans les limites du territoire à l'étude et ajoutent un élément pittoresque au paysage environnant. A environ 3 kilomètres au sud de la ville de Causapsca1, en bordure ouest de la route 132, a été érigé en 1909 le pont Plante.

Le pont Heppell (24), quant à lui, est localisé à 2 kilomètres en aval du précédent et fut construit en 1908 par la famille du même nom.

La zone à l'étude recèle deux ensembles d'intérêt pour le patrimoine industriel, surtout en raison de leur caractère représentatif de l'industrie forestière de la vallée. Il s'agit du moulin à lattes appartenant aux Scieries Heppell inc. et de l'entreprise Lacroix Ltée qui produit du bois d'oeuvre. Ces implantations industrielles sont munies "d'enfers" en forme de cône de métal qui permettent l'élimination des déchets de bois. Ces constructions sont en soi très typiques de l'industrie forestière dans la région de la Vallée de la Matapédia.

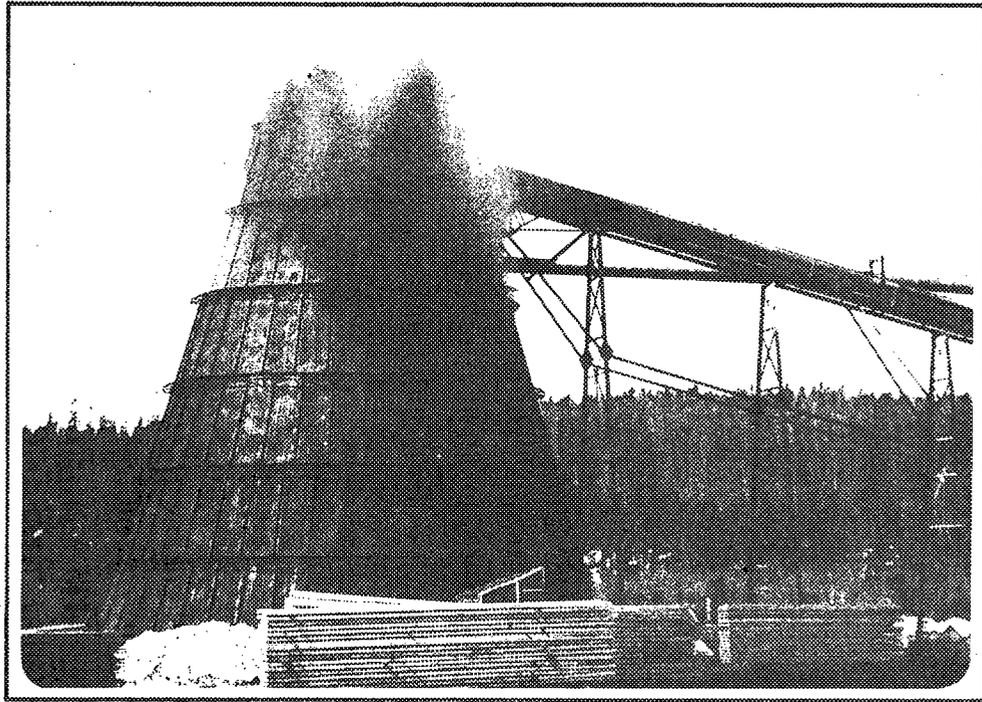


Figure 11: "Enfer" localisé sur le terrain de l'entreprise Bois Lacroix Ltée.

L'implantation de l'industrie du bois de sciage dans la vallée a obéi à des facteurs de localisation tels la proximité d'une agglomération, d'un cours d'eau (flottage du bois et énergie) et des routes et voies ferrées.

Au chapitre du patrimoine religieux, les cimetières de Causpscal et de Sainte-Florence qui se retrouvent en bordure du tronçon à l'étude sont également des éléments d'intérêt pour la petite histoire locale.

Précisons ici que le cimetière de Causapscal, localisé dans la paroisse de Saint-Jacques-le-Majeur, a été relocalisé il y a une quinzaine d'années, faute d'espace suffisant à son emplacement original compris dans la partie urbanisée de la Ville de Causapscal.

Finalement, les éléments ethnologiques et religieux que l'on retrouve dans un cimetière (plus particulièrement les charniers des deux cimetières ainsi que le portail du cimetière de Sainte-Florence) ont également une dimension patrimoniale non négligeable.

4.5.2 LE PATRIMOINE ARCHITECTURAL

4.5.2.1 INTRODUCTION

Saint-Jacques-le-Majeur et Sainte-Florence ont été respectivement érigés canoniquement en 1896 et 1910. L'établissement de ces deux villages se situe au milieu du courant de colonisation que connaît la Vallée de la Matapédia, suite à l'implantation du chemin de fer en 1874 et à l'octroi du premier contrat important de coupe de bois en 1881.

Le début du XXe siècle représente donc pour les deux localités concernées la période architecturale la plus ancienne alors que pour le Québec, il s'agit d'une époque toute récente de l'histoire de l'architecture. Cette ancienneté toute relative du patrimoine de Sainte-Florence et Saint-Jacques-le-Majeur ne peut constituer un facteur de sélection valable tant par rapport à l'histoire de l'architecture québécoise qu'entre les bâtiments eux-mêmes de la zone d'étude puisque trop peu d'années séparent les dates de construction de ceux-ci.

Parmi les quelque 50 constructions (1) inventoriées dans la zone d'étude, 29 ont été sélectionnées pour leur intérêt patrimonial; de ce nombre, on retrouve 20 résidences dont la date d'érection est antérieure à 1935, date généralement acceptée comme point tournant entre l'architecture dite ancienne et dite nouvelle.

En raison de la similitude de leur architecture avec les bâtiments principaux inventoriés, les bâtiments secondaires, dépendances, granges, hangars, etc., n'ont pas fait l'objet d'une analyse spécifique. Ainsi, la très grande majorité des granges de la zone d'étude, suivant surtout une influence américaine (fin du XIXe siècle), possèdent un toit en mansarde à deux versants et deux étages.

Les constructions sélectionnées ont été distinguées suivant leurs fonctions, type architectural, état de conservation, ancienneté probable, ainsi que leur quotient patrimonial (valeur intrinsèque et extrinsèque).

La notion de valeur intrinsèque et de valeur extrinsèque peut être interprétée pour les fins de la présente étude, de la façon suivante:

. Valeur intrinsèque:

Celle-ci fait appel au degré de représentativité du bâtiment par rapport aux traits d'origine de son type architectural d'appartenance. Ainsi, plus la valeur intrinsèque d'un bâtiment sera élevée, plus les éléments architecturaux de ce dernier comporteront des affinités avec les caractéristiques d'origine fondamentales définissant le type architectural.

(1) Le terme construction inclut les bâtiments principaux tels les résidences et leurs annexes (non compris cependant les dépendances, garages, hangars et autres bâtiments secondaires) ainsi que les structures comme les ponts et la croix de chemin.

. Valeur extrinsèque:

L'évaluation de celle-ci réfère implicitement à la notion d'unicité par rapport à un ensemble donné. Le bâtiment peut donc être représentatif sur le plan patrimonial en fonction de sa signification très spécifique parmi un ensemble donné de bâtiments et constructions. Le bâtiment ou la construction peut constituer, par exemple, le seul véritable exemplaire d'un type architectural et/ou qu'il symbolise de façon particulière un élément significatif de l'évolution sociale, culturelle et économique de la collectivité.

4.5.2.2 IDENTIFICATION DES CONSTRUCTIONS ET BATIMENTS

Les constructions ou bâtiments à l'étude sont identifiés par un numéro spécifique, permettant au lecteur de référer à la figure 27 pour une localisation précise, de même qu'à l'annexe 6 contenant une série photographique.

4.5.2.3 FONCTION DES CONSTRUCTIONS ET ANCIENNETE DES BATIMENTS

Sur un total de 29 constructions retenues (1) pour leur valeur patrimoniale, 20 bâtiments ont pour fonction l'habitation et 2 autres sont représentés par des charniers. Rattachées à la structure même de ces bâtiments résidentiels, cinq annexes ont été également retenues en raison de leur signification patrimoniale. Quant aux autres constructions, il s'agit d'un pont couvert ainsi qu'une croix de chemin.

L'ancienneté des bâtiments principaux de Sainte-Florence et de Saint-Jacques-le-Majeur se répartit selon les différents types architecturaux de la manière suivante:

(1) Les annexes au bâtiment principal sont comptées séparément s'ils sont de type architectural différent.

- | | |
|---|-----------------|
| . 1 bâtiment d'esprit québécois: | fin XIXe siècle |
| . 12 bâtiments de tradition vernaculaire
américaine: | ca 1900 |
| . 2 bâtiments de courant cubique: | ca 1910 |
| . 7 bâtiments de colonisation: | ca 1935 |

Pour les bâtiments résidentiels, il semble qu'à l'exception de la maison Angers (no 3) et peut-être la maison Heppell (no 29), les résidences les plus anciennes implantées dans la zone d'étude ainsi que dans Sainte-Florence et Saint-Jacques-le-Majeur, datent essentiellement du début du XXe siècle. Selon l'inventaire culturel, socio-éducatif et touristique du Bas Saint-Laurent/Gaspésie réalisé en 1976 (M.T.C.P.), l'occupant de la maison Angers qui, en 1976, était âgé de 75 ans, affirmait être né dans cette maison que son père avait édifiée. Selon cette même source d'information, la maison Heppell daterait de 1878 et constituerait ainsi la maison la plus ancienne de Sainte-Florence; il semble toutefois plus probable que cette maison fut construite vers 1900 car il existe à Sainte-Florence même deux maisons semblables à la maison Heppell.

4.5.2.4 LES TYPES ARCHITECTURAUX REPERTORIES DANS LA ZONE D'ETUDE

Le type architectural prédominant parmi les divers types inventoriés à Sainte-Florence et Saint-Jacques-le-Majeur est de tradition vernaculaire américaine. Si ce type est presque absent des régions de Québec, de Charlevoix et de Bellechasse, il est toutefois fortement représenté dans les régions des Bois-Francs, de la Beauce, de Montréal et de l'Outaouais.

D'autres types architecturaux ont été également relevés dans la zone d'étude, principalement ceux de "courant cubique" et de "colonisation" qui sont presque contemporains à celui de "tradition vernaculaire américaine", parce que ce dernier est apparu plus tardivement dans la Vallée de la Matapédia que dans d'autres régions du Québec,

telle la région des basses-terres du Saint-Laurent (1) où l'architecture de type vernaculaire américain apparaît dès le début du XIXe siècle. Or, la Vallée de la Matapédia où se retrouvent Sainte-Florence et Saint-Jacques-le-Majeur n'a été ouverte à la colonisation de façon significative qu'au tournant du XXe siècle.

A l'intérieur d'un même type architectural, on peut retrouver certaines variantes que l'on peut assimiler à des sous-types, tels la présence d'un gable, la forme des pignons, etc. La classification en types et sous-types ainsi que les dénominations employées sont celles utilisées et mises au point par le ministère des Affaires culturelles du Québec.

a) Type architectural de tradition vernaculaire américaine
(12 bâtiments principaux et 3 annexes)

Ce type architectural, le plus fréquemment rencontré dans la zone d'étude, est à pignons latéraux, à toiture à versants droits et généralement sans lucarnes. Lorsqu'il s'y trouve une ouverture au niveau du toit, il s'agit alors d'un gable ou d'une seule lucarne de petites dimensions formée du prolongement du mur en façade. Le plan est légèrement rectangulaire et les ouvertures sont le plus souvent disposées de façon symétrique. Le mode de construction est de charpente claire et les revêtements d'origine sont de bois: soit le bardeau de cèdre ou la planche en déclin. Comme pour la fenestration qui initialement était de type à guillotine, les revêtements d'origine ont pour la plupart été remplacés, ce qui s'est également produit sur les bâtiments des autres types architecturaux relevés à Sainte-Florence et Saint-Jacques-le-Majeur.

(1) Ministère des Affaires culturelles. "Etude du patrimoine architectural, sitologique et archéologique d'Ulverton". Québec, mai 1982.

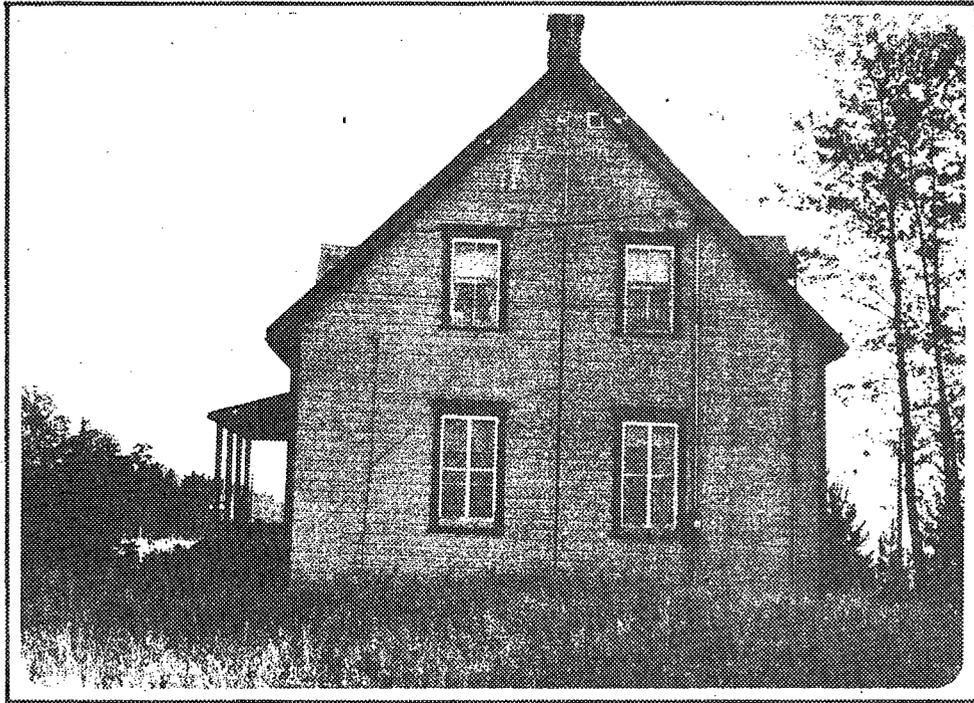


Figure 12 - La maison Heppell (no 29), dont l'architecture est de tradition vernaculaire américaine. Tournant du XXe siècle.

Pour le type architectural de tradition vernaculaire américaine, les principaux sous-types et ses représentants s'identifient aux bâtiments apparaissant au tableau suivant:

TABLEAU 15: IDENTIFICATION DES BATIMENTS DE TRADITION
VERNACULAIRE AMERICAINE SELON LEURS SOUS-TYPES

SOUS-TYPES	BATIMENTS	ANNEXE DES BATIMENTS
. Avec étage et pignons latéraux:	20, 44	
. Sans étage, à pignons latéraux sur plan rectangulaire	6, 10, 52	3, 9, 16
. A pignons latéraux avec gable à l'avant	46, 54	
. A pignon en façade ou sur rue	11, 53	
. A pignons latéraux avec lucarne dans le prolongement de la façade	28, 29, 43	

b) Type architectural de "colonisation" (7 bâtiments principaux et 2 annexes)

Second type en importance quant au nombre d'exemplaires dans la zone d'étude, il s'inspire de la tradition vernaculaire américaine quant à son plan rectangulaire, son aspect dépouillé d'ornementation, sa fenestration et sa charpente. Les ouvertures ne sont pas toujours disposées de façon symétrique et les principaux matériaux de revêtement tels la tôle ondulée pour la toiture et le bardeau d'amiante sont plutôt rattachés à une technologie industrielle en raison de l'apparition tardive de ce modèle architectural au Québec vers 1935.

Etant généralement une construction sans étage, une particularité au niveau des dimensions et de la forme de la toiture caractérise cependant ce type: les murs sont en général élevés et la toiture est le plus souvent terminée par des pignons latéraux coupés ou en croupe. Lorsque des ouvertures sont percées au niveau des combles, ces lucarnes sont de plus grande dimension que celles relevées sur les autres modèles architecturaux.

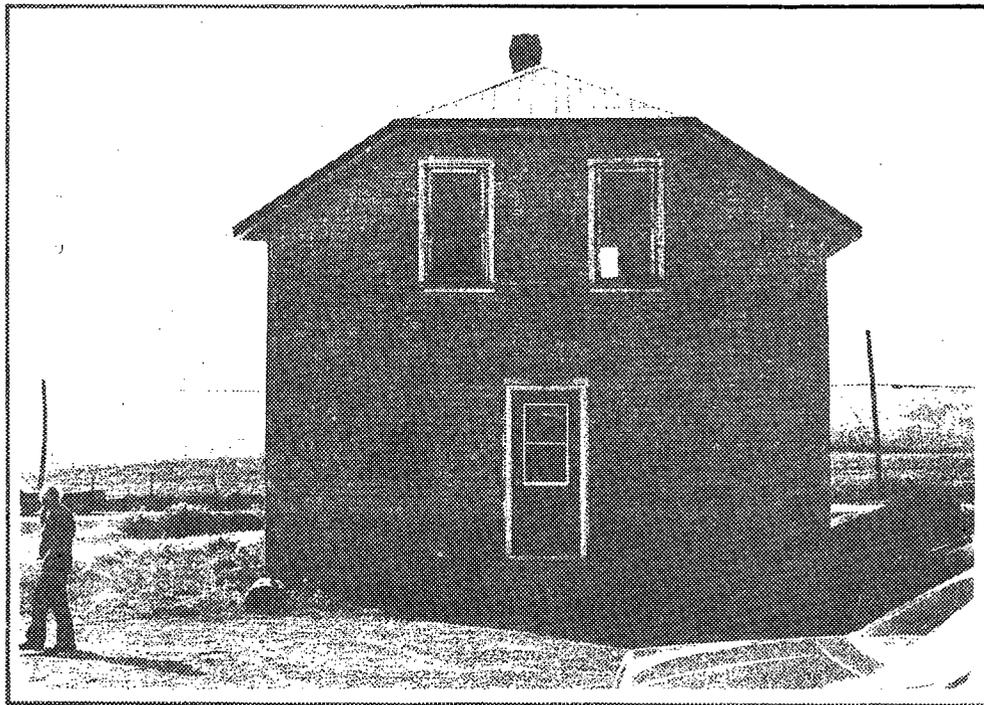


Figure 13 - Bâtiment de type "de colonisation", ca 1930 (no 30).

Comme on peut le constater au tableau 16, quatre sous-types distinguent les bâtiments de ce type.

TABLEAU 16: IDENTIFICATION DES BATIMENTS "DE COLONISATION" SELON LEURS SOUS-TYPES

SOUS-TYPES	BATIMENTS	ANNEXES DES BATIMENTS
. A pignons latéraux coupés avec gable à l'avant	16, 19, 55	29
. A pignons latéraux coupés sans ouvertures au niveau de la toiture	21	28
. A pignons latéraux avec gable à l'avant	26, 32	
. A pignons latéraux coupés en croupe	30	

c) Type architectural de courant cubique ou "boomtown" (2 bâtiments principaux)

Deux des bâtiments répertoriés appartiennent à ce type architectural. Leurs principales caractéristiques sont un plan carré, la présence d'un étage, des versants droits et une construction à charpente claire recouverte de déclin. Chacun des deux bâtiments représente en soi un sous-type puisque le bâtiment 9 possède une toiture en pavillon alors que le pignon en façade caractérise le bâtiment 34.

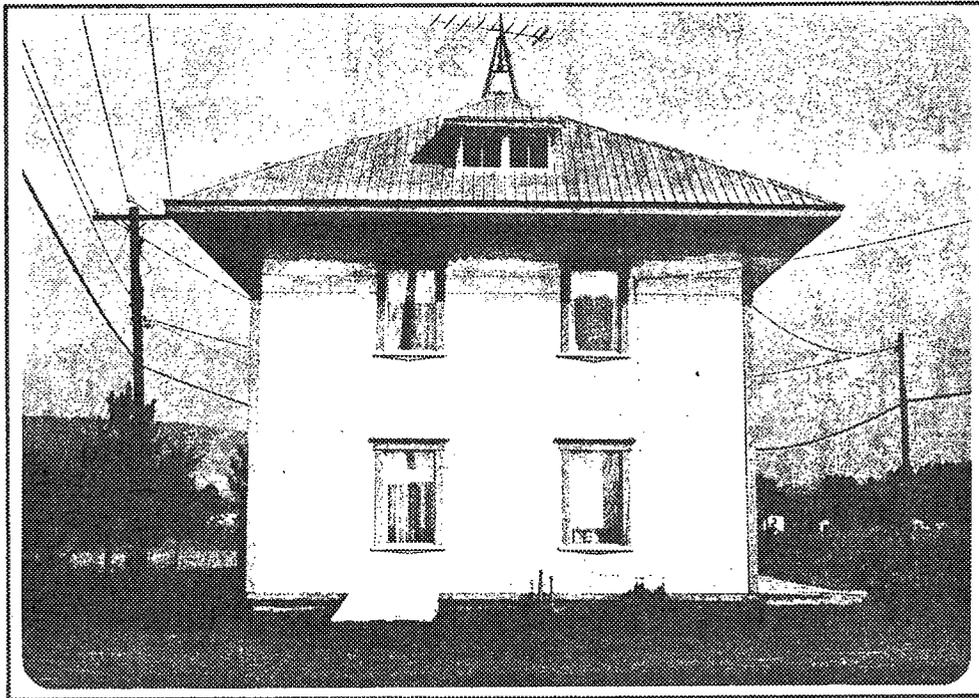


Figure 14 - Maison de courant cubique, ca 1910 (no 9)

d) Type architectural d'esprit québécois (1 bâtiment principal)

Un seul bâtiment appartient à ce dernier type architectural, la maison Angers, vraisemblablement la plus ancienne de Saint-Jacques-le-Majeur. Caractérisée par un toit mansardé sur quatre versants, ce bâtiment construit en charpente claire, est éclairé par des ouvertures disposées de façon symétrique. Une galerie court au niveau du rez-de-chaussée sur deux faces du bâtiment et du bois découpé orne les poteaux de cette galerie. Les matériaux de revêtement sont le bardeau de cèdre et la planche à déclin, pour les murs, et la tôle à baguette pour la toiture. La fenestration d'origine a été complètement altérée.

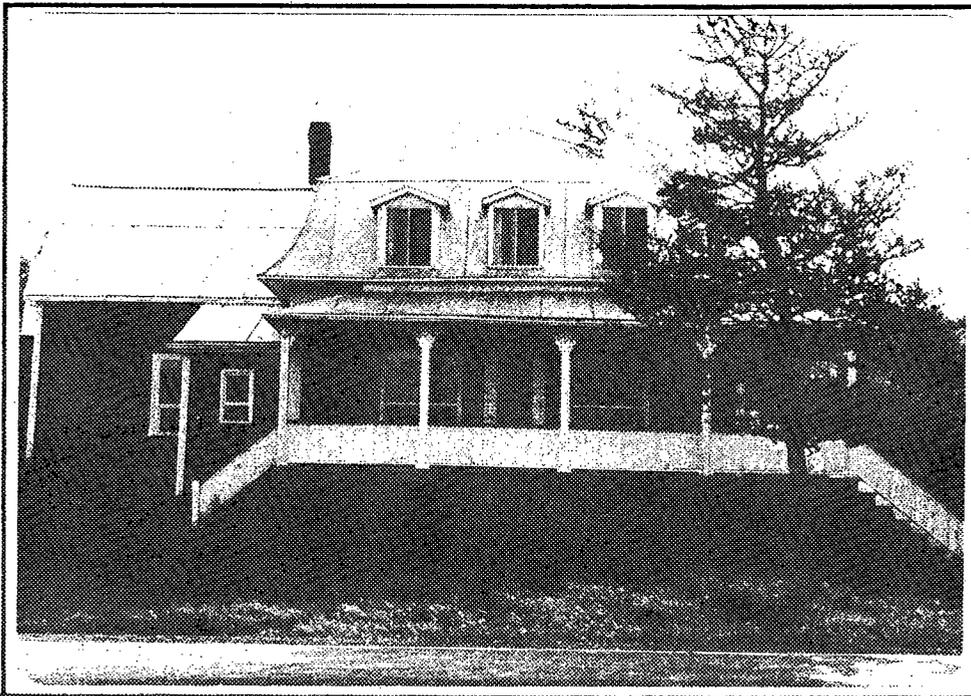


Figure 15 - Maison Angers (no 3). Type architectural d'esprit québécois à toit mansard. Tournant du XXe siècle.

4.5.2.5 LE QUOTIENT PATRIMONIAL: VALEUR INTRINSEQUE ET EXTRINSEQUE

Dans cette section, les bâtiments et constructions retenus dans la zone d'étude seront qualifiés en fonction de leur quotient patrimonial ou si l'on préfère, selon leur valeur extrinsèque respective. La valeur intrinsèque n'a pas été choisie comme critère discriminant en raison de la disparition de la presque totalité des éléments architecturaux d'origine tels la fenestration ou les revêtements de toiture et des murs.

a) Bâtiments principaux

Si un bâtiment peut sembler dénué d'intérêt en raison de son caractère altéré, il peut présenter toutefois une valeur patrimoniale certaine si, par sa volumétrie, la disposition de ses ouvertures, il appartient à un type architectural peu commun dans la localité où ce bâtiment est implanté. C'est le cas des bâtiments 3, 9 et 34 qui constituent les seuls exemples des trois types et sous-types architecturaux suivants:

- | | |
|--|----------------|
| . d'esprit québécois, à toit mansard: | bâtiment no 3 |
| . de courant cubique, avec étage et toiture en pavillon: | bâtiment no 9 |
| . de courant cubique, avec étage et pignon en façade ou sur rue: | bâtiment no 34 |

En ce qui concerne le quotient patrimonial des autres bâtiments principaux faisant partie des types "de tradition vernaculaire américaine" et "de colonisation", il est évalué de façon différente, dû à un plus grand nombre d'exemplaires pour chacun des types. La sélection des bâtiments les plus représentatifs s'effectue donc ici en fonction de l'état général de conservation de la construction .

Le tableau suivant indique l'état de conservation de chacun des bâtiments principaux compris dans les types architecturaux "de tradition vernaculaire américaine" et "de colonisation".

TABLEAU 17: ETAT DE CONSERVATION DES BATIMENTS PRINCIPAUX DE TRADITION VERNACULAIRE AMERICAINE ET DE COLONISATION

TYPE ET SOUS-TYPE	EXCEPTIONNEL	SUPERIEUR	INTERESSANT	INCERTAIN
DE TRADITION VERNACULAIRE AMERICAINE				
. Avec étage et pignons latéraux:				
- 20				X
- 44		X		
. A pignons latéraux sur plan rectangulaire et sans étage				
- 6			X	
- 10				X
- 52				X
. A pignons latéraux avec lucarne dans le prolongement de la façade				
- 28	X			
- 29				X
- 43	X			
. A pignons latéraux avec gable à l'avant				
- 46		X		
- 54		X		
. A pignon, en façade ou sur rue				
- 11 (charnier)	X			
- 53 (charnier)	X			
DE COLONISATION				
. A pignons latéraux coupés avec gable à l'avant				
- 16				X
- 19		X		
- 55			X	
. A pignons latéraux coupés sans ouvertures au niveau de la toiture				
- 21				X
. A pignons latéraux coupés en croupe				
- 30		X		
. A pignons latéraux avec gable à l'avant				
- 26				X
- 32			X	

Si l'on retient comme critère de sélection l'état de conservation exceptionnel, supérieur ou intéressant, seuls les bâtiments 6, 11, 19, 28, 30, 32, 43, 44, 46, 53, 54 et 55 représentent un intérêt patrimonial réel en ce qui concerne les types de tradition vernaculaire américaine et de colonisation.

b) Bâtiments annexes

Outre les éléments mentionnés précédemment, il se trouve également deux autres exemplaires qui méritent l'attention, puisqu'ils appartiennent par leurs annexes respectives simultanément à deux types architecturaux distincts, ce qui fait d'ailleurs leur intérêt particulier. Ainsi, deux annexes de type de colonisation étant dans un bon état de conservation, sont rattachées aux bâtiments principaux 28 et 29 qui sont d'un type architectural de tradition vernaculaire américaine.

c) Autres constructions

Outre les constructions mentionnées précédemment, la zone d'étude comprend également deux constructions dont le caractère relativement unique en fait des biens patrimoniaux d'intérêt, soit la croix de chemin (no 2) et le pont couvert (no 24).

De par leur rôle ou leur symbolique bien spécifique quant aux us et coutumes qui ont caractérisé par le passé la société québécoise, ces constructions qui sont des exemplaires de plus en plus rares constituent des acquis non négligeables pour le patrimoine immobilier de la zone d'étude et de la région de Causapscal.

4.5.2.6 CONCLUSION

Sur un nombre total de 29 constructions retenues pour l'analyse du patrimoine architectural, la zone d'étude compte 20 constructions d'importance par rapport à leur caractère patrimonial, lesquelles ont été sélectionnées en raison de leur représentativité, leur fonction unique ou leur état de conservation. La répartition de ces constructions retenues selon leur fonction, leurs caractéristiques architecturales (types et sous-types) s'identifie comme suit:

. HABITATIONS:

- de tradition vernaculaire américaine: 6, 28, 29, 43, 44, 46, 54
- de colonisation: 19, 30, 32, 55
- de courant cubique: 9, 34
- d'esprit québécois: 3

. ANNEXES DES BATIMENTS:

28, 29

. AUTRES CONSTRUCTIONS:

- croix de chemin: 2
- pont couvert: 24
- charnier de Saint-Jacques-le-Majeur: 11
(tradition vernaculaire américaine)
- charnier de Sainte-Florence: 53
(tradition vernaculaire américaine)

Parmi les 14 bâtiments résidentiels, rappelons que ceux-ci couvrent l'ensemble des dix sous-types que contiennent les quatre grands types architecturaux inventoriés dans la zone d'étude et que les maisons Angers (no 3) et Heppell (no 29) feraient partie des plus anciennes résidences de la région de Causapsca.

4.5.3 ARCHEOLOGIE (1)

L'étude de potentiel a été divisée en deux volets distincts. Le premier traite de l'occupation humaine préhistorique, alors que l'autre prendra en considération l'occupation historique euro-québécoise de la Vallée de la Matapédia. Etant donné que les déterminismes des schèmes d'établissement de ces deux ensembles humains ont été différents et que l'étude des amérindiens préhistoriques nécessite l'utilisation systématique de données paléogéographiques, nous avons décidé de présenter les méthodes d'approche de façon distincte.

De façon très générale toutefois, on peut affirmer que la détermination théorique d'espaces géographiques comportant un potentiel archéologique doit s'établir à partir de critères ou de conventions clairement définis à priori. Le postulat de base qui permet une discrimination de certaines zones par rapport à d'autres au niveau du potentiel archéologique, est que la présence d'un établissement humain à un endroit donné est la résultante d'un certain nombre de choix ou de décisions non aléatoires, de la part de l'individu ou du groupe qui a habité et utilisé ce lieu d'établissement. La capacité d'un espace à soutenir une occupation humaine est dépendante des particularités de son environnement physique et biologique et de sa capacité de satisfaire aux besoins humains. Dépendamment des ressources du milieu, de l'évaluation des besoins, du degré de développement technologique et de certaines contraintes extérieures (de l'ordre du socio-politique par exemple), des espaces vont offrir un attrait différent pour chaque groupe culturel. Pour un même groupe culturel, la localisation de ces espaces se modifiera au gré des nouveaux besoins ou de nouvelles contraintes.

(1) La section "archéologie" a été réalisée par Ethnoscop inc. pour le ministère des Transports du Québec (janvier 1984).

4.5.3.1 ARCHEOLOGIE PREHISTORIQUE

a) Données archéologiques connues

Des reconnaissances archéologiques ponctuelles furent effectuées en 1965 par Martijn (1966) dans la Vallée de la Matapédia et dans le prolongement de l'axe de celle-ci vers le Saint-Laurent. L'embouchure de la rivière Métis, le lac Métis, le lac Humqui ainsi qu'une île située dans la partie nord-ouest du lac Matapédia firent l'objet d'inventaires limités et aucune trace d'occupation humaine préhistorique ne fut localisée. Les dossiers de l'inventaire des sites archéologiques du ministère des Affaires culturelles ne contiennent par ailleurs aucune information sur la présence de sites dans l'aire présentement à l'étude.

En ce qui concerne la préhistoire de la côte nord de la péninsule gaspésienne, les recherches effectuées par Benmouyal (1978, 1981) ont permis de localiser de nombreux sites associés à d'anciens rivages de la mer post-glaciaire de Goldthwait. D'après les analyses, on assiste à une séquence culturelle amérindienne longue d'environ 6 000 ans qui commence avec la présence de groupes de chasseurs paléo-indiens de la tradition "Plano". Bien que nous ne connaissions rien de la présence amérindienne à l'intérieur de la péninsule gaspésienne au cours de la période préhistorique, il est vraisemblable de penser que des groupes ont commencé très tôt à utiliser les réseaux hydrographiques de l'intérieur comme ce fut le cas pour la région plus méridionale du Témiscouata (Dumais 1978).

b) Données ethnohistoriques

Nous présentons dans ce chapitre quelques données relatives à l'occupation amérindienne de la Gaspésie qui ont été tirées de quelques documents ethnohistoriques et synthèses monographiques. Le cadre de la présente étude ne permettrait pas une recherche exhaustive de sources primaires de sorte que nous n'avons pas obtenu d'informations précises

concernant l'utilisation de la Vallée de la Matapédia par les autochtones aux 17e et 18e siècle. Il est probable d'ailleurs que ce type d'information n'existe pas pour cette période étant donné la situation géographique marginale de cette région par rapport aux centres de peuplement amérindiens et européens qui se concentraient à cette époque sur les côtes gaspésienne et acadienne.

• L'occupation amérindienne de la Gaspésie: 16e siècle

C'est par la chronique du premier voyage de Jacques Cartier au Nouveau-Monde en 1534 que nous prenons connaissance des occupants autochtones de la côte gaspésienne. Cartier rencontre en juillet dans la baie des Chaleurs un groupe d'autochtones, très probablement des Micmacs, avec lesquels l'équipage français effectua du troc.

En 1534-1535, la côte sud de la péninsule gaspésienne était occupée pendant l'été par des groupes importants de Micmacs qui exploitaient de façon préférentielle les ressources marines. On ne peut savoir toutefois si ces groupes résidaient dans ce territoire et s'ils exploitaient au cours de l'hiver les ressources des forêts de la péninsule gaspésienne. Les chroniques de Cartier ont révélé la présence de gens d'ascendance iroquoise qui fréquentaient de façon passagère les côtes gaspésiennes, au moins jusqu'à la baie de Gaspé. Le fait que l'équipage de Cartier ne fit aucune rencontre avec d'autres groupes sur la côte sud du golfe et de l'estuaire du Saint-Laurent serait une indication de l'existence des conflits armés à caractère territorial entre ces nations. La côte sud aurait représenté à cette époque une sorte de "zone tampon" entre factions belligérantes (Dumas 1978: 72, 73).

• Les modes d'adaptation des Micmacs au 17e siècle

Cette partie du rapport exposera succinctement le cycle économique annuel de cette population amérindienne à la

période du contact. Il est impossible de savoir jusqu'à quel point cette image est un reflet fidèle de la situation qui prévalait à la période préhistorique mais on ne peut sous-estimer le rôle acculturatif qu'ont joué les européens du 17e siècle, qu'ils aient été pêcheurs, commerçants ou missionnaires. Certaines données archéologiques de la région des Maritimes ou de la côte de la Nouvelle-Angleterre semblent indiquer en effet que les amérindiens de la période qui a précédé le contact dépendaient davantage des ressources de la mer et que des établissements côtiers auraient pu être exploités tout au long de l'année (Davis 1978 et Bourque 1973).

Organisation territoriale, économie et établissements côtiers

Les Micmacs étaient regroupés à l'intérieur d'un certain nombre de villages côtiers semi-permanents occupés pendant la majeure partie de l'année. Hoffman (1956) en a recensé un total de 46 dans les documents historiques. Il y aurait eu au 17e siècle un village d'une centaine d'âmes à l'embouchure de la rivière Restigouche (Lee, 1972: 29).

En ce qui concerne le choix des établissements côtiers, les principaux facteurs écologiques semblent avoir été les suivants:

- la proximité d'un cours d'eau navigable et d'eau potable;
- l'accessibilité à des ressources de subsistance denses, par exemple des poissons anadromes et des bancs de mollusques;
- la protection contre les vents océaniques;
- la présence d'un terrain plat et bien drainé.

Les villages étaient habités de façon continue par au moins une partie de la population, à partir de la mi-mars jusqu'à la mi-octobre. Au cours de cette période

de sept mois, les activités de subsistance étaient intenses et orientées presque exclusivement vers les ressources de la mer.

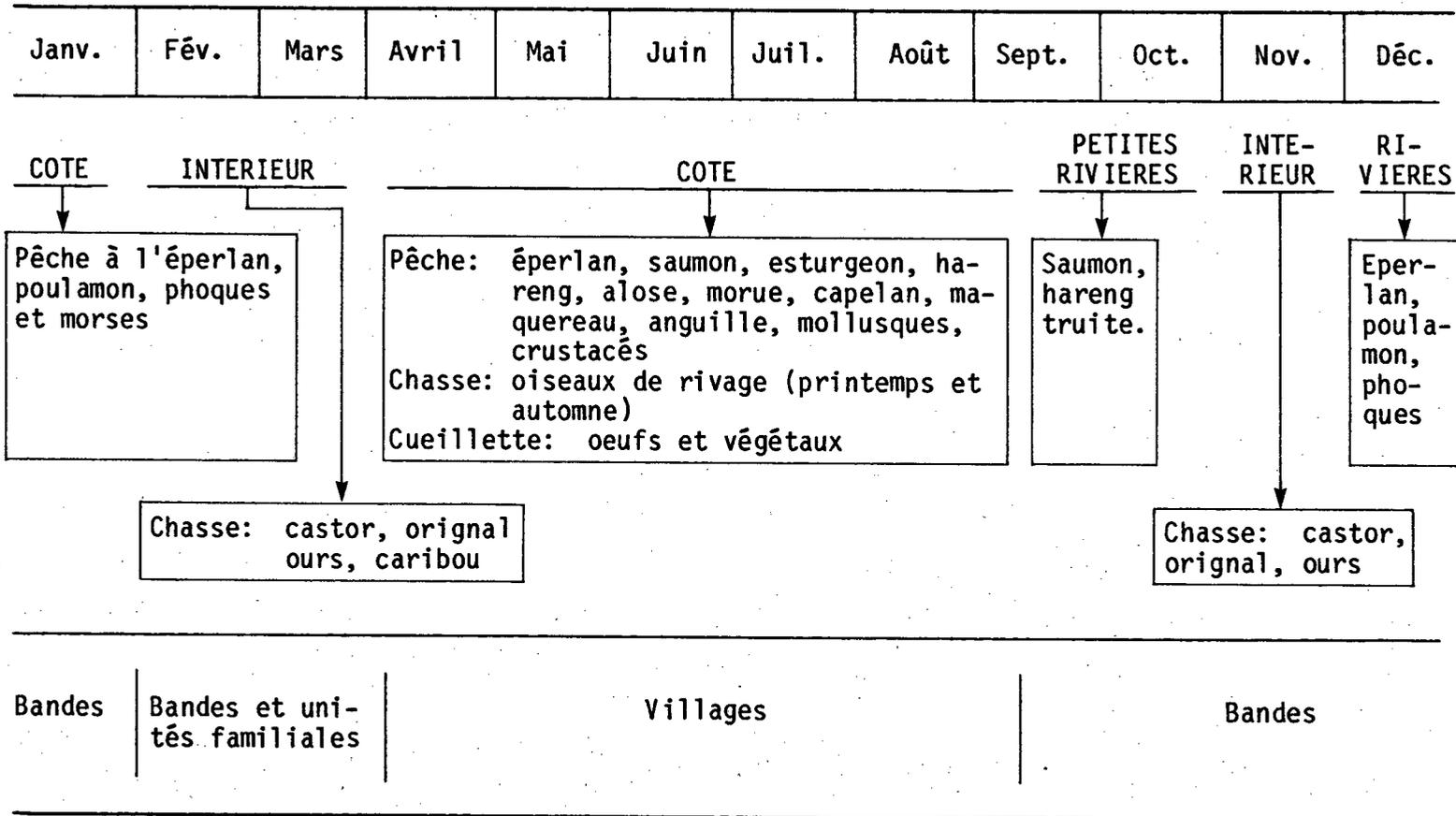
Le cycle économique annuel des Micmacs au 17e siècle est illustré schématiquement au tableau 18. Selon Hoffman (1956: 231) il ne représenterait pas exactement la situation qui prévalait à la période préhistorique et comporterait certaines adaptations du nouveau régime économique instauré par la traite des fourrures. Les difficultés considérables auxquelles étaient confrontés les Micmacs pendant les chasse d'hiver, malgré leur nombre dramatiquement réduit par les épidémies, laissent penser que le système d'exploitation des ressources qui prévalait avant l'arrivée des Européens était plus efficace, particulièrement en hiver, et reposait sur une variété plus grande de ressources.

L'utilisation de la Restigouche et de la Matapédia par
Les Micmacs

Pour la période du 17e siècle, la seule information que nous ayons concernant les voies de communication utilisées par les Micmacs de Gaspésie nous vient de Champlain (in Lee 1972: 34). Il semblerait en effet que ces Amérindiens aient eu l'habitude de franchir la péninsule en suivant les rivières Restigouche et Matapédia (1) (bas-

(1) "Les fauages difent qu'en laditte grande baye de Chaleurs il y a vne riuierre qui a quelques vingt lieuës dans les terres, où au bout eft vn lac qui peut contenir quelques vingt lieuës, auquel y a fort peu d'eau; qu'en efté il affeiche, auquel ils trouent vne maniere de metal qui reffemble à de l'argent que ie leur auois monftré; & qu'en vn autre lieu proche dudict lac, il y a vne mine de cuiure." (Giguère, 1973: 116)

TABLEAU 18: SYSTEME D'ETABLISSEMENT ET DE SUBSISTANCE - MICMACS DU 17e SIECLE



Source: Hoffman 1956: 153, tiré de: Dumais 1979: 81.

sin de l'Atlantique) ainsi que la rivière Matane (1) (bassin du Saint-Laurent). L'auteur ne précise pas à quelles fins ces autochtones se déplaçaient sur cet axe, mais il est vraisemblable qu'ils le faisaient pour différentes raisons; dont le commerce ou la guerre avec des groupes de l'axe laurentien ainsi que pour l'accessibilité aux ressources animales (et autres) de l'intérieur de la péninsule.

Nous n'avons localisé qu'un seul texte qui fasse l'état détaillé du parcours sur cet axe de communication entre le fond de la baie des Chaleurs et l'estuaire du Saint-Laurent qui, à vol d'oiseau, représente un périple d'environ 120 kilomètres. Il s'agit du journal de voyage de l'archidiacre du Bas-Canada, G.J. Mountain qui, en 1824, avec deux guides Micmacs, fit la visite de la mission de la Gaspésie. La partie du journal qui a été conservée contient les notes sur la dernière partie du voyage entre la baie des Chaleurs et Québec.

Le tableau 19 fait la synthèse des principales étapes de ce voyage à travers la péninsule gaspésienne et contient les informations les plus pertinentes sur l'utilisation de cette région par les Micmacs de Restigouche ainsi que sur certains lieux utilisés pour l'établissement de campements. Cette chronique démontre clairement que les Micmacs utilisaient à cette époque le bassin de la Matapédia à des fins halieutiques et cynégétiques.

(1) "Les fauages Canadiens difent qu'à la grande riuere de Canadas, enuiron quelques foixante lieuës rangeant la cofte du Su, il y a vne petite riuere qui s'appelle Mantanne, laquelle va quelques dix huict lieuës dans les terres; & eftans au bout d'icelle, ils portent leurs canots enuiron vne lieuë par terre, & fe viennent rendre à laditte baye de Chaleurs par où ils vont quelquefois à l'ifle Percée." (Giguère, 1973: 114).

TABLEAU 19: SUCCESSION DES PRINCIPAUX EVENEMENTS SURVENUS ENTRE RESTIGOUCHE ET METIS, ENTRE LE 13 ET LE 19 SEPTEMBRE 1824 TELS QUE RELATES PAR G.J. MOUNTAIN (1943)

DATES	CAMPMENTS	EVENEMENTS	NOURRITURE	PAGES
13 septembre 1824	-	Départ de Restigouche. Les deux guides Micmacs n'ont pas d'armes à feu mais seulement deux foënnés ("spear"), l'une pour le saumon, l'autre pour l'anguille et la truite, à utiliser pendant la nuit ("night spear"). Ces outils ne serviront pas pendant le voyage.	Réserves	11
13 septembre	1	Sur une des nombreuses îles de la partie inférieure du bassin de la Restigouche. Beaucoup de bois mort disponible pour le chauffage, accumulé par les crues du printemps. Campement à la belle étoile.		12
14 septembre		Rencontre d'une famille Micmac en canot sur la Restigouche qui revenait de la cueillette de bleuets sur la Matapédia. Les femmes remontent jusqu'à 60 milles à l'intérieur pour cette cueillette et en vendent les produits sur la côte. Observation sur la grande quantité de saumons. Possibilité de plus de 3 000 prises en 2 nuits. Rencontre de 2 établissements de colons sur la Restigouche. Atteignent la Matapédia. Estime la distance couverte à 25 milles environ.	Achat d'anguilles et de bleuets. Cueillette d'ail des bois.	13
	2	Campement établi sur la rive de la rivière, près d'une fosse.		
15 septembre		Rencontre d'une équipe de bûcherons. Observation de pièges à loutre installés dans les sentiers battus par ces animaux le long de petits affluents.	Achat de farine	17
	3	Campement à proximité d'une plage de galets qui avait récemment été utilisée par des Micmacs pour fumer et sécher le saumon.		
16 septembre		On atteint le "Petit lac" (Lac au Saumon) (en Micmac aptait pos-pem). Présence d'un campement micmac à la tête de ce lac formé de 4 habitations recouvertes d'écorce (4 familles?). Présence de nombreux enfants. Les hommes de ce groupe avaient quitté le campement 3 jours plus tôt vers l'intérieur des terres (pour la chasse?). On atteint la lac Matapédia (miskee pos-pem en Micmac).	Saumon fumé obtenu par troc.	18
	4	Campement établi à la tête du lac, à proximité d'une plage de galets à l'endroit où commence le portage vers Métis.		19
17 septembre		Début de la marche vers Métis par un sentier de portage parfois assez peu visible dans la forêt. Distance d'environ 15 milles effectuée en cette journée.		20
	5	Campement établi dans une bêtulaire (?) sur le tracé du portage.		21
18 septembre		La marche vers Métis continue. On traverse deux cours d'eau; l'un appelé Tactigouche, l'autre, rapide, Tactoooc qui se décharge dans le Saint-Laurent entre Métis et Matane, selon l'auteur.		22
		Observation de traces de caribous (?) ("deer") et d'ours.		23
	6	Campement établi sur le tracé du portage, à environ 4 milles de la côte.	Poisson	
19 septembre		Arrivée sur la côte du Saint-Laurent, à quelques milles à l'est de la pointe du Petit Métis.	2 perdrix tuées	23

• Conclusion

Les plus anciennes données historiques nous apprennent que des Micmacs exploitaient les ressources marines de la baie des Chaleurs et que des Iroquoiens se rendaient sur les côtes gaspésiennes (baie de Gaspé) pour en faire de même.

Les données sur le mode de vie des Micmacs du 17^e siècle nous indiquent que les Micmacs se regroupaient à l'intérieur de villages côtiers semi-permanents occupés durant la plus grande partie de l'année. Même s'ils exploitaient de façon préférentielle les ressources marines, ils se rendaient à l'intérieur des terres en automne pour une chasse à l'orignal ou au castor et l'ours. Lors de ces chasses, ce groupe se divisait en petites unités très mobiles. Les habitations étaient alors des structures coniques à foyer central ou des structures de forme oblongue, à deux foyers.

Déjà au 17^e siècle, Champlain mentionne l'utilisation des rivières Matapédia, Matane et Restigouche comme voie de circulation. Cependant il faut attendre au 19^e siècle (1824) pour avoir une description d'un voyage par la Matapédia. Le récit de ce voyage effectué par G.J. Mountain avec deux Micmacs démontre que ces derniers utilisaient la Vallée de la Matapédia pour la pêche et la chasse.

c) Méthodologie

Il s'agit de déterminer quels seront les critères choisis afin de caractériser les différentes aires, en ce qui concerne le potentiel archéologique. Les unités d'attention sont de quatre ordres et les postulats de base s'établissent de la façon suivante:

1. Les formes de terrain

Considérant la géomorphologie de la zone à l'étude (1), il est postulé que les formes de terrain constituées de matériaux meubles définissant des surfaces planes, étaient les endroits les plus favorables à l'établissement de campements à la période préhistorique. Nous leur opposons des formes telles que la roche en place, dénudée ou non, et les tourbières.

2. Topographie

Il a également été postulé que des facteurs tels que la pente du terrain, la régularité du relief ainsi que la qualité du drainage, influencent le choix des lieux d'établissement et que l'association au réseau hydrographique est primordiale parce que celui-ci constitue un moyen de déplacement et un milieu d'exploitation pendant au moins une partie de l'année.

3. Accessibilité aux ressources

Nous avons considéré que les secteurs potentiellement riches en ressources exploitables sont susceptibles d'être occupés en certaines saisons.

4. Proximité des axes de déplacement connus ou présumés

Par le biais des études ethnohistoriques ou par l'observation cartographique des réseaux hydrographiques contemporains ou anciens, les voies de passage et de pénétration des groupes humains peuvent être décelées.

Le tableau 20 donne les critères et combinaisons de critères qui permettent de déterminer des aires et de les qualifier en termes de potentiel archéologique. En tenant compte de

(1) Voir section 4.1.

TABLEAU 20: CRITERES ENVIRONNEMENTAUX UTILISES DANS L'EVALUATION DES CLASSES DE POTENTIEL, PERIODE PREHISTORIQUE

CRITERES	POTENTIEL ARCHEOLOGIQUE		
	FORT	MOYEN	FAIBLE
HYDROLOGIE	<ul style="list-style-type: none"> . Zones de confluence . Secteurs de rapides . Voies navigables . Lacs 	<ul style="list-style-type: none"> . Zones à écoulement uniforme . Voies navigables 	<ul style="list-style-type: none"> . Zones marécageuses
PROFIL EN LONG DE LA RIVE	<ul style="list-style-type: none"> . Iles . Baies . Pointes . Points stratégiques 		<ul style="list-style-type: none"> . Rives rectilignes
FORMES DE TERRAIN	<ul style="list-style-type: none"> . Plages et paléo-plages . Terrasses fluviales dans leur partie frontale 	<ul style="list-style-type: none"> . Même que pour le potentiel fort, mais surfaces moins développées . Pentés faibles 	<ul style="list-style-type: none"> . Basses terrasses fluviales . Partie arrière des terrasses . Pentés fortes
DEPOTS	<ul style="list-style-type: none"> . Sable/gravier . Till sableux 	<ul style="list-style-type: none"> . Sols argilo-limoneux . Tills argileux et/ou blocailleux 	<ul style="list-style-type: none"> . Dépôts organiques . Roc
DRAINAGE	<ul style="list-style-type: none"> . Bon en tout temps . Bon en saison estivale 		<ul style="list-style-type: none"> . Mauvais
ACCESSIBILITE AUX RESSOURCES	<ul style="list-style-type: none"> . Accès à des concentrations de ressources fauniques, terrestres et aquatiques. . Ressources concentrées saisonnièrement 	<ul style="list-style-type: none"> . Accès à des ressources fauniques dispersées 	<ul style="list-style-type: none"> . Accès à des ressources fauniques dispersées

ces critères et afin de localiser sur la carte 1:20 000 les aires homogènes quant à leurs caractéristiques environnementales et leur potentiel pour des établissements humains, nous avons effectué les opérations suivantes:

- . examen de la carte topographique au 1:50 000;
- . examen au stéréoscope des photographies aériennes aux échelles de 1:40 000 et 1:15 000;
- . délimitation des aires à potentiel sur les photographies au 1:20 000.

d) Résultats de l'étude de potentiel

Nous savons qu'aucun site préhistorique n'est actuellement connu dans la zone à l'étude et dans ses environs.

L'examen des divers documents cartographiques et des photographies aériennes nous a permis de constater que les formes de terrain à l'intérieur de la vallée sont une conséquence de l'évolution et de l'enfoncement progressif du tracé fluvial. Les formes mises en place en milieu juxta-glaciaire, telles les terrasses de Kame et les deltas, présentent des surfaces propices à des établissements humains; cependant nous postulons que les hautes terrasses fluviales déjà en place lorsque les premières occupations ont pu se produire, étaient plus accessibles aux groupes circulant dans la vallée.

Nous formulons donc l'hypothèse générale que les rivages actuels et anciens et en particulier le rebord des terrasses fluviales ont pu accueillir durant la préhistoire, des groupes amérindiens qui circulaient sur le territoire. Ces groupes pouvaient être en transit entre le Saint-Laurent et la baie des Chaleurs ou encore ils venaient exploiter les ressources aquatiques et terrestres de la vallée et/ou les ressources du plateau.

Les résultats de l'étude sont présentés sur le tableau 21.

TABLEAU 21: RESUME QUANTITATIF DE L'ETUDE DU POTENTIEL ARCHEOLOGIQUE (1)

CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL	ALT. (m)	ZONES A POTENTIEL			
		FORT	MOYEN	FAIBLE	TOTAL
PLAINE ALLUVIALE (SAINTE-FLORENCE)	+ 105	1 (0,14) *	0 (0,00)	1 (0,43)	2 (0,57)
TERRASSES FLUVIATILES	110-120	8 (0,52)	2 (0,10)	2 (0,50)	12 (1,12)
	120-130	3 (0,21)	2 (0,17)	1 (0,15)	6 (0,53)
	130-140	2 (0,11)	1 (0,08)	0 (0,00)	3 (0,19)
	Total	14 (0,98)	5 (0,35)	4 (1,08)	23 (2,41)

(1) Ce tableau compile par classe d'altitude les zones à potentiel. Nous y indiquons donc pour chaque classe d'altitude et chaque classe de potentiel le nombre de zones et leur superficie totale en kilomètres carrés. Ces données sont tirées de la carte de potentiel que l'on retrouve à la figure 16.

* (surfaces en kilomètres carrés).

4.5.3.2 PERIODE HISTORIQUE

a) Méthodologie

Habituellement, pour déterminer le potentiel archéologique historique d'un territoire, il faut considérer les données ethno-historiques et prendre en considération les critères environnementaux. Les critères peuvent être de trois ordres:

- . indices d'occupations à partir de documents historiques disponibles (archives, monographies, cartes anciennes);
- . composantes du contexte environnemental régional des témoins d'occupation ancienne encore observables et des sites archéologiques connus;
- . contexte biogéophysique de la zone d'étude.

b) Sites archéologiques et biens culturels classés ou reconnus

L'inventaire des biens culturels ne mentionne aucun site archéologique ni aucun bien culturel classé ou reconnu.

c) Données historiques

Ce n'est qu'au deuxième quart du 19^e siècle que la Vallée de la Matapédia commence à entrer dans les préoccupations des administrateurs du pays. En effet, vers 1831 (Michaud, 1922: 36), alors que les seigneuries de Restigouche et de Métis se développent lentement, il n'y a encore personne d'établi dans tout le territoire de la vallée. Même si la seigneurie du lac Matapédia existe depuis 1694, ni le premier concessionnaire Nicolas-Joseph Damours, ni ses successeurs ne remplirent leurs devoirs en s'y installant et en y établissant des censitaires (Michaud, 1922: 34).

Etant donné la situation isolée de la Vallée, il semble évident que le préalable nécessaire à l'établissement de colons soit la construction d'une voie d'accès; cet aménagement s'est effectivement réalisé en deux étapes principales.

1. Chemin Kempt

Ce chemin pour lequel les premières explorations furent effectuées en 1824 par James Crawford (Michaud, 1922: 39) devait relier le Saint-Laurent à la baie des Chaleurs. Son besoin est né de la crainte de nouveaux problèmes frontaliers avec les Etats-Unis et de l'éventuelle nécessité d'une voie de communication efficace.

Le chemin construit entre 1830 et 1832 était cependant de mauvaise qualité sur la plus grande partie de son parcours. Il faut mentionner qu'à Causapscal (Les Fourches), le chemin quittait la vallée et suivait la hauteur des terres à l'est de la Matapédia jusqu'à Restigouche. Ce tracé avait été choisi en raison de la topographie de la vallée en aval de Sainte-Florence.

Dès le début, le chemin fut utilisé pour le transport de la poste et des voyageurs. En 1833, afin d'améliorer la sécurité et d'offrir un minimum de services, les autorités projetèrent d'établir 4 postes avec des gardiens; ce furent les premiers établissements de la Vallée. Ce n'est cependant qu'en 1839 qu'un nommé Noble se construira une maison aux Fourches (Causapscal). Le rapport de W.J. Gordon de 1839 mentionne que "aux Fourches, il y a un défriché, et une maison en bois rond y a été construite. Il y a une petite embarcation pour traverser la Casupscul." (Cité dans Michaud, 1922: 74).

En 1859, James Richardson du Service géologique du Canada signale qu'il n'y a que 4 habitations dans toute la vallée, incluant celle de Noble qui a environ 50 acres de terre en culture.

2. Chemin Matapédia

Afin de pallier aux insuffisances du chemin Kempt, un nouveau projet fut élaboré et les travaux de construction commencèrent en 1857. Cependant, l'incident du Trent, un événement relié à la guerre de Sécession américaine, augmenta la crainte de problèmes frontaliers et l'on décida d'aménager une "route militaire parfaitement construite munie de ponts assez solides pour l'artillerie lourde" (Michaud, 1922: 103).

Donc, sur des plans de l'ingénieur G.F. Baillargé, les travaux déjà ébauchés en 1857 reprirent en 1862, sur une base plus sérieuse; la route fut terminée en 1867. En aval de Causapsca, le nouveau tracé abandonna l'ancien tracé du chemin Kempt et la route fut localisée sur les rives de la Matapédia.

Le nouveau chemin Matapédia et la construction du tronçon Sainte-Flavie/Campbelton de l'Intercolonial entre 1870 et 1876 (Michaud, 1922: 112) allaient finalement favoriser la colonisation. Cependant, seulement une trentaine de familles étaient dispersées sur le territoire actuel d'Amqui et de Lac-au-Saumon, en 1876, alors que seulement onze familles presque toutes arrivées pendant la construction du chemin de fer s'étaient établies sur le territoire de la Mission de Causapsca (Michaud, 1922: 125).

Par ailleurs, lors de son exploration de la Vallée de la Matapédia, Arthur Buies (1895: 18) fait la description suivante du secteur à l'étude:

"De l'autre côté de la Matapédia, sur la rive gauche, au-dessous de Humqui, s'étend le canton de Causapsca, qui est encore une mission rattachée à Saint-Laurent de Matapédia. Depuis quelques années il s'y dirige un fort courant d'émigration de Rimouski et

des Cantons de l'Est. Le défrichement y est devenu très facile, par suite des grands feux de forêt qui ont ravagé de préférence cette partie de la Vallée de la Matapédia. Le sol y est aussi très fertile. On y compte une soixantaine de colons, dont le nombre s'accroît régulièrement par de nouvelles accessions, chaque année, dès que reprend la belle saison.

Le site de Causapscal est enchanteur, ses habitations élégantes, et les attraits et les avantages qu'il offre aux dilettanti de la pêche sont irrésistibles. Il est en effet le séjour favori d'un nombre toujours croissant de sportmen, qui s'y rendent tous les étés, pour y faire la pêche au saumon que l'on trouve en abondance dans la rivière Matapédia.

La construction d'un pont pour relier les deux bords de la rivière, dans le canton Causapscal, est devenue d'une nécessité urgente.

Dix milles plus bas, également sur l'Intercolonial, se trouve Beaurivage. Ici, la colonisation n'en est encore qu'à ses débuts. Cependant, elle progresse, comme dans les autres endroits de la vallée. On y compte une quarantaine de lots plus ou moins en culture. La construction d'un pont y serait aussi extrêmement désirable; elle donnerait un grand élan aux établissements en voie de formation."

En 1912, le publiciste du ministère de la Colonisation, des Mines et des Pêcheries, Alfred Pelland, décrit une région déjà densément habitée et bien organisée lorsqu'il parle des cantons de Causapscal (rive est de la Matapédia) et Matalik (rive ouest).

. Causapsca

Ce canton correspond en grande partie à la paroisse de Saint-Jacques de Causapsca érigée canoniquement et civilement en 1896. En 1912, il y a peu de lots encore disponibles et ils se concentrent sur le plateau, le long du chemin Kempt. Le village est bien organisé et Pelland évalue à une centaine le nombre de lots en culture. La paroisse compte déjà 1 200 habitants.

. Matalik

Ce canton est occupé dans sa moitié nord-ouest par la paroisse de Saint-Jacques et dans sa partie sud-ouest par la paroisse de Sainte-Florence (Beaurivage) érigée canoniquement en 1910. En 1912, sa population est de 296 habitants.

Toutes ces données tendent à montrer que la colonisation des premiers rangs bordant la rivière Matapédia, soit les terrains délimités par la plaine alluviale et les terrasses fluviales, s'est produite dans les vingt dernières années du 19^e siècle.

d) Résultats

Les données dont nous disposons tendent à démontrer que la section de la vallée correspondant à la plaine alluvionnelle et les terrasses fluviales n'a pas supporté d'établissements permanents avant la construction du chemin Matapédia (1862-1867). Ces établissements étant contemporains et/ou postérieurs à la construction du chemin, ils ont donc dû se localiser le long de cet axe de circulation.

Par ailleurs, il est possible que des établissements surtout temporaires aient eu lieu avant la construction du chemin. Dans ce cas, ce sont les critères environnementaux qui ont dû jouer. La problématique de localisation

ÉTUDE D'IMPACT
SUR L'ENVIRONNEMENT

**ROUTE 132
de Sainte-Florence à
Causapsal**

figure 16
ARCHÉOLOGIE

- potentiel archéologique fort..... **A**
- potentiel archéologique moyen..... **B**
- potentiel archéologique faible..... **C**
- unité d'inventaire..... **1**



Source de la base: M.E.R.Q. 1979

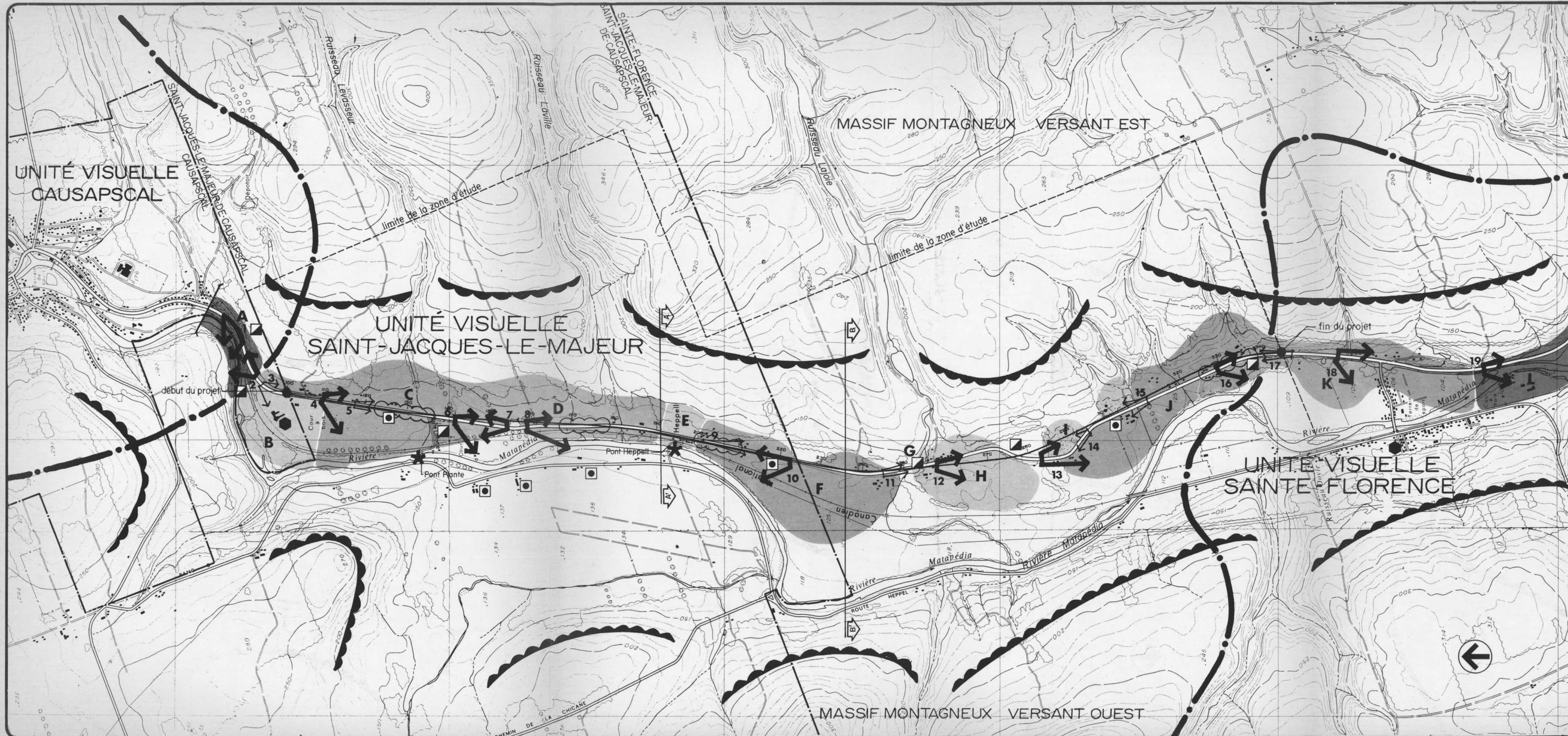
Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

échelle 1:20000
date : août 1984
préparé par pluram inc.

ÉTUDE D'IMPACT
SUR L'ENVIRONNEMENT

**ROUTE 132
de Sainte-Florence à
Causapschal**

figure 26
L'ANALYSE DES PAYSAGES



- limite d'unité visuelle
- limite du projet
- arrière scène
- percée visuelle
- focus
- qualité du champ d'accès visuel

forte	
moyenne	
faible	
- point de repère
- accent
- diversité
- alignement
- attrait particulier

Note: Les lettres et les chiffres réfèrent aux zones et aux points d'observation du tableau descriptif des vues et des champs visuels. (tableau 22)

Source de la base : M.E.R.Q. 1979
 Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
 Service de l'Environnement

échelle 1:20000
 date : août 1984 préparé par pluram inc.

de ces sites se rapproche donc de la problématique de localisation des sites amérindiens préhistoriques. Nous devons donc considérer que les aires à potentiel préhistorique cartographiées peuvent aussi receler un potentiel pour les occupations historiques amérindiennes et euro-québécoise. En somme, nous considérons qu'avant la construction d'un chemin, les facteurs de localisation de sites ont été à peu près les mêmes, pour les périodes préhistoriques et historiques.

4.5.4 LE MILIEU VISUEL

4.5.4.1 INTRODUCTION

Terme générique regroupant de multiples interprétations pour chacun, ambigu pour certains ou aléatoire pour d'autres, le "paysage" et son potentiel visuel n'en constituent pas moins des valeurs intimement liées au patrimoine ou à l'environnement naturel qu'il importe de protéger et de prendre en considération dans les études d'impact sur l'environnement.

La multiplicité des paramètres qui composent le paysage rend difficile l'évaluation des éléments significatifs par la seule approche esthétique. L'aspect subjectif de l'évaluation "émotionnelle" peut être dépassé par l'identification de tous les éléments structurant le paysage et par l'analyse des relations visuelles entre ces éléments physiques. Ainsi, l'identification de ces éléments et l'appréciation de leur présence dans le paysage permettent de dégager l'atmosphère et la dynamique scénique d'un lieu, soit le potentiel visuel. Toutefois, cette qualification ne constitue qu'une facette de l'interprétation du paysage et en aucun cas elle ne peut prioritairement se substituer à une approche plastique de l'environnement par la "qualification" des champs de vision.

L'évaluation visuelle d'un espace fait donc référence, d'une part, à la structure spatiale des lieux selon des éléments d'inventaire tels les unités de paysage, les panoramas, les percées visuelles, les champs d'accès visuels, etc. et, d'autre part, à des paramètres structurant et qualifiant le paysage comme les points de repère, les arrière-scènes, les encadrements, les accents, la diversité, les attraits particuliers (1) et enfin des composantes de l'environnement telles le relief, la végétation, les activités humaines, etc.

La méthode d'analyse des paysages utilisée pour la présente étude s'appuie sur ces principes. Toutefois, cette méthode d'analyse a été adoptée à partir d'une méthodologie globale d'approche du paysage de façon à ce qu'elle puisse s'appliquer le plus adéquatement possible aux objectifs et contextes du projet concerné.

Afin de simplifier et de synthétiser le plus possible notre démarche méthodologique, nous avons cru bon de concentrer l'étude du potentiel visuel uniquement en fonction des usagers de l'axe routier. En fait, puisque la route projetée s'insère dans un corridor identique à l'axe routier existant et que le tracé ne quitte qu'en de rares endroits l'emprise actuelle, les incidences d'un tel projet seront à priori pour les riverains habitants en bordure de la route non significatifs.

4.5.4.2 CADRAGE GENERAL DU MILIEU

Pour les fins d'inventaire et d'analyse du milieu visuel, il a été nécessaire de déborder des limites de la zone d'étude afin de mieux cerner l'environnement visuel dans son contexte régional. De plus, dans la description détaillée des éléments structurant le paysage, nous avons étudié de façon particulière les caractéristiques visuelles des deux principales

(1) Nous référons le lecteur à l'annexe 3 qui présente un lexique du langage de l'analyse des paysages.

progressions visuelles que sont les approches vers la ville de Causapsca! et vers le village de Sainte-Florence. L'approche constitue un moment privilégié dans les déplacements régionaux car elle amène le voyageur à découvrir progressivement les éléments forts des habitats humains. Les caractéristiques visuelles des zones d'approche feront que la découverte des espaces urbanisés sera progressive ou soudaine et que l'image dégagée sera claire ou confuse, agréable ou perturbante. Puisqu'une partie des progressions visuelles était incluse à la zone d'étude, nous avons cru bon d'extensionner la zone d'étude du milieu visuel afin d'englober toute la dynamique des approches vers Causapsca! et Sainte-Florence.

L'ensemble du cadre visuel du territoire à l'étude s'inscrit totalement à l'intérieur du bassin de la Vallée de la Matapédia. Axée du nord au sud, la vallée est principalement façonnée en forme de "U" dont les versants sont tantôt éloignés de son centre et tantôt rapprochés, formant des espaces d'étranglements, des gorges qui marquent dramatiquement le paysage. Les secteurs plus échancrés de la vallée sont souvent ponctués par des escarpements rocheux (dus surtout à des intersections routières), créant des environnements qui contrastent fortement avec les larges replats de la plaine où les activités humaines prédominent.

Prise dans son ensemble, la Vallée de la Matapédia offre, en amont de Sainte-Florence, un paysage relativement peu tourmenté où le fond de la vallée accepte favorablement les implantations humaines (Causapsca!, Lac-au-Saumon, Amqui et Val-Brillant), permet de grands dégagements visuels et englobe même des étendues d'eau d'importance tels le lac au Saumon et, nécessairement, le lac Matapédia. En aval de Sainte-Florence, la vallée se referme, la topographie s'accroît et le caractère forestier prédomine. La vallée forme à partir de cet endroit un passage étroit qui favorise des contacts plus directs avec le cours de la rivière.

Afin de mieux cerner régionalement la zone d'étude, la carte d'analyse des paysages (figure 26) illustre dans un premier

temps un découpage spatial des unités visuelles. Ces unités visuelles régionales sont définies par la morphologie des paysages, par leurs éléments biophysiques ou humains ainsi que par leur degré d'homogénéité et de cohérence ou encore par leur unicité.

Au nord, l'unité visuelle de Causapscal englobe l'ensemble de l'agglomération implantée à l'embouchure de la rivière Causapscal mais étirée le long de la Matapédia. L'unité visuelle s'étend jusqu'au début du projet où l'on observe un resserrement des versants, accentué à l'est par des escarpements rocheux en bordure de route. Cette unité spatiale est dominée par l'urbanisation, la présence visuelle des deux rivières et un relief assez ondulé.

Complètement au sud, l'unité visuelle de Sainte-Florence, plus encaissée et confinée par les versants, s'articule autour d'un point de repère majeur, l'église. Le caractère forestier et une topographie très dynamique mettent en valeur le cours de la rivière qui marque fortement le paysage. Le prolongement de la vallée offre à partir de ce secteur un paysage plus sauvage et plus mouvementé où les implantations de l'homme se trouvent encadrées et ressortent majoritairement (tel le pont couvert de Routhierville).

La presque totalité du projet se situe dans la plaine alluvionnaire et se trouve donc encadrée par deux habitats qui créent deux pôles structurant fortement les progressions visuelles. Cette portion de la vallée, identifiée comme l'unité visuelle de Saint-Jacques-le-Majeur, est principalement caractérisée par un habitat dispersé et une activité agricole dominante. Deux industries de bois nous rappellent cependant la prépondérance du secteur forestier dans l'économie de la région ainsi que la proximité des massifs montagneux.

Ces versants boisés qui constituent les arrière-scènes régionales, délimitent et encadrent toutes les percées visuelles. Le massif situé à l'est, plus rapproché du corridor de la route 132, limite grandement les champs de vision et dirige les dégagements visuels majoritairement vers l'ouest. Ainsi

l'environnement spatial se trouve surtout axé soit vers le nord-ouest, soit vers le sud-ouest, selon le sens des progressions, et favorise une correspondance visuelle entre la route 132 et le chemin du rang B.

4.5.4.3 DESCRIPTION DETAILLÉE DE LA ZONE D'ÉTUDE

Peu diversifié sur de petits parcours, l'environnement visuel du territoire à l'étude projette une homogénéité d'ensemble. Les déplacements d'un voyageur sur le parcours de la route 132 sont principalement ponctués en fonction de trois événements majeurs, soit:

1. dans les déplacements en direction nord: la découverte progressive de la Ville de Causapscal qui débute immédiatement à la limite nord du projet;
2. dans les déplacements en direction sud: la découverte progressive du village de Sainte-Florence qui s'établit graduellement vers la fin du tracé à l'étude (chaînage 325+00);
3. deux courbes successives, légèrement au sud du ruisseau Lajoie (entre les chaînages 270+00 et 296+00), formant un lacet qui brise une certaine linéarité des progressions, brisure qui est renforcée par une topographie plus accentuée à cet endroit.

Avant d'entreprendre la description détaillée des progressions et des champs visuels, exprimée sous forme de synthèse au tableau 22, nous effectuerons un survol rapide des composantes générales du paysage regroupées selon trois grands thèmes, soit le relief, la végétation et les activités humaines. Enfin, nous soulignerons les principales composantes et éléments du paysage qui structurent l'environnement visuel du territoire à l'étude.

a) Relief

L'unité spatiale de Saint-Jacques-le-Majeur présente, à l'intérieur de ses champs visuels, un relief variant d'aplani à légèrement ondulé. La plaine est cependant ponctuée de deux collines contiguës qui marquent radicalement le secteur, ceci renforcé par l'exploitation de deux gravières. On ne remarque, mis à part les versants de la vallée, aucune dénivellation d'importance. Toutefois, la rivière Matapédia a creusé un lit qui soustrait son cours des balayages visuels en provenance de la route 132.

b) Végétation

Le domaine forestier recouvre la presque totalité des rebords de la vallée et est composé surtout de résineux et de peuplements mixtes qui offrent une texture riche.

Cependant, on ne retrouve à l'intérieur des champs visuels de la route 132 que très peu de boisés ou d'alignements d'arbres qui structurent ou encadrent réellement les vues. En outre, la plupart des boisés sis à proximité du tronçon sont relativement jeunes, et n'offrent pas d'attrait particulier.

Notons toutefois trois secteurs boisés où la végétation joue un rôle structurant dans le paysage traversé par la nouvelle route:

- Chaînage 152+00 à 157+00: les boisés de part et d'autre de l'actuel axe routier constituent une limite du champ visuel.
- Chaînage 245+00 à 254+00: les boisés forment une autre limite visuelle mais encadrent agréablement le ruisseau Lajoie et l'étang créé par un petit barrage.

- . Chaînage 272+00 à 300+00: la végétation accentue les variations topographiques qui ajoutent de la diversité dans le paysage et cernent les gravières.

c) Activités humaines

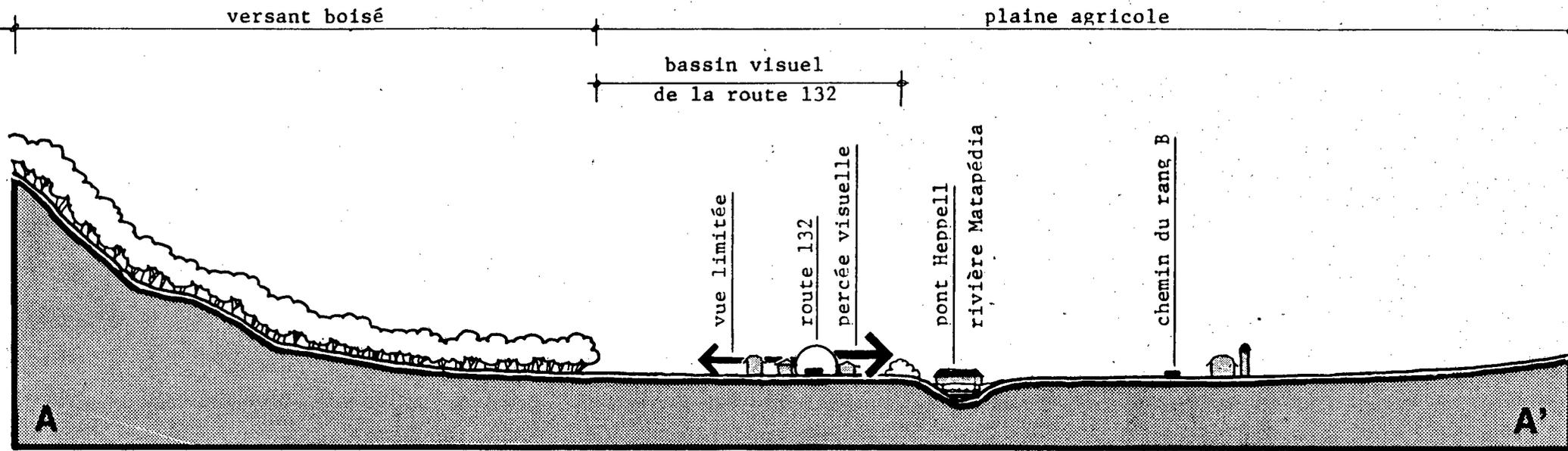
L'occupation du territoire dégage de nombreux critères de paysage tels des accents (bâtiments isolés), de la diversité (cimetières et charniers) ou encore des points de repère (silos, "enfer" et clocher d'église). Cependant, la faible densité de l'occupation du territoire et la dispersion des bâtiments à caractère patrimonial ne permet pas de cerner des séquences ou des alignements vraiment particuliers de bâtiments résidentiels ou de fermes.

Visuellement la composante patrimoniale s'efface devant la prédominance de l'agriculture qui forme une certaine continuité des paysages. Les vastes perspectives que procurent les dégagements agricoles, la présence de fermes en bordure de routes et la perception de silos le long du chemin du rang B s'allient et confèrent une vocation nettement agricole à l'ensemble de l'environnement spatial et façonnent ainsi "l'image" de l'unité visuelle (voir figure 17, coupes transversales).

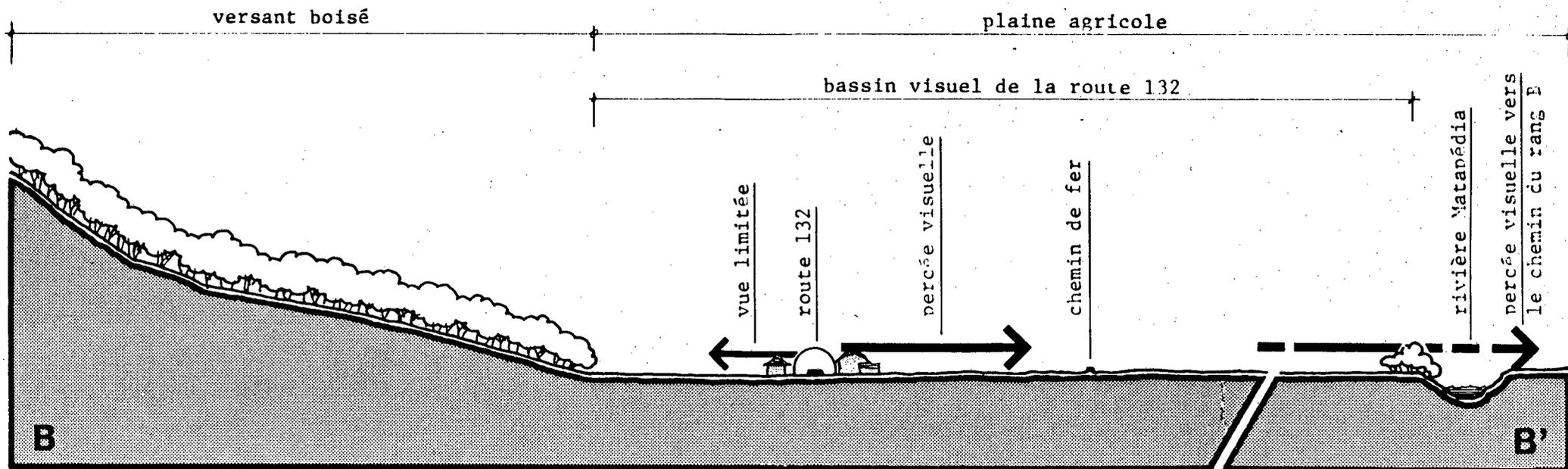
Les deux industries (scieries) que le voyageur aperçoit aux chaînages 105+00 et 265+00 rappellent l'importance du secteur forestier dans la région et créent une note discordante face à l'image agricole relativement homogène de l'unité. En effet, ces deux points provoquent presque une altération du paysage en brisant la continuité agricole et ce, surtout par la présence de stationnements, d'aires d'entreposage extérieur de machinerie, ou d'empilement de matériaux.

FIGURE 17

COUPES TRANSVERSALES DU MILIEU TRAVERSE (se référer à la figure 26: L'ANALYSE DES PAYSAGES)



échelle horizontale 1:500 et échelle verticale exagérée



échelle horizontale 1:500 et échelle verticale exagérée

d) Attraites particuliers et éléments structurant les paysages

La zone d'étude ne recèle pas de potentiel scénique très distinctif face à l'ensemble de la vallée de la rivière Matapédia. En fait, outre la diversité des environnements et la qualité des approches situées aux confins du corridor d'analyse (points d'observation 2, 16 et 17 et zones A, J et K), la qualité des champs visuels de la zone d'analyse varient dans l'ensemble de moyen à faible.

Malgré une topographie relativement plane, la rivière Matapédia demeure toujours absente du champ de vision et ne participe pas à la qualification du paysage. De plus, les deux principaux attraits touristiques, soit les ponts couverts, sont dissimulés par la végétation et par la légère dépression qui borde les berges de la rivière. Seul le toit du pont Heppell est perceptible de la route 132 mais ce, que très ponctuellement (point d'observation 8). Malheureusement, les variations altimétriques du nouveau tracé ne constituent pas un gain très significatif et ces secteurs resteront isolés, à l'écart des expériences visuelles d'un voyageur. Notons toutefois quelques éléments qui marquent les paysages, soit:

- . "l'enfer" de la compagnie Matériaux Lacroix comme point de repère;
- . les deux cimetières qui ajoutent de la diversité;
- . le ruisseau et l'étang Lajoie comme présence marquée de l'hydrologie;
- . les collines, aux chaînages 270+00 à 300+00, altérées par les gravières;
- . et enfin trois résidences qui ressortent par leur caractère et leur situation isolée dans la plaine agricole - chaînages 127+00, 217+00 et 303+00.

TABLEAU 22: SYNTHESE DESCRIPTIVE DES VUES ET CHAMPS VISUELS

POINT OU ZONE D'OBSERVATION (1)	PAYSAGE PERCEPTIBLE	TYPE DE VUE	QUALITE DU CHAMP VISUEL
POINT 1	Vue en contre-plongée vers la rivière Matapédia, topographie ondulée et caractère forestier	Percée visuelle	-
ZONE A	Zone de percées successives vers la rivière, secteur d'approche et de découverte progressive. Diversité du paysage (escarpements rocheux et méandre de la rivière).	-	Forte
POINT 2	Découverte subite de la rivière et des abords de Causapscal. Topographie diversifiée	Percée visuelle	-
POINT 3	Vaste dégagement visuel vers l'ouest, présence d'arrière-scènes régionales (versant ouest). Vue dirigée vers l'enfer et la cour à bois.	Focus	-
ZONE B	Les champs visuels couvrent une cour à bois, élément de paysage peu esthétique (machinerie lourde, stationnement, empilement, entreposage extérieur, etc.).	-	Faible
POINT 4	Dégagement du champ visuel à l'est. Bassin visuel très étendu avec prédominance des versants ouest. Correspondance visuelle avec le chemin du rang B, présence de silos qui indiquent une prospérité agricole (voir figure 18).	Percée visuelle	-
POINT 5	Vue dirigée vers un bâtiment qui crée un accent dans l'uniformité de la plaine agricole et qui est accentuée par la linéarité de la route et un alignement de poteaux (voir figure 18).	Focus	-
ZONE C	Champs visuels très dégagés mais plus dirigés vers l'ouest. Dominance de l'agriculture ponctuée d'un cimetière. La rivière est absente du champ de vision.	-	Moyenne
POINT 6	Correspondance visuelle avec le chemin du rang B avec accent vertical des silos. Les vues sont limitées au sud par un boisé que la route découpe en son centre (voir figure 19).	Percée visuelle	-
POINT 7	A la sortie du boisé, une légère descente favorisera un vaste dégagement sur la plaine agricole entourée de ses versants boisés. L'enfer de Matériaux Lacroix ressort à l'arrière-plan, tandis que le cimetière ajoute de la diversité à la scène (voir figure 20).	Percée visuelle	-
POINT 8	On perçoit la rivière par une légère dépression mais sans voir ses eaux. L'activité agricole, limitée à l'ouest de la route, reprend sur la rive droite. La route, le chemin de fer et les lignes électriques engendrent une linéarité du paysage. On discerne faiblement le toit du pont Heppell. Séquence de vues assez continue jusqu'au point 10 (voir figure 21).	Percée visuelle	-
ZONE D	La limite forestière est plus rapprochée à l'est et les terres agricoles sont plutôt en pâturage. La topographie ondule agréablement.	-	Moyenne
ZONE E	Eléments de bâtis très hétéroclites, bris de l'uniformité des terres par des secteurs de friche herbacée et une aire d'entreposage d'Hydro-Québec. Intersection de la route Heppell assez confuse.	-	Faible
POINT 9	La linéarité du paysage met en valeur un bâtiment isolé (maison Heppell) (voir figure 22).	Focus	-
POINT 10	Large dégagement embrassant toute la vallée, présence du chemin du rang B et de ses silos. Linéarité du paysage composée par le parallélisme de la route, des poteaux, des clôtures et du chemin de fer. Absence de la rivière et du pont couvert. Continuité des vues jusqu'à la zone E.	Percée visuelle	-
ZONE F	Forte dominance agricole et présence marquée de bâtiments à caractère patrimonial.	-	Moyenne
ZONE G	Espace de fermeture qui met l'emphasis sur la traversée du ruisseau Lajote. Un petit étang ajoute de la diversité mais les abords du ruisseau sont assez dégradés (voir figure 23).	-	Faible
POINT 11	Encadrement des vues par une fermeture du couvert forestier qui dirige l'attention sur un bâtiment à caractère patrimonial.	Focus	-
POINT 12	Vues axées vers l'ouest, dominance de bâtiments de caractère industriel et d'une cour de matériaux (voir figure 23).	Percée visuelle	-
ZONE H	Espace légèrement vallonné et très encadré par le périmètre boisé ainsi que par la dominance des arrière-scènes à l'ouest. Présence d'éléments inesthétiques (empilement de bois, stationnement et machineries reliées à l'activité de la scierie).	-	Faible
ZONE I	Zone d'accès visuel limité par la dominance du boisé et de la topographie. Les deux courbes successives brisent la monotonie des déplacements mais la gravière altère fortement la qualité des champs visuels.	-	Faible
POINT 13	Emphase sur la zone d'extraction. A l'ouest, les vues sont très dégagées sur un paysage à vocation agricole bien encadré par les arrière-scènes. Dans un court instant, le voyageur aperçoit le clocher de Sainte-Florence.	Percée visuelle	-
ZONE J	Forte dominance agricole et présence de nombreux bâtiments (résidences et fermes) à caractère patrimonial. Alternance des terres en culture et alignement des clôtures. Les arrière-scènes encadrent fermement la vallée qui ondule légèrement à l'est de la route.	-	Moyenne
POINT 14	Les vues sont restreintes par la topographie et la végétation qui forment un ensemble très fermé. Mise en valeur de deux bâtiments au recouvrement de bardeaux de bois. Puis, les vues se portent à l'est vers les gravières qui brisent l'atmosphère des lieux.	Focus	-
POINT 15	La topographie limite le champ de vision au nord et les vues sont dirigées vers une gravière qui contraste dans le couvert forestier (voir figure 24).	Focus	-
POINT 16	Les versants se resserrent, perte graduelle de la vocation agricole. Diversité engendrée par un cimetière. A ce niveau, découverte du village de Sainte-Florence, dominé par l'église qui forme un point de repère majeur (voir figure 25).	Percée visuelle	-
POINT 17	Dirigées par une topographie accentuée à l'est, les vues sont axées vers une séquence de bâtiments dont quelques-uns ont un certain intérêt architectural.	Focus	-
POINT 18 ET ZONE K	Suite de percées vers Sainte-Florence et son clocher qui se découpent avantageusement sur les arrière-scènes. Vastes dégagements visuels.	Percée visuelle	Moyenne
POINT 19	Resserrement saisissant des versants de la vallée, découverte de la rivière.	Percée visuelle	-
ZONE L	Caractère essentiellement forestier, dominance de la topographie. La rivière est présente dans toutes les progressions visuelles. Vallée plus échancrée, début de paysages plus naturels et plus dramatiques de la Matapédia.	-	Forte

(1) Les points et les zones d'observations font référence à la figure 26, carte de l'analyse des paysages.

SERIE PHOTOGRAPHIQUE DE L'ANALYSE DES PAYSAGES

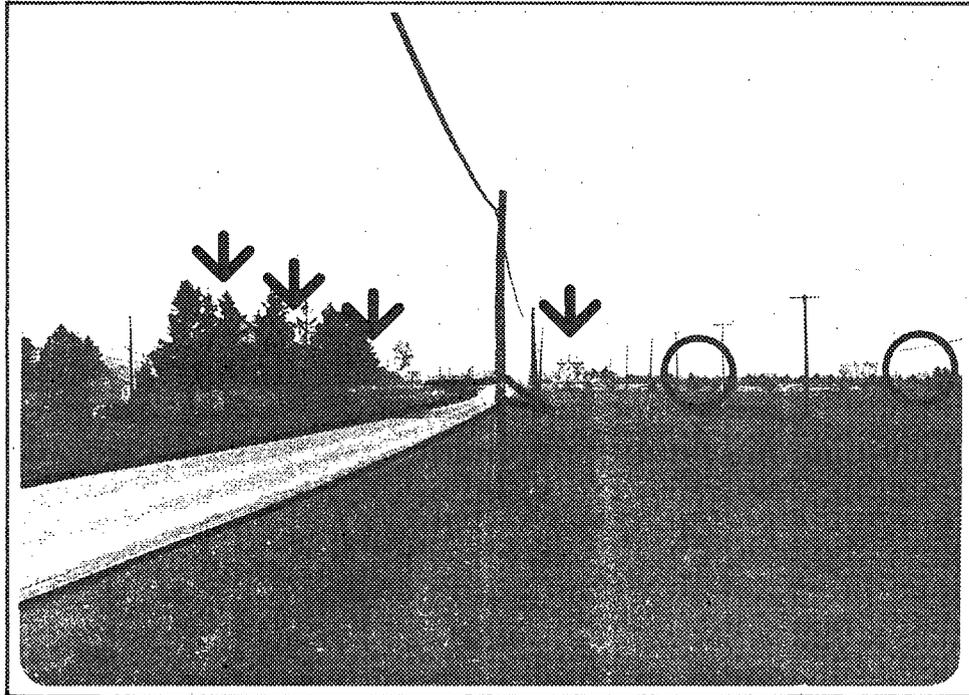


FIGURE 18 (points 4 et 5)* - Les vues sont dirigées vers un bâtiment qui par sa situation isolée dans la plaine, crée un accent dans le paysage. Cet effet est accentué par la linéarité de la route, l'alignement des poteaux et l'implantation privilégiée des habitations à l'est. Notons la présence de silos le long du rang B qui crée des points de repère mineurs.

* Se référer à la figure 26 pour la localisation.

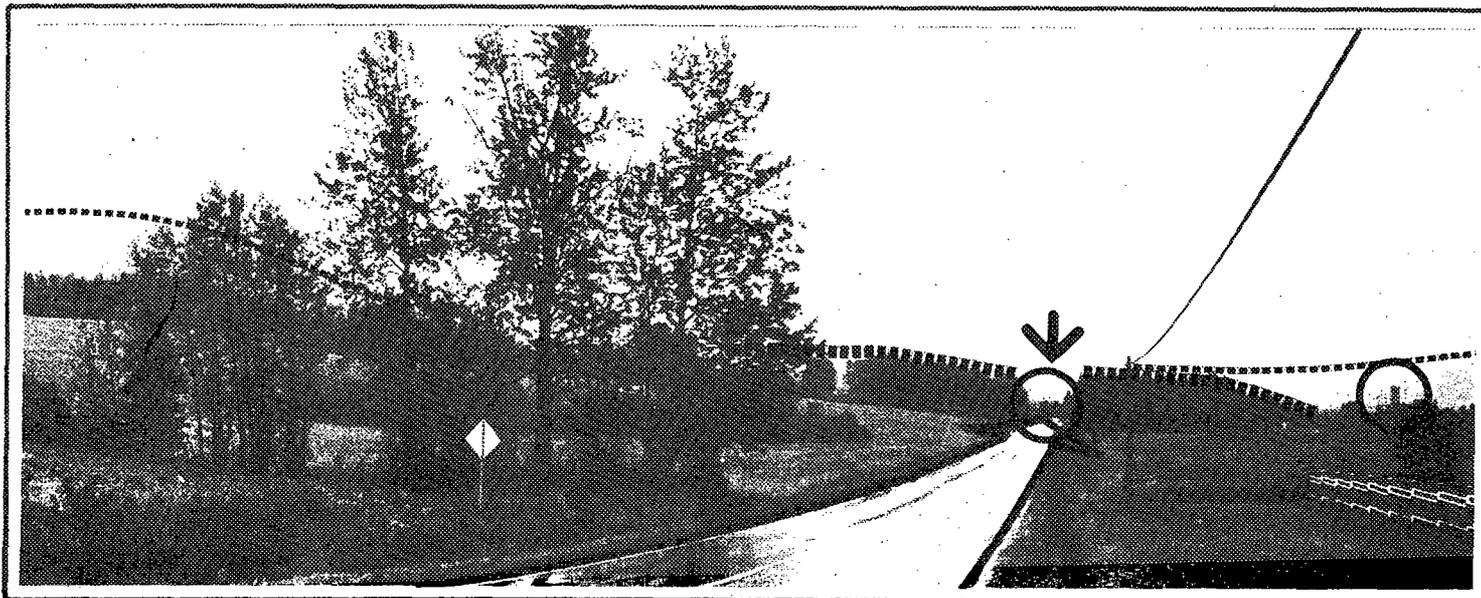


FIGURE 19 (point 6)* - Les vues sont fortement limitées par un boisé dont la continuité est brisée par le passage de la route. Notons encore ici la correspondance visuelle qui s'établit entre la route 132 et le chemin du rang B grâce aux silos qui se détachent à l'avant-plan des arrière-scènes.

* Se référer à la figure 26 pour la localisation.

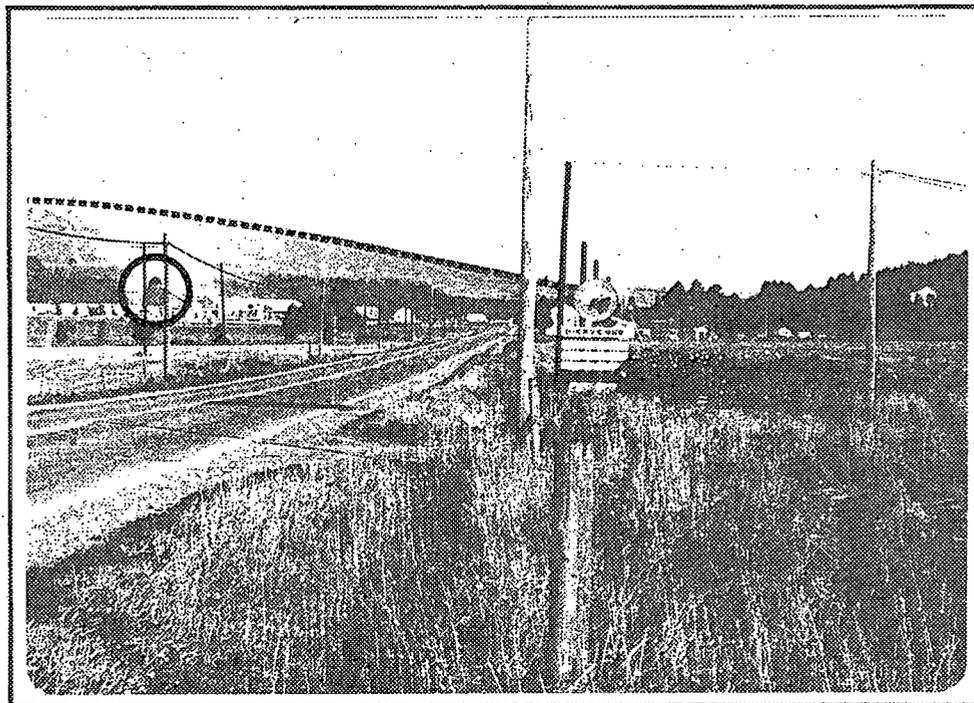


FIGURE 20 (point 7)* - "L'enfer" de la compagnie de bois Lacroix inc. ressort à l'avant-plan des arrières-scènes et marque un point de repère dans les progressions visuelles.

* Se référer à la figure 26 pour la localisation.

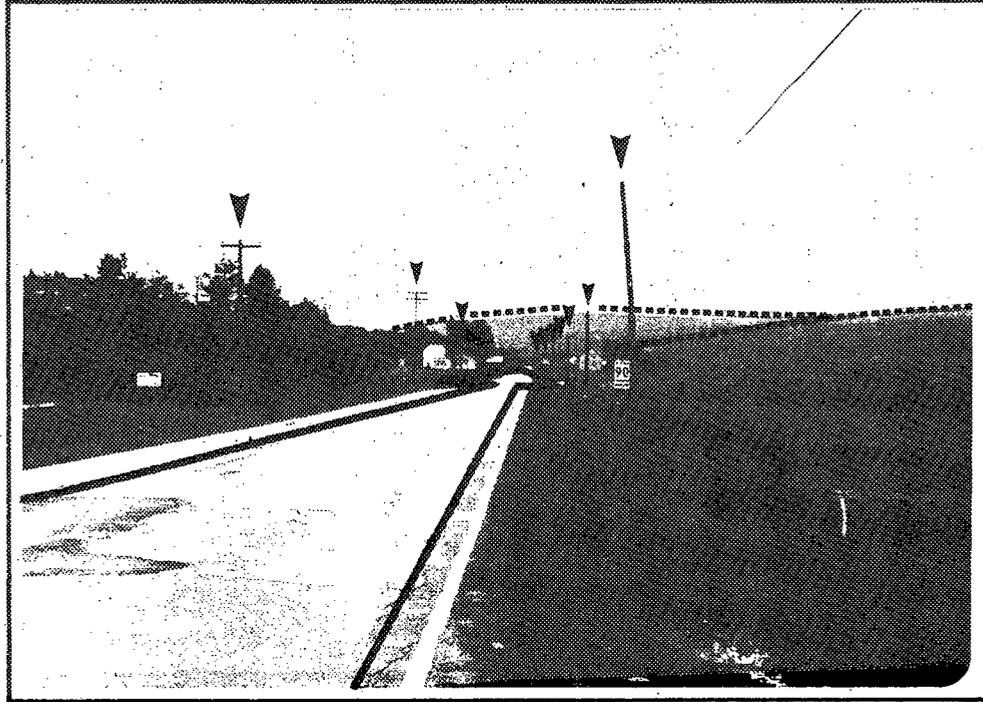


FIGURE 21 (point 8)* - La route très rectiligne et la répétition d'un double alignement de poteaux forment un paysage linéaire. Les versants ouest ceinturent fortement toutes les vues et constituent les arrière-scènes régionales.

* Se référer à la figure 26 pour la localisation.

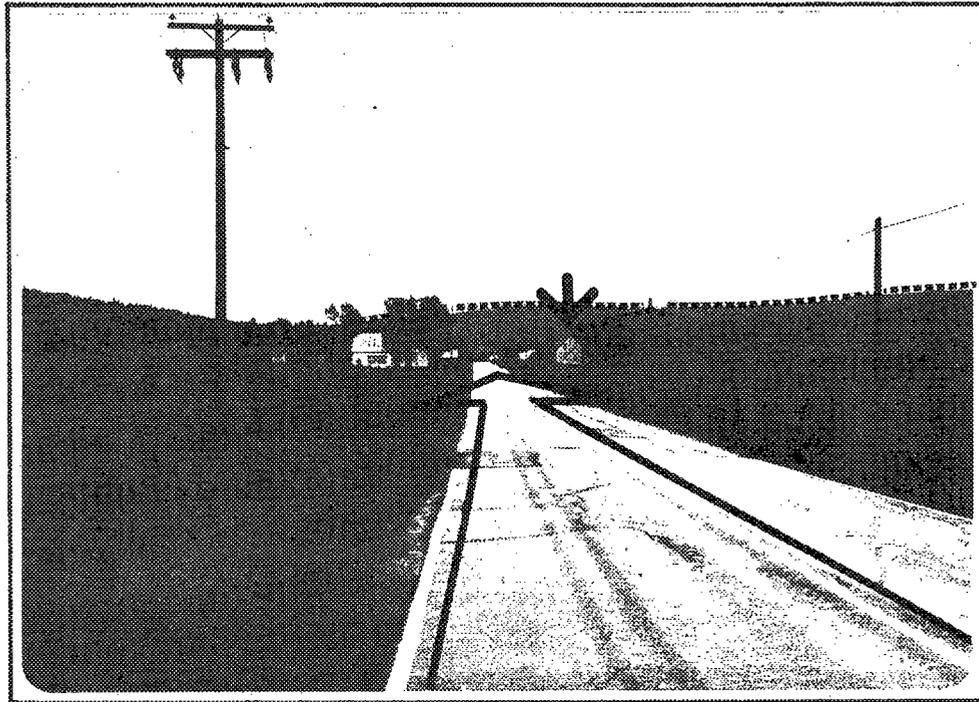


FIGURE 22 (point 9)* - La linéarité du paysage (route, poteaux, clôtures) fait ressortir une habitation d'intérêt patrimonial, sise du côté dégagé de la plaine agricole (maison Heppell).

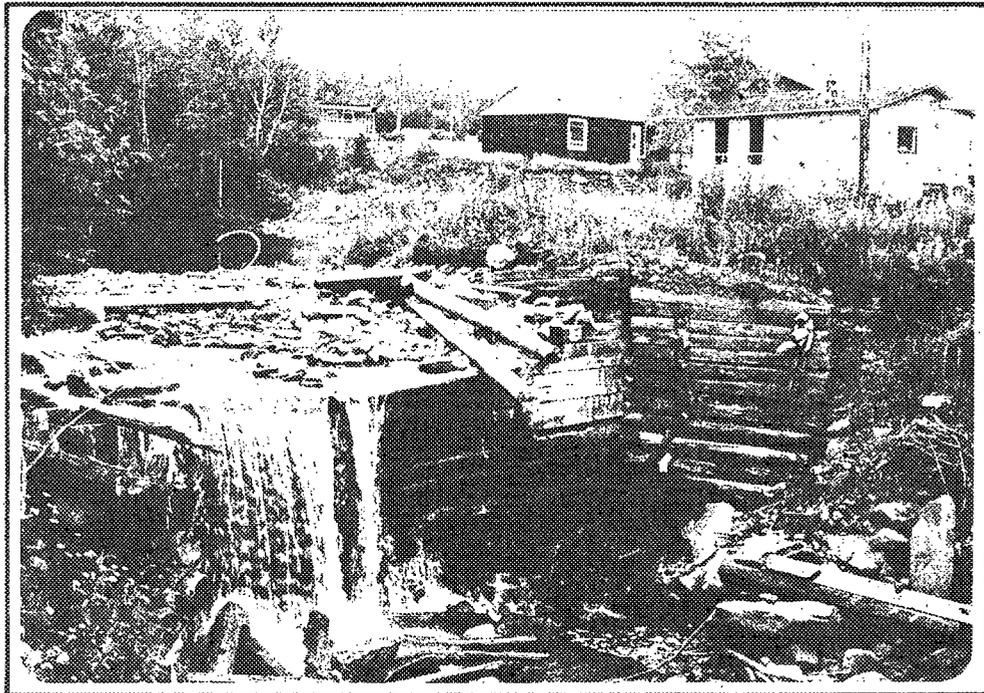


FIGURE 23 (zone G)* - Dans un espace de fermeture, un petit étang artificiel et le ruisseau Lajoie ajoutent de la diversité dans le paysage. Toutefois, les abords très dégradés du ruisseau et la concentration quelque peu désordonnée de bâtiments (tels motel, restaurant, résidences, etc.) minimisent le caractère naturel des lieux.

* Se référer à la figure 26 pour la localisation.

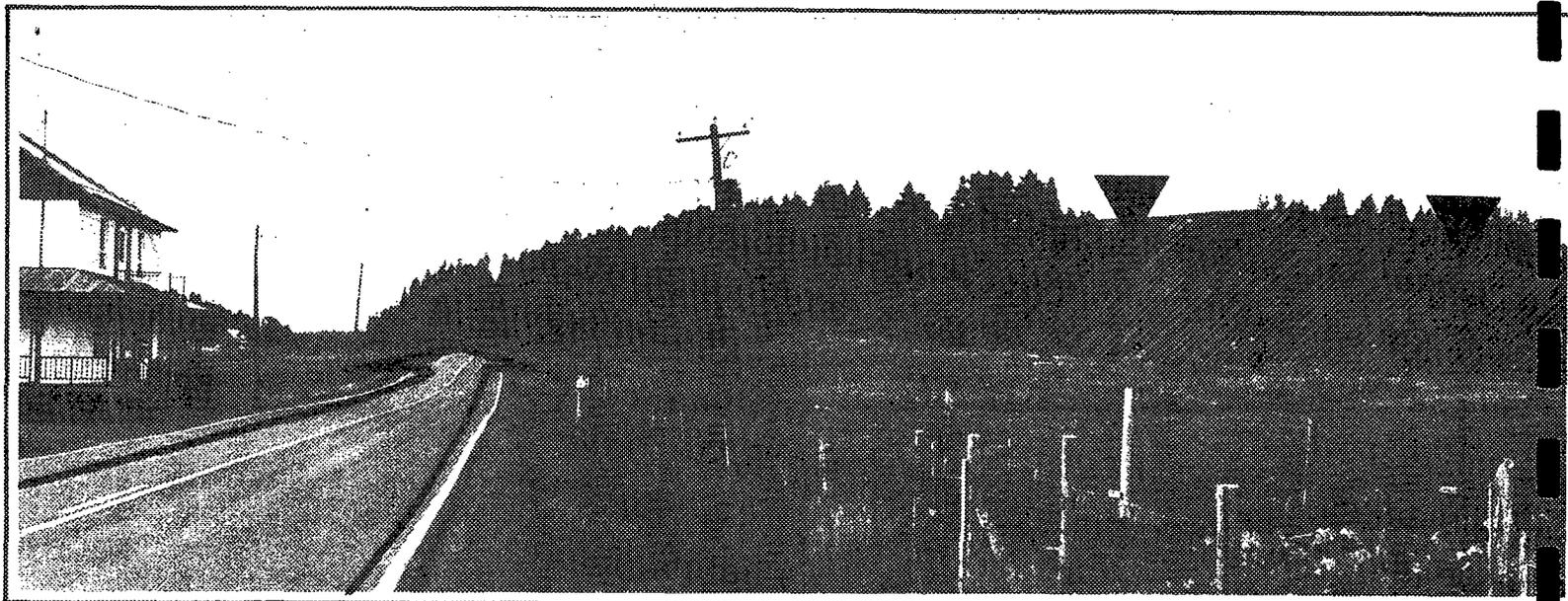


FIGURE 24 (point 15)* - Une zone d'extraction qui forme une limite visuelle locale, domine l'environnement et altère quelque peu les champs visuels définissant un paysage à vocation agricole.

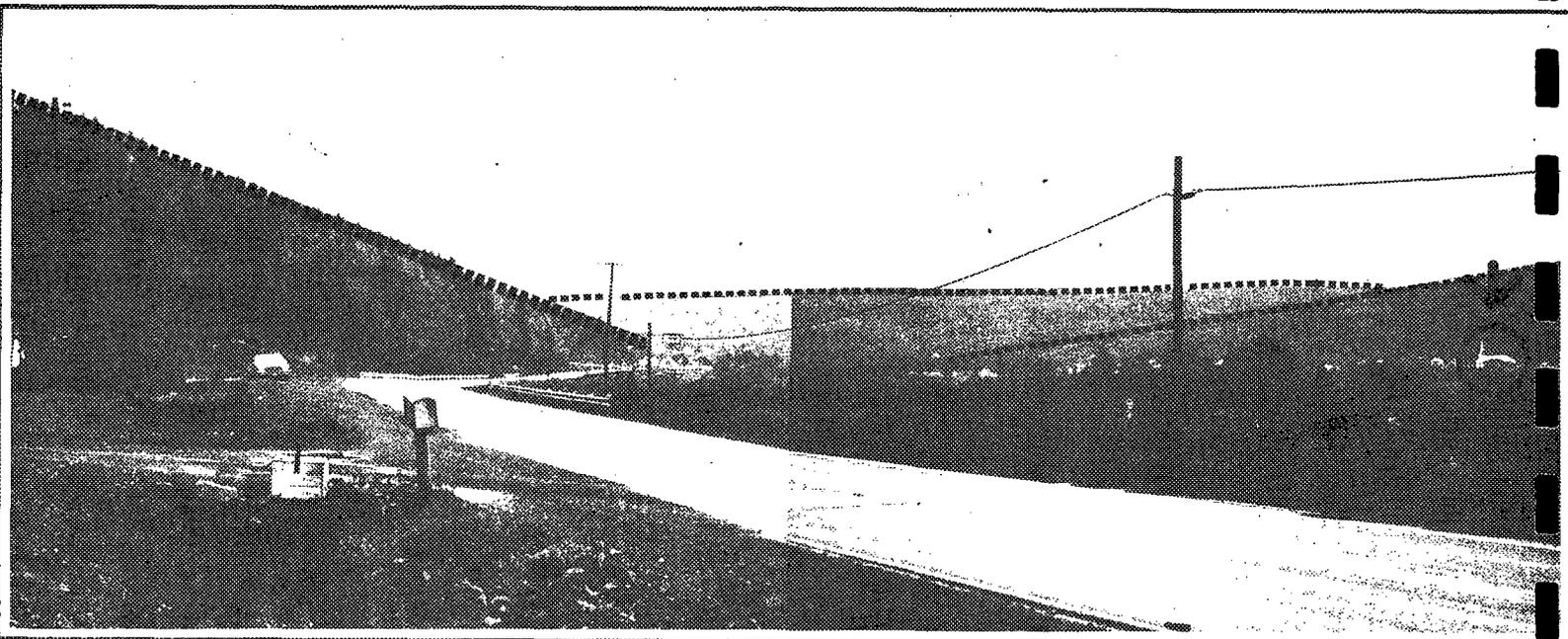
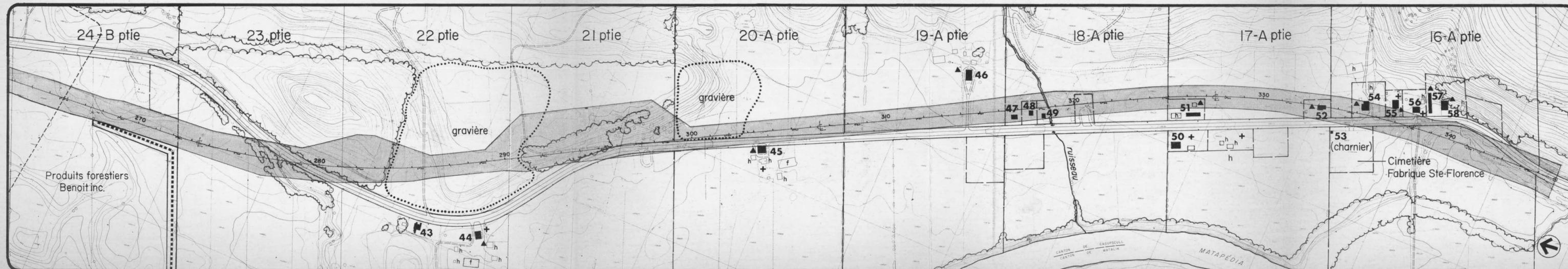
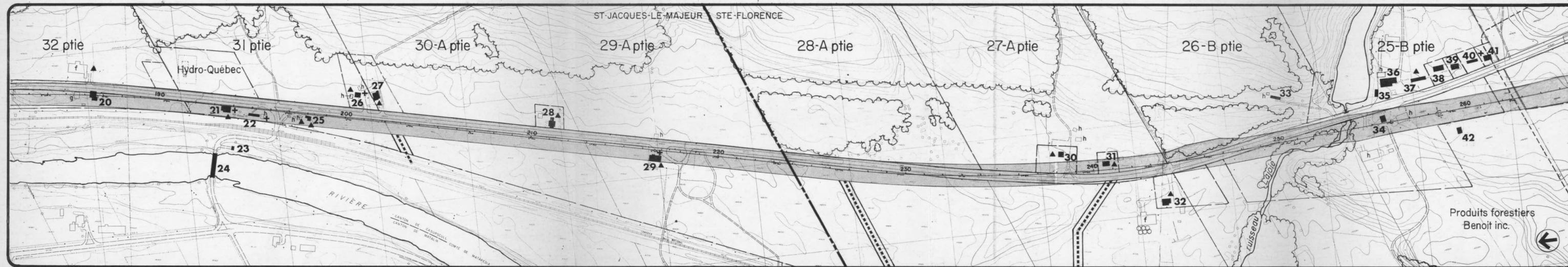
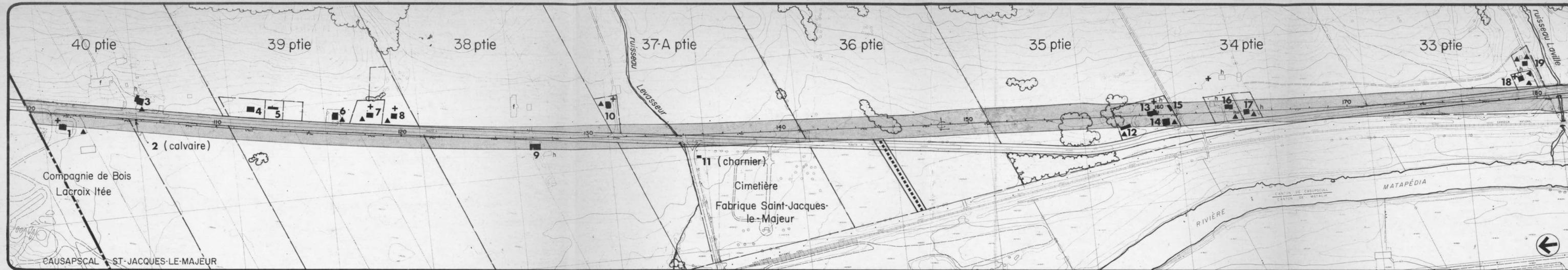


FIGURE 25 (point 16)* - Découverte progressive du village de Sainte-Florence dominé par l'église qui s'affirme comme point de repère majeur. Perte du caractère agricole qui s'estompe graduellement face à la dominance de la topographie et de la végétation.

* Se référer à la figure 26 pour la localisation.



ÉTUDE D'IMPACT
SUR L'ENVIRONNEMENT

**ROUTE 132
de Sainte-Florence à
Causapschal**

figure 27
**L'EMPRISE DU TRACÉ
ET LES ÉLÉMENTS BÂTIS**

- limite municipale..... ————
- ligne de propriété..... - - - - -
- numéro de référence aux fiches..... 46
- puits..... +
- puisard..... ▲
- boisé..... ☁
- gravière..... ○
- servitude de drainage..... ————
- bâtiment de ferme /
hangar / garage..... f/h/g

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

échelle 1: 5000

date : août 1984

préparé par pluram inc.

5

**Méthodologie d'évaluation
des impacts**

5. METHODOLOGIE D'EVALUATION DES IMPACTS

Avant de procéder à la description détaillée des impacts au chapitre suivant, nous ferons état dans la présente section, sous forme succincte, de la méthodologie utilisée aux fins d'évaluation des impacts spécifiques. Pour de plus amples explications, le lecteur trouvera à l'annexe 7 une description détaillée de la démarche méthodologique.

5.1 OBJECTIFS DE LA METHODOLOGIE

Les outils méthodologiques proposés nous permettront d'évaluer de façon systématique et sur une base comparable les impacts rattachés aux diverses composantes environnementales à l'étude, soit les milieux biophysique, humain, agricole, visuel ainsi que les composantes patrimoniale et archéologique.

5.2 LES INDICATEURS D'INTENSITE

Afin de caractériser les impacts sur le plan spatial, temporel et environnemental, nous ferons intervenir trois indicateurs distincts:

- . l'étendue de la perturbation peut être ponctuelle, partielle ou générale: elle se détermine en fonction de la proportion, soit en terme de dénombrement, de superficie ou de distance, d'un élément ou groupe d'éléments d'une composante environnementale touchée;
- . la durée de la perturbation est permanente si les effets sur l'environnement sont irréversibles; elle est considérée temporaire si l'élément perturbé peut retrouver après un certain temps sa condition ou sa forme originale;
- . la valeur environnementale de l'élément touché peut être forte, moyenne ou faible; elle exprime la représentativité ou le rôle de cet élément par rapport à un écosystème ou aux valeurs que véhicule une société.

5.3 LES CATEGORIES D'IMPACTS

Nous faisons référence ici à quatre grandes catégories d'impacts employées dans le chapitre descriptif des impacts mais qui n'interviendront pas comme tel dans l'élaboration de la méthodologie d'évaluation:

- . les impacts potentiels relèvent d'effets similaires que l'on retrouve dans des projets de même nature que celui à l'étude;
- . les impacts spécifiques du projet sont inhérents au projet à l'étude et aux particularités mêmes de la zone d'étude;

- . les impacts différentiels s'expliquent en fonction de l'écart constaté entre les effets de la présente et de la future route;
- . les impacts résiduels proviennent quant à eux de l'intensité des impacts, une fois mises en oeuvre les mesures de mitigation qui visent à en atténuer les effets.

5.4 EVALUATION DE L'INTENSITE DE L'IMPACT

L'impact sera exprimé en fonction de trois classes d'intensité, soit forte, moyenne ou faible. Un impact de forte intensité entraînera une déstructuration de l'élément environnemental tel que sa fonction ou sa représentativité sera annihilée. L'impact de moyenne ou faible intensité se présentera plutôt comme un effet déstabilisateur sur l'équilibre original de l'élément touché, tout en ne remettant pas en cause cependant sa représentativité ou sa fonction fondamentale.

L'évaluation de l'intensité de l'impact résulte finalement de la prise en considération des trois indicateurs décrits précédemment, soit l'étendue, la durée et la valeur environnementale. Toutefois, l'emploi de ces indicateurs sera différencié comme suit:

- . l'indicateur de durée ne sera considéré que lorsqu'il a un caractère permanent; les impacts de durée temporaire ne sont pas retenus; précisons cependant que certaines activités de caractère temporaire, rattachées surtout aux opérations de construction, peuvent entraîner des impacts permanents, lesquels seront décrits et analysés;
- . l'indicateur d'étendue interviendra pour l'ensemble des composantes;

- . l'indicateur de la valeur environnementale n'interviendra que pour le milieu biophysique et les composantes qualitatives, i.e. le patrimoine architectural, le potentiel archéologique et le milieu visuel; quant aux milieux humain et agricole, l'indicateur de la valeur environnementale ne s'est pas révélé pertinent pour les fins de la présente évaluation.

5.4.1 LES COMPOSANTES BIOPHYSIQUE, PATRIMONIALE, ARCHEOLOGIQUE ET VISUELLE

Pour ces composantes, le tableau croisé apparaissant ci-après montre l'intensité de l'impact résultant des différentes combinaisons possibles entre les indicateurs d'étendue et de valeur environnementale.

TABLEAU 23: GRILLE D'EVALUATION DE L'INTENSITE DES IMPACTS POUR LES COMPOSANTES BIOPHYSIQUE, PATRIMONIALE, ARCHEOLOGIQUE ET VISUELLE

VALEUR ENVIRONNEMENTALE	ETENDUE		
	GENERALE	PARTIELLE	PONCTUELLE
Forte	Forte	Forte	Moyenne
Moyenne	Forte	Moyenne	Faible
Faible	Moyenne	Faible	Faible

5.4.2 LE MILIEU HUMAIN

5.4.2.1 CADRE BATI ET UTILISATION DU SOL

Le tableau 24 montre les critères quantitatifs de pondération nous permettant d'évaluer l'étendue de l'impact en terme d'utilisation potentielle d'un terrain affecté par le projet, en tenant compte des limites de propriété comme cadre spatial de référence.

De façon globale, les répercussions du projet sur le cadre bâti et l'utilisation du sol peuvent s'articuler selon que le bâtiment principal se retrouve dans ou à l'extérieur de l'emprise projetée.

Le bâtiment principal qui se retrouve dans l'emprise projetée signifiera un impact de forte intensité et d'étendue générale; l'exception à la règle ici concerne les bâtiments principaux autres que résidentiels pour lesquels nous avons attribué un impact moyen.

En ce qui concerne le bâtiment principal sis à l'extérieur de l'emprise projetée ou le terrain vacant (sans bâtiment principal), le tableau 24 nous fait voir les différentes possibilités quant aux classes d'intensité d'impacts. L'intensité de l'impact sur les terrains affectés par l'expropriation pourra même varier selon deux critères en particulier, i.e. en fonction:

- . de la proportion des superficies ou marges de recul affectées par le projet, par rapport à leur dimension d'origine;
- . et des seuils minimums généralement attribués pour la viabilité d'un terrain, i.e. une marge de recul avant de 9 mè-

TABLEAU 24: MATRICE D'EVALUATION POUR LES BATIMENTS PRINCIPAUX SITUES HORS DE L'EMPRISE PROJETEE OU LES LOTS SANS BATIMENT PRINCIPAL

% DE LA SUPERFICIE OU DE LA MARGE DE RECU AFFECTEE	SUPERFICIE RESIDUELLE < 1 500 m ² (1)			SUPERFICIE RESIDUELLE ≥ 1 500 m ²		
	MARGE DE RECU (2) < 9 m	MARGE DE RECU ≥ 9 m	LOT VACANT	MARGE DE RECU < 9 m	MARGE DE RECU ≥ 9 m	LOT VACANT
PONCTUELLE - 0 - 25%	Faible	Faible	Faible	Faible	Faible	Faible
PARTIELLE - 25 - 50%	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Faible	Faible
PARTIELLE - 50 - 75%	Forte	Forte	Forte	Moyenne	Moyenne	Moyenne
GENERALE - 75% ET PLUS	Forte	Forte	Forte	Forte	Moyenne	Moyenne

(1) La superficie ou la marge de recul résiduelle résulte de la soustraction de la valeur affectée par le projet à celle prévalant à l'origine.

(2) Il s'agit de la marge de recul avant, soit la distance séparant la façade avant du bâtiment principal de l'emprise de la route.

tres du bâtiment principal par rapport à l'emprise d'une route ainsi qu'une superficie minimale de 1 500 mètres carrés permettant d'y installer des installations pour l'épuration des eaux et l'alimentation en eau potable.

5.4.2.2 LE REGLEMENT DE CONTROLE INTERIMAIRE DE LA M.R.C.

Il s'agit de déterminer pour un lot vacant ou construit, si le projet a pour effet de le rendre dérogatoire, compte tenu des prescriptions du règlement de contrôle intérimaire de la M.R.C. de la Matapédia portant sur les dimensions minimales à respecter en milieu rural pour l'implantation d'une résidence ou commerce (1).

Ainsi, un lot devenu non conforme (inférieur à 3 000 mètres carrés de superficie) aux prescriptions de la M.R.C. suite à la soustraction d'une parcelle après expropriation, subira un impact fort.

Pour les lots ou terrains déjà dérogatoires audit règlement, le projet routier ne pourra entraîner que des impacts nuls, même s'il a pour effet d'accentuer l'état de dérogation par la soustraction d'une portion de la superficie ou de la marge de recul.

5.4.2.3 LE CLIMAT SONORE

La classification de l'intensité de l'impact différentiel pour le climat sonore engendré par le projet, compte tenu de

(1) Nous ferons ici principalement référence à la norme de superficie minimale pour un lot de 3 000 mètres carrés ou de 4 000 mètres carrés en bordure d'un lac ou cours d'eau ainsi que de la marge de recul de 9 mètres.

la circulation actuelle et projetée résulte de l'application d'une méthode basée sur l'utilisation d'un abaque, lequel tient compte à la fois de l'augmentation nette du nombre de décibels et des niveaux sonores actuels et projetés.

5.4.3 LE MILIEU AGRICOLE

Comme pour le milieu humain, le cadre de référence spatiale coïncide avec les limites de propriété. De façon théorique, l'intensité de l'impact peut se définir globalement comme suit:

• Forte intensité

La viabilité même de l'exploitation est remise en cause et la poursuite de l'activité, selon sa définition originale (limites de propriété, mode de production) n'apparaît plus possible si l'on désire rester à un seuil de rentabilité minimal.

• Moyenne intensité

La viabilité de l'exploitation n'est pas remise en cause mais nécessite des réaménagements plus ou moins importants dans le mode de production.

• Faible intensité

L'exploitation touchée ne subit pas de réduction sensible du niveau de productivité, les pertes étant en deçà de la marge de manoeuvre de l'appareil de production.

6

**Description et évaluation
des impacts**

6. DESCRIPTION ET EVALUATION DES IMPACTS

6.1 DEMARCHE PROPOSEE

L'objectif fondamental de la présente section vise essentiellement à identifier, décrire, puis évaluer, selon la méthodologie décrite au chapitre précédent, les impacts possibles du projet routier à l'étude pour chacune des composantes passées en revue dans la partie des inventaires.

Outre les impacts potentiels et spécifiques, le présent chapitre traite également des mesures de mitigation ainsi que des impacts résiduels; cette démarche facilitera d'une part une compréhension suivie de la problématique environnementale du projet et, d'autre part, permettra d'éviter une description trop redondante des impacts.

L'analyse des impacts du projet routier sera articulée en fonction de trois étapes bien distinctes:

- 1. l'identification des impacts potentiels et spécifiques,** qui est également appuyée pour chaque composante affectée d'un tableau synoptique faisant état de la valeur environnementale, de l'étendue et de l'intensité de l'impact.
- 2. les mesures de mitigation** ou les correctifs à apporter afin d'amenuiser les conséquences du projet sur son environnement; sont également incluses à cette étape des recommandations d'ordre plus général;

3. et, une dernière étape dans laquelle on statue d'une part sur les impacts résiduels les plus significatifs et, d'autre part, sur les conséquences globales du projet pour la composante environnementale affectée.

A la fin du présent chapitre, le lecteur pourra également référer aux figures 33 et 34, à la cartographie des impacts spécifiques et des principales mesures de mitigations prévues.

6.2 DEFINITION DES PRINCIPAUX DESCRIPTEURS DU PROJET

Afin de faciliter au lecteur la meilleure compréhension possible de la nature et de la portée des impacts décrits aux pages suivantes, nous apporterons une définition succincte des principaux descripteurs du projet reliés à la construction, la présence et l'entretien de la route.

. La construction

Les opérations de la construction de la route projetée sur une distance de 7,2 kilomètres peuvent être regroupées séquentiellement en cinq grandes étapes:

- le déboisement de l'emprise de la route dans la partie expropriée;
- le décapage de la couche superficielle de terrain ou l'enlèvement de la couche asphaltée actuelle;
- les travaux de dynamitage, de remblai et déblai occasionnés par la présence de collines ou dépressions;

- les travaux de fondation de la route composée de gravier concassé et d'emprunts granulaires;
- le pavage et la finition de la route, incluant également l'épandage de terre végétale ainsi que l'engazonnement ou la plantation aux extrémités de l'emprise.

La construction de la route impliquera également la circulation de la machinerie et de camions lourds pour le transport des matériaux utilisés.

. La présence de l'ouvrage

On ne fait référence ici qu'à l'existence statique de la route projetée, y compris son emprise. La conséquence directe de la présence de l'ouvrage consiste donc en tout premier lieu à une perte définitive d'un espace donné se retrouvant à l'intérieur des limites de l'emprise prévue.

. L'entretien et l'utilisation

L'entretien de la route consiste principalement aux divers travaux routiniers de réfection de la voie (accotement et pavage), d'entretien des fossés et ponceaux, ainsi que l'épandage de sable et sels de déglacage durant la saison hivernale. Les inconvénients reliés à la circulation sont également compris à cette rubrique.

6.3 LE MILIEU BIOPHYSIQUE

6.3.1 IDENTIFICATION DES IMPACTS

6.3.1.1 GENERALITES

Plusieurs impacts du projet sur le milieu biophysique, notamment sur les ruisseaux, découleront de la phase de construction. Ces impacts dont les effets risquent d'être permanents seront traités de façon spécifique à la section suivante (6.3.1.2).

La présence physique de l'infrastructure routière implique quant à elle la perte définitive d'habitats (superficies) naturels propices à la faune ailée, terrestre et aquatique.

En ce qui concerne l'entretien de l'infrastructure routière prévue, il s'agirait d'impacts différentiels mais permanents pour lesquels le niveau d'intensité résulte nécessairement d'une comparaison avec les effets engendrés déjà par la route actuelle, du moins dans le contexte du projet à l'étude.

Nous considérons ici comme impact potentiel, l'épandage de sables et de sels de déglacade dont une certaine quantité, transportée par les eaux de ruissellement de la chaussée jusqu'à un cours d'eau, pourrait hypothétiquement y provoquer par un phénomène d'accumulation (à court ou moyen terme) une détérioration de la qualité physico-chimique de l'eau et des habitats aquatiques. Dans le cas précis de ce tronçon routier, puisqu'il n'y aura pas d'augmentation dans la quantité des épandages suite à la réalisation du projet, nous n'entrevoions pas d'impact significatif au niveau de la faune aquatique.

6.3.1.2 IMPACTS SPECIFIQUES

Comme nous pouvons le constater au tableau 25, les impacts sur le milieu biophysique reliés spécifiquement au projet routier sont pour la plupart de faible intensité. Rappelons que l'emprise proposée suit sensiblement le tracé existant en bordure duquel on retrouve déjà une occupation humaine de nature intensive ou extensive telles l'habitation ou l'agriculture.

Les impacts affectent 8 secteurs distincts le long du tracé à l'étude; le plus significatif, de moyenne intensité, résulte de la traversée du ruisseau Lajoie. Les autres impacts sont ceux reliés à la traversée, sans modification de leur cours, des ruisseaux Levasseur et Laville, à la perte d'une partie de quatre peuplements forestiers et aux déblais dans le secteur des gravières.

Il faut également apporter une attention plus particulière à l'impact de faible intensité pour les déblais créés par les travaux de construction dus à la présence d'un flanc de colline sis dans les limites de l'emprise projetée.

a) Les boisés

Aucun des boisés affectés par le projet ne représente en soi un milieu écologique de forte ou moyenne valeur environnementale, en raison de l'absence de caractéristiques telles la rareté d'un peuplement au niveau régional ou un regroupement de conditions particulières qui pourraient y favoriser une espèce animale. Les peuplements altérés se retrouvent aux cinq endroits identifiés ci-après aux chaînages:

- . 145+00
- . 155+00 à 158+00
- . 244+00 à 248+00
- . 277+00 à 285+00
- . 291+00 à 298+00.

Globalement, les répercussions du projet sur les peuplements forestiers représentent une perte permanente de superficie de près de 2,4 hectares; cette perte causera préjudice aux oiseaux et petits mammifères qui y trouvent une aire de subsistance et de reproduction.

Il faut retenir ici l'altération dans le secteur des gravières de deux peuplements constitués d'épinettes blanches, de faux-trembles et de peupliers baumiers. Vis-à-vis les chaînages 277+00 à 285+00, il y a perte d'une portion importante d'un peuplement sur une superficie d'un hectare alors qu'aux chaînages 291+00 à 298+00, un peuplement s'étendant sur 0,8 hectare sera entièrement détruit.

b) Les déblais

Notre attention se concentre ici aux endroits où l'aménagement routier nécessitera des déblais importants, i.e. principalement aux abords des deux collines boisées dans le secteur des gravières (chaînage 277+00 à 285+00 et 291+00 à 300+00). C'est à notre avis les deux seuls endroits, caractérisés par un impact de moyenne intensité, où le milieu subira à la fois une modification sensible de sa configuration physique et une perte sensible de peuplements (voir section précédente).

c) Les habitats sensibles: ruisseaux Lajoie, Levasseur et Laville

Des trois ruisseaux mentionnés ci-dessus, c'est le ruisseau Lajoie qui présente la valeur environnementale la plus élevée puisqu'il constitue un écosystème varié. Les caractéristiques physiographiques et la végétation riveraine font en sorte qu'il s'agit d'un milieu très favorable à la faune ichthyenne (présence de sites à fort potentiel pour la fraye et la croissance de salmonidés) et la faune ailée, particulièrement la bécasse.

Des trois ruisseaux de la zone d'étude, seule le ruisseau Lajoie fera l'objet de répercussions sensibles (moyenne intensité) puisqu'il devra être relocalisé, parallèlement à la route projetée, sur une distance de 130 mètres. Quant aux ruisseaux Laville et Levasseur, habitats de plus faible valeur, les effets demeurent minimes (étendue ponctuelle, intensité faible) car la route prévue traversera perpendiculairement leur cours.

L'impact sur le ruisseau Lajoie, d'étendue partielle et de moyenne intensité, peut se résumer aux principaux effets suivants:

- . mise en suspension de sédiments lors des travaux de construction créant un phénomène de turbidité;
- . modification du profil du ruisseau sur une longueur de 130 mètres par sa relocalisation;
- . altération de la friche herbacée et déstabilisation des berges;
- . perte d'habitat pour la bécasse et la faune ailée ainsi que d'une aire à fort potentiel pour l'élevage de jeunes salmonidés.

En ce qui concerne plus particulièrement la faune ichthyenne, nous pouvons statuer sans grande équivoque que les effets seront très minimes dans le cas des ruisseaux Levasseur et Laville, en raison d'une part d'un potentiel écologique plus restreint (sans frayères) et de l'intervention limitée (faible superficie occupée et phénomène de turbidité restreint lors des travaux).

Quant au ruisseau Lajoie, la situation apparaît plus problématique car l'altération du couvert végétal des berges ainsi que la relocalisation du ruisseau sur une distance appréciable sont des effets directs qui sont potentiellement porteurs de conséquences permanentes sur les conditions de base de la vie aquatique (courants, phénomènes de sédimentation par l'érosion des berges, température de l'eau, qualité physico-chimique de l'eau). Ces conséquences pourraient faire en sorte que le ruisseau Lajoie, du moins dans sa partie à proximité du tronçon routier, devienne moins réceptif que par le passé pour l'habitat ichthyologique.

Cet impact demeure toutefois d'intensité moyenne, car il ne concerne qu'une portion du ruisseau Lajoie (tronçon 6). Les probabilités que cet impact s'étende jusqu'aux sections à plus fort potentiel (fosses, frayère) demeurent minimales à cause de la distance appréciable et des sinuosités du ruisseau qui séparent le tronçon affecté des sites à plus fort potentiel, deux facteurs qui favorisent le dépôt des particules en suspension dans le lit du cours d'eau.

Pour ce qui est du saumon dont l'accès aux trois tributaires de la rivière Matapédia est très limité en raison du faible débit et de la grande taille des poissons à la période de fraie, la seule interrelation potentielle qui existe entre le projet et la ressource salmonidée de la rivière Matapédia pourrait à la limite consister à la mise en suspension de particules fines lors des travaux de construction de la route qui, charriées par le courant des trois tributaires, atteindraient leur embouchure avec la rivière. Il s'agit toutefois d'une situation hypothétique dont les effets demeurent nettement minimales et peu significatifs si on les compare avec la présence de turbidité dans la rivière qui est engendrée régulièrement par des phénomènes naturels (pluies, crues printanières).

TABLEAU 25: LES IMPACTS SPECIFIQUES SUR LE MILIEU BIOPHYSIQUE

LOCALISATION/ CHAINAGE	DESCRIPTION DE L'IMPACT	EVALUATION DE L'IMPACT		
		ETENDUE	VALEUR EN- VIRONNEMENTALE	INTENSITE
135+00	<ul style="list-style-type: none"> Aménagement d'un ponceau de 900 mm de diamètre et de 22 mètres de longueur. Traversée du ruisseau Levasseur ne modifiant pas son parcours actuel. Perte de berges colonisées par une végétation arbustive et herbacée suite à l'élargissement de l'emprise sur une longueur de 30 mètres. 	Ponctuelle	Faible	Faible
145+00	<ul style="list-style-type: none"> Destruction sur 1 000 mètres carrés d'une partie d'un petit peuplement forestier mixte, à dominance de peupliers baumiers avec épinettes blanches et mélèzes (62,5% par rapport à la superficie totale de 1 600 mètres carrés). 	Partielle	Faible	Faible
155+00 à 158+00	<ul style="list-style-type: none"> Destruction sur 2 000 mètres carrés de deux petits peuplements de peupliers baumiers avec épinettes blanches et mélèzes (66,6% par rapport à la superficie totale de 3 000 mètres carrés). 	Partielle	Faible	Faible
182+00	<ul style="list-style-type: none"> Aménagement d'un ponceau de 2,4 x 1,8 mètres et 33 mètres de longueur. Traversée du ruisseau Laville ne modifiant pas son parcours actuel. Perte de berges en aval de l'emprise actuelle couvertes d'aulnes et de friche herbacée par l'élargissement de l'emprise sur une longueur de 27,4 mètres. 	Ponctuelle	Faible	Faible
244+00 à 248+00	<ul style="list-style-type: none"> Perte sur 1 500 mètres carrés de superficie de la bordure d'un peuplement composé de peupliers baumiers dont la hauteur peut varier de 12 à 17 mètres (6,5% par rapport à la superficie totale de 23 000 mètres carrés). Problèmes éventuels de stabilisation de pente et d'érosion en raison des déblais créés à flanc de colline. 	Ponctuelle	Faible	Faible
250+00 à 254+00	<ul style="list-style-type: none"> Aménagement d'un ponceau de 4,3 mètres x 2,4 mètres et d'une longueur de 23,8 mètres. Traversée du ruisseau Lajoie nécessitant sa relocalisation sur une distance de 130 mètres à l'extérieur de l'emprise actuelle. Perte d'aulnaie bien développée sur les berges (superficie de 1 350 mètres carrés) La partie du ruisseau affectée (segment 6) possède un fort potentiel pour l'élevage de jeunes salmonidés. 	Partielle	Moyenne	Moyenne
277+00 à 285+00	<ul style="list-style-type: none"> Perte sur une superficie de 10 500 mètres carrés d'une portion de deux peuplements constitués d'épinettes blanches, de peupliers baumiers et faux-trembles (23,3% par rapport à la superficie totale de 45 000 mètres carrés). Problèmes éventuels de stabilisation de pente et d'érosion en raison des déblais créés à même le flanc de la colline. 	Générale	Faible	Moyenne
291+00 à 298+00	<ul style="list-style-type: none"> Destruction de l'ensemble d'un peuplement dont l'essence dominante est l'épinette blanche (étendue de 8 500 mètres carrés). Importants déblais occasionnant une modification sensible dans le profil de la colline et érosion potentielle. 	Générale	Faible	Moyenne

6.3.1.3 MESURES DE MITIGATION ET RECOMMANDATIONS

Les répercussions des travaux de construction sur le milieu biophysique sont dans une certaine mesure réduites lorsque les travaux sont effectués en conformité avec l'ensemble de mesures et techniques appropriées contenues au Cahier des charges et devis généraux du ministère des Transports du Québec, que l'entrepreneur est tenu de respecter.

Dans le but d'optimiser le projet sur le plan de l'environnement biophysique, les mesures de mitigation plus spécifiques portent sur la protection des habitats aquatiques, i.e. qualité de l'eau, lit et berges des trois ruisseaux permanents; ces mesures s'appliquent également aux deux ruisseaux intermittents situés près de la limite sud du tronçon routier. Le tableau 26 décrit en détail ces mesures de mitigation.

Quant à la perte de superficies des boisés, leur valeur restreinte sur le plan écologique ainsi que l'étendue relativement limitée de l'intervention projetée ne militent pas en faveur de mesures de mitigation spécifiques.

6.3.1.4 IMPACTS RESIDUELS ET CONCLUSION

Les conséquences du projet à l'étude sur le milieu biophysique demeurent dans leur ensemble faibles. L'ensemble des mesures de mitigation proposées minimiseront les effets environnementaux, lesquels rappelons-le ne représentent aux endroits spécifiés précédemment que des impacts de faible intensité, exception faite pour la traversée du ruisseau Lajoie et du secteur des bancs d'emprunt où l'impact est de moyenne intensité. Dans ces cas, l'application des mesures de mitigation recommandées réduira les impacts de moyenne intensité à un niveau de faible intensité.

TABLEAU 26: MILIEU BIOPHYSIQUE - MESURES DE MITIGATION RECOMMANDEES

MILIEU AQUATIQUE	BERGES ET TALUS
<ul style="list-style-type: none"> . Effectuer les travaux en bordure des ruisseaux entre la mi-juillet et la mi-septembre, soit après la montaison du saumon dans la rivière Matapédia et avant le début de la période de fraie de la truite. . Dans les fossés et décharges qui se déversent dans un ruisseau, aménager immédiatement en amont de l'embouchure un bassin de sédimentation aux dimensions appropriées afin de capter au maximum les particules en suspension. . Remettre le lit des cours d'eau à l'état naturel immédiatement après la fin des travaux . Afin de minimiser l'érosion et ne pas créer d'obstacle aux migrations de poissons, les ponceaux devront être aménagés de façon à ce que: <ul style="list-style-type: none"> . la vitesse d'écoulement ne soit pas accélérée . l'entrée et la sortie du ponceau ne forment pas de dénivellations avec le lit du cours d'eau; . le fond ou le radier du ponceau soit au minimum à 30 centimètre sous le niveau du lit naturel du cours d'eau; . dans le cas du ruisseau Lajoie, briser la régularité de l'écoulement par la disposition de grosses roches "en chicane" dans le ponceau. 	<ul style="list-style-type: none"> . Minimiser le déboisement des berges aux abords des ponceaux. . Stabiliser les berges et talus au besoin, par la plantation d'arbustes sur 10 mètres de largeur aux endroits perturbés. . Dans le cas précis du ruisseau Lajoie, procéder à la plantation d'arbustes sur toute la partie de la berge "est" sise au bas du remblai de la route. . Stabiliser et reboiser les pentes dans le secteur des bancs d'emprunt; les détails de plantation sont précisés à la section 6.7 portant sur le milieu visuel. Cette stabilisation se fera à l'intérieur de l'emprise du ministère des Transports du Québec.

6.4 LE MILIEU AGRICOLE

6.4.1 GENERALITES

Les impacts potentiels liés à la construction d'une infrastructure routière peuvent être décrits de façon générale comme suit:

- la poussière soulevée par le passage de camions et de la machinerie;
- la compaction du sol et création d'ornières causés par le passage de la machinerie hors de l'emprise permanente;
- les dommages possibles aux aménagements existants (ponceaux, clôtures, fossés);

Les impacts reliés à la construction d'une infrastructure routière sont de faible intensité, étant de façon générale de durée temporaire et/ou d'étendue ponctuelle.

Quant aux impacts potentiels liés à la présence de la route, ils incluent:

- la perte de la ressource sol en regard de sa valeur marchande et de son potentiel de production agricole;
- la déstructuration foncière due au phénomène de morcellement et de parcelles enclavées non affectées par l'emprise elle-même;
- ainsi que les diverses difficultés d'exploitation telles le passage sur la route d'animaux et de la machinerie agricole sur une plus grande distance, due à une largeur accrue de l'emprise.

Pour les impacts occasionnés par la présence de l'infrastructure routière, l'évaluation devient alors plus complexe, ceci en raison d'une multitude de cas différents qui peuvent se présenter, compte tenu par exemple: de l'importance des résidus, les types de culture et de production ou encore la localisation des bâtiments et infrastructures de l'exploitation agricole.

6.4.2 IMPACTS SPECIFIQUES

A l'appui du présent texte, le lecteur devra référer aux tableaux 27 et 28, le premier décrivant les superficies affectées par exploitation, le deuxième faisant état de façon détaillée de l'intensité et de la nature des impacts.

6.4.2.1 PORTRAIT D'ENSEMBLE

Nous constaterons dans les lignes qui suivent que la plupart des répercussions dues au projet routier s'identifient presque exclusivement à la perte de la ressource sol.

En effet, comme on peut le remarquer au tableau 27, le projet engendrera pour chacune des 8 exploitations des pertes restreintes de superficies en culture ou de boisés commerciaux ainsi que de faibles sectionnements. De plus, aucun bâtiment ni infrastructure agricole (drains, points d'eau, monte-fumier) ne sera affecté.

TABLEAU 27: LES SUPERFICIES DES EXPLOITATIONS AGRICOLES AFFECTEES PAR L'EMPRISE PROJETEE (1)

IDENTIFICATION DE L'EXPLOITATION		TERRES AMELIOREES (FOURRAGE, CERE- LE, PATURAGE) (m2)	TERRES NON-AMELIOREES		GRAND TOTAL (m2)
CHAINAGES	FRICHE (m2)		BOISES (m2)		
1 * (2)	100+00 à 110+00	3 656,6	-	-	3 656,6
2	121+00 à 131+00	6 601,0	-	-	6 601,0
3	110+00 à 120+00 et 130+00 à 140+00	13 567,2	-	-	13 567,2
4	141+00 à 151+00	12 700,0 (1 400,0)		1 400,0	14 100,0
5 *	151+00 à 191+00 344+00 et 345+00	30 507,2 (3 600,0)	2 473,6	2 000,0	34 980,8
6 *	202+00 à 243+00	24 671,8	-	-	24 671,8
7	272+00 à 299+00	11 915,7 (4 000,0)	-	18 500,0	30 415,7
8	299+00 à 333+00	35 995,7 (3 750,0)	-	-	35 995,7
TOTAL		139 615,2 (12 750,0)	2 473,6	21 900,0	163 988,8

(1) Ne comprend pas le sectionnement des parcelles affectées par les servitudes de drainage.

(2) No de référence au producteur agricole

* Résidence d'agriculteur affectée par le projet routier.

(...) Superficies sectionnés par l'emprise projetée

Le projet routier signifie la perte de sols à potentiel agricole sur 20 hectares, dont la majeure partie (16 hectares) est détenue par les exploitants de la zone d'étude (1).

Les parcelles prélevées par le projet routier ainsi que les quatre enclavements (parcelles cernées entre la nouvelle et l'ancienne emprise) affectant les producteurs totalisent 14,0 hectares de terres améliorées, 0,2 hectare en friche et 2,2 hectares de boisés, soit une superficie globale de 16,4 hectares.

Quant à l'usage des terres améliorées, elle peut se ventiler comme suit:

. culture fourragère:	4,3 hectares
. culture céréalière:	7,0 hectares
. pâturage:	2,7 hectares

En somme, le projet routier n'engendre pas d'effet destructurant significatif sur le milieu agricole en raison d'un étalement régulier des empiètements tout le long de son parcours.

6.4.2.2 LES PERTES DE SUPERFICIES AMELIOREES DANS L'EMPRISE PROJETEE

Si on se limite à la perte de superficies en terres améliorées se retrouvant dans l'emprise projetée, il appert que le projet routier n'engendre que des impacts de faible intensité, la perte moyenne par exploitation étant de 1,7 hectare (2).

(1) L'écart constaté entre les deux superficies s'explique par la présence de 4 hectares en friche affectés qui ne sont pas détenus par des producteurs, soit à titre de propriétaires ou de locataires.

(2) La perte moyenne par exploitation pour l'ensemble des superficies en terres améliorées et non-améliorées est de 2,0 hectares.

Ce sont les producteurs no 5, 6 et 8 avec des pertes de superficies respectives de 2,6, 2,5 et 3,2 hectares qui sont le plus touchés en ce qui concerne les terres améliorées. Quant à la proportion des terres agricoles prélevées par rapport à la superficie totale en culture pour chacune des exploitations, il ressort que c'est le producteur no 8 qui est le plus affecté, soit en raison d'une proportion de 2,9% (3,2 hectares dans l'emprise par rapport à 111 hectares en exploitation).

6.4.2.3 LE SECTIONNEMENT DES TERRES

Les difficultés d'exploitation occasionnées par la présence de parcelles enclavées peuvent s'identifier à deux cas distincts, soit:

- . les parcelles résiduelles entre l'ancienne et la nouvelle emprise;
- . les parcelles sectionnées par la présence de servitudes de drainage sur les terres agricoles.

Dans le premier cas, le sectionnement des terres est très peu significatif; il totalise 1,2 hectare dans le cas de sectionnements rattachés aux exploitations agricoles et une superficie d'égale étendue, non intégrée cette fois-ci aux dites exploitations. La localisation et les superficies de ces parcelles s'établissent comme suit:

- . 145+00 à 151+00: 1 400 mètres carrés en fourrage
- . 151+00 à 158+00: 3 600 mètres carrés en pâturage
- . 272+00 à 277+00: 4 000 mètres carrés en avoine
- . 258+00 à 272+00: 12 700 mètres carrés en friche (non producteur agricole)
- . 321+00 à 332+00: 3 750 mètres carrés en avoine
- . Total 25 450 mètres carrés

Pour l'exploitant agricole, il n'est pas évident, compte tenu des faibles superficies en cause, que celui-ci soit nécessairement intéressé à poursuivre la culture de ces parcelles et l'entretien. Cette rupture de l'exploitation impliquera des manoeuvres et du temps additionnel pour le travail de la machinerie que ne compensera pas nécessairement les bénéfices de la récolte.

Quant au deuxième cas, le sectionnement engendré par la présence de servitudes de drainage, la situation s'avère plus problématique en raison de plus grandes superficies affectées. Ainsi, la canalisation des eaux de ruissellement (1) de la future route nécessitera la présence de servitudes de drainage sur les exploitations suivantes:

- . Exploitation no 4: chaînage 145+00 - sectionnement d'une superficie en friche de 28 900 mètres carrés (2,8 hectares)
- . Exploitation no 6: chaînages 227+00 et 241+00 - sectionnement d'une superficie en culture de 20 hectares.

Outre la perte de sol productif, ces infrastructures hydrauliques engendrent des difficultés d'exploitation non-négligeables car le producteur devra contourner avec sa machinerie ces nouveaux fossés lors des opérations d'ensemencement et de récolte. Cet effet spécifique du projet routier entraîne donc à lui seul un impact de moyenne intensité pour l'exploitation no 6, dû à l'importance de la superficie sectionnée (20 hectares) qui fait déjà l'objet d'une culture céréalière.

Quant à l'exploitation no 4, l'intensité de l'impact demeure faible puisque la parcelle sectionnée, de plus faible étendue que dans le premier cas, est présentement laissée en friche (2,8 hectares).

(1) Cet ouvrage de canalisation est constitué de fossés à ciel ouvert qui achemineront les eaux de ruissellement de la route jusqu'à la rivière Matapédia; il prend la forme d'un trapèze d'une largeur de 2 mètres avec des pentes de 1V: 2H et se fait à l'intérieur de la servitude de 15 mètres de largeur.

6.4.2.4 LA SYLVICULTURE

L'impact de la présence de l'aménagement routier proposé consiste ici à la perte définitive de boisés sur une superficie couvrant environ 2,4 hectares, dont 2,2 hectares se retrouvent sur des exploitations agricoles. Cette perte de matière ligneuse représente un potentiel de coupe approximatif de 4 000 arbres, principalement constitués d'épinettes blanches et de peupliers.

Le projet n'aura toutefois de véritables répercussions sur le plan commercial que pour l'exploitation no 7. Pour cet agriculteur, il s'agit d'une perte éventuelle de revenus d'appoint provenant d'un potentiel ligneux s'étendant sur 1,8 hectares.

6.4.3 MESURES DE MITIGATION

Les mesures préventives et correctrices visant à minimiser les effets de l'ouvrage projeté sur le milieu agricole sont surtout d'ordre général et rattachées à la construction de la route.

Dans le cas de perte de superficie cultivée ou boisée, aucune mesure n'est possible (excluant les dédommagements remis aux agriculteurs) pour la perte permanente de rendements culturels.

Les mesures de mitigation rattachées aux impacts spécifiques concernent les problèmes causés par la création de résidus dont l'étendue est significative. Nous recommandons donc

dans le cas des chaînages 138+00 à 151+00, 272+00 à 277+00, et 304+00 à 325+00 la scarification de l'ancienne route, l'ameublissement des fondations, l'ajout de terre végétale et l'aménagement de nouveaux accès à ces parcelles afin de faciliter la poursuite des activités culturelles et l'accès au bétail.

Par ailleurs, la localisation des servitudes de drainage engendre respectivement un impact de faible et moyenne intensité sur les exploitations 4 et 6. Il faudra prévoir, du moins pour l'exploitation no 6 la traversée des canaux de drainage à l'aide de ponceaux aux endroits les plus appropriés, ceci afin de permettre la circulation de la machinerie agricole.

6.4.4 CONCLUSION

Outre l'exploitation no 6 touchée par les servitudes de drainage (impact de moyenne intensité), le projet routier n'engendre sur les 7 autres exploitations de la zone d'étude que des impacts de faible intensité rattachés à des pertes de superficies. Ces superficies affectées sont de faible étendue par producteur et leur étalement en bordure de la route n'entraîne pas de déstructuration notable.

La mesure correctrice envisagée pour amoindrir les effets engendrés par la présence des servitudes de drainage ne permettra pas cependant d'annuler, ni de réduire, l'impact de moyenne intensité sur l'exploitation no 6, à un niveau de faible intensité (impact résiduel).

TABLEAU 28: LES IMPACTS SUR LE MILIEU AGRICOLE - PAR EXPLOITATION

EXPLOITATION (1)	CHAINAGE	DESCRIPTION DES IMPACTS		EVALUATION DE L'INTENSITE DE L'IMPACT
		PERTE DE SUPERFICIE DANS L'EMPRISE PROJETEE	AUTRES EFFETS DU PROJET	
1	100+00 à 110+00	3 656,6 mètre carrés en culture de trèfle et pâturage (0,8% par rapport à la superficie totale cultivée)	L'agriculteur fait traverser à l'occasion son troupeau laitier du côté ouest de la route (impact différentiel créé par l'élargissement de l'emprise).	Faible
2	121+00 à 131+00	6 601 mètres carrés en culture d'orge (% non déterminé).	Résidence se retrouvant dans l'emprise projetée (bâtiment no 9).	Faible
3	110+00 à 120+00 130+00 à 140+00	13 567 mètres carrés en fourrage (1,1% par rapport à la superficie totale cultivée) dont 7 233 mètres carrés en location		
4	141+00 à 151+00	11 300 mètres carrés en fourrage (0,8% par rapport à la superficie totale cultivée) 1 400 mètres carrés d'un boisé sans valeur commerciale	Sectionnement d'une parcelle cultivée de 1 400 mètres carrés/chaînage 145+00 à 151+00. Sectionnement d'une parcelle en friche de 28 900 mètres carrés dû à une servitude de drainage (chaînage 145+00).	Faible
5	151+00 à 191+00	26 907,2 mètres carrés en culture d'avoine pâturage (2,7% par rapport à la superficie totale cultivée). Deux petits boisés totalisant 2 000 mètres carrés sans valeur commerciale/chaînages 155+00 à 158+00	Sectionnement d'une parcelle en pâturage de 3 600 mètres carrés/chaînage 151+00 à 158+00. Résidence dans l'emprise projetée (bâtiment no 20)	Faible
6	202+00 à 243+00	24 671,8 mètres carrés en culture d'avoine dont 8 423 mètres carrés pour trois servitudes de drainage (1,5% par rapport à la superficie totale cultivée)	Résidence dans l'emprise projetée (bâtiment no 29). Sectionnement d'une importante parcelle en culture (environ 20 hectares) dû aux servitudes de drainage localisées aux chaînages 227+00 et 241+00.	Moyenne
7	272+00 à 299+00	7 915,7 mètres carrés en culture d'avoine (1,7% par rapport à la superficie totale cultivée). 18 500 mètres carrés de boisés (épinette blanche, peupliers baumiers, et faux-tremble) à valeur commerciale	Sectionnement d'une parcelle cultivée en avoine de 4 000 mètres carrés - chaînage 272+00 à 277+00.	Faible
8	299+00 à 333+00	32 245 mètres carrés en culture et paturage (2,9% par rapport à la superficie totale cultivée) dont 24 481 mètres carrés en location.	Sectionnement d'une parcelle cultivée de 3 750 mètres carrés - chaînage 321+00 à 332+00.	Faible

(1) Numéro de référence au texte.

6.5 LE MILIEU HUMAIN

6.5.1 GENERALITES

Les activités de construction d'une route génèrent un ensemble de nuisances pour les propriétés riveraines et les résidents telles le bruit et la poussière soulevée par le trafic de camionnage et de machinerie ou encore les dommages causés aux aménagements paysagers existants. Ces impacts, pour la plupart de durée temporaire, sont de faible intensité.

La présence de l'ouvrage consiste au niveau des conséquences sur le milieu bâti à une perte de jouissance permanente de la propriété dont les limites physiques réfèrent au lot (1).

De façon générale, les effets de la présence de l'infrastructure routière, ou si l'on préfère de l'expropriation, sont rattachés implicitement à des coûts sociaux et économiques tels la relocalisation dans un milieu de vie autre que celui d'origine, les pertes d'une partie ou de l'ensemble de la valeur immobilière pour le terrain, bâtiments principaux, annexes et infrastructures (puits, puisard, fosses septiques).

Quant à l'entretien ou l'exploitation de la route projetée, lorsqu'il s'agit tout simplement d'une infrastructure de remplacement comme c'est le cas ici, les impacts sont différentiels et demeurent souvent de faible intensité; ces impacts réfèrent entre autres aux conséquences sur le climat sonore généré par le trafic routier, et aux risques de contamination des puits par les sels d'épandage transportés par les eaux de ruissellement de la chaussée.

(1) Propriété pouvant être constituée d'un lot original, d'une partie de lot décrite par tenants et aboutissants ou bien d'une subdivision officielle portant un numéro de lot distinct et décrite au livre de renvoi.

6.5.2 IMPACTS SPECIFIQUES: CADRE BATI ET UTILISATION DU SOL

Le réaménagement de la route 132 aura pour effet de modifier l'utilisation actuelle et potentielle du sol et dépendamment de l'étendue et de la configuration des parcelles affectées (propriétés) ainsi que de l'utilisation qu'en font actuellement leurs propriétaires, le niveau d'incidence du projet à l'étude sera bien spécifique pour chacun d'eux.

L'identification et la description des impacts s'articulera en fonction d'une typologie des propriétés concernées, axée selon les trois regroupements suivants, à savoir celles qui sont:

- . occupées par un bâtiment principal compris dans la nouvelle emprise;
- . occupées par un bâtiment principal non compris dans la nouvelle emprise;
- . utilisées à des fins spécifiques ou vacantes mais dont le lot affecté n'est pas occupé par un bâtiment principal (ex. cimetières de Sainte-Florence et Causapscal, gravières, station désaffectée d'Hydro-Québec).

Finalement, nous traiterons dans une section distincte d'un aspect très particulier des répercussions du projet sur l'occupation du sol, soit celui relié à l'abandon des tronçons de la route actuelle qui se retrouvent hors de l'emprise projetée.

6.5.2.1 PROPRIETES AFFECTEES DONT LE BATIMENT PRINCIPAL EST DANS L'EMPRISE

A l'intérieur des limites de l'emprise projetée, on relève 18 résidences et 2 bâtiments commerciaux. Conformément à la méthodologie élaborée à la section 5.4.2.1, toutes les propriétés dont la résidence se retrouvant dans l'emprise prévue se caractérisent par un impact d'étendue générale et de forte intensité. Comme on peut le constater au tableau de la page subséquente, on retrouve pour cette classe d'impact 18 résidences implantées sur une quinzaine de propriétés (1) distinctes, lesquelles sont identifiées aux numéros suivants: 9, 12, 13, 15, 16, 17, 20, 21, 22, 25, 29, 31, 34, 47 à 49, 52 et 54. Précisons que les résidences 9, 20 et 29 font partie d'une exploitation agricole.

Quant aux deux autres bâtiments principaux faisant l'objet d'un impact de moyenne intensité, il s'agit des bâtiments 1 et 14 qui sont respectivement un bureau d'affaires de la compagnie de bois Lacroix Ltée ainsi qu'une station-service, présentement désaffectée.

Mentionnons que 9 bâtiments (1, 9, 20, 21, 22, 25, 29, 34 et 52) sont implantés sur des propriétés de très grande étendue, dont la superficie résiduelle après expropriation reste supérieure à 50 000 mètres carrés. Une constatation inverse se dégage toutefois dans le cas des constructions 12 à 17, 31, 48, 49 et 54 pour lesquelles la superficie résiduelle de leurs terrains est inférieure à 1 500 mètres carrés. Un terrain d'une superficie inférieure à 1 500 mètres carrés représente potentiellement une situation problématique au point de vue des éléments essentiels à la jouissance d'une propriété (ex. dépendances, services d'alimentation en eau potable et traitement des eaux usées).

-
- (1) . L'inventaire des propriétés ainsi que leurs superficies proviennent du rôle d'évaluation de la municipalité régionale de comté de la Matapédia.
- . Aux fins de la présente analyse, les termes "terrain" et "lot" sont également synonymes de propriété.
 - . Pour faciliter leur localisation, les propriétés ont été identifiées selon leurs numéros de bâtiments principaux respectifs.

TABLEAU 29: IMPACTS SUR LE CADRE BATI ET L'UTILISATION DU SOL - PROPRIETES AFFECTEES DONT LE BATIMENT PRINCIPAL EST DANS L'EMPRISE - INTENSITE DE L'IMPACT: FORTE (1)

NO BATIMENT	SUPERFICIE DES LOTS (METRES CARRES)			BATIMENTS ANNEXES ET INFRASTRUCTURES		
	ACTUELLE	AFFECTEE	RESIDUELLE	GARAGE, HANGAR	PUISARD	PUITS
1	70 817	3 423	67 394	-	-	1
9	382 820	6 602	376 218	-	-	-
12, 13, 14, 15	5 100	3 642	1 458	-	2	-
16	2 035	1 570	465	1	1	-
17	1 337	953	384	1	1	-
20	1 924 217	31 381	1 892 896	1	-	-
21, 22, 25	556 424	6 056	550 368	3	3	2
29	1 439 824	29 672	1 410 152	-	-	1
31	693	549	144	-	1	-
34	78 101	25 960	52 141	1	1	-
47	4 296	2 026	2 270	1	1	-
48	534	348	186	-	-	-
49	625	556	69	-	1	1
52	470 229	8 951	461 278	1	1	-
54	2 364	885	1 479	1	1	-

(1) Les propriétés identifiées aux bâtiments no 1 (bureau d'affaires) et 14 (station-service désaffectée) font l'objet d'un impact de moyenne intensité.

6.5.2.2 PROPRIETES AFFECTEES DONT LE BATIMENT PRINCIPAL EST A L'EXTERIEUR DE L'EMPRISE

A la lecture du tableau 30 dressant les caractéristiques d'implantation et superficies pour cette catégorie de propriétés, on constate que les impacts se présentent comme suit:

- . Forte intensité: 30, 55, 56
- . Moyenne intensité: 18, 46, 51
- . Faible intensité: 3, 8, 10, 19, 33, 42, 43, 44, 45, 57, 58

Comme pour les propriétés de la catégorie précédente (à l'intérieur de l'emprise projetée), l'utilisation des lots se résume à l'habitation unifamiliale isolée, sauf pour ceux où l'on retrouve un bureau d'affaires de la compagnie de bois Produits forestiers Benoît inc. (42) ainsi que deux bâtiments de services commerciaux présentement inopérants (57 - motel, et 58 - bar).

Pour les impacts de forte intensité, le tableau 30 montre que le potentiel d'utilisation des terrains résiduels rattachés aux bâtiments 30, 55 et 56 devient sensiblement réduit. Cette constatation s'explique soit par un rapprochement (56) de l'emprise projetée par rapport au bâtiment principal, soit par une réduction importante des superficies des lots déjà caractérisés par leur faible étendue (30, 55).

Quant aux propriétés touchées par un impact de moyenne intensité (18, 46, 51), il s'agit avant tout d'inconvénients résultants d'une réduction sensible de la marge de recul; la marge de recul résiduelle ne représente toutefois pas une entrave majeure à la jouissance de la propriété.

Les impacts de faible intensité, ne sont engendrés qu'en fonction d'une réduction relativement minime des superficies

TABLEAU 30: PROPRIETES AFFECTEES DONT LE BATIMENT PRINCIPAL EST A L'EXTERIEUR DE L'EMPRISE

NO BATI- MENT (1)	SUPERFICIE DES LOTS (m ²)		MARGE DE REcul AVANT (m)		EVALUATION DE L'IMPACT		
	ACTUELLE	RESIDUELLE	ACTUELLE	RESULTANTE	ETENDUE	%(2)	INTENSITE
3	261 823	258 131	6,0	6,0	Ponctuelle	(1,4)	Faible
8	1 742	1 735	10,0	10,0	Ponctuelle	(0,4)	Faible
10	2 303	2 077	41,0	29,0	Ponctuelle	(29,2)	Faible
18	863	735	15,0	9,5	Partielle	(36,7)	Moyenne
19	822	791	42,0	34,5	Ponctuelle	(17,8)	Faible
30	1 393	555	25,0	6,6	Partielle	(73,6)	Forte
33	62 724	58 897	45,0	50,0	Ponctuelle	(6,1)	Faible
42	62 724	58 897	65,0	10,0	Générale	(84,6)	Faible
43	1 855 018	1 807 118	15,0	82,2	Ponctuelle	(2,6)	Faible
44	1 855 018	1 807 118	12,2	99,0	Ponctuelle	(2,5)	Faible
45	575 444	567 680	2,0	6,5	Ponctuelle	(1,3)	Faible
46	522 432	513 057	80,0	37,5	Partielle	(53,1)	Moyenne
51 (3)	1 890	1 228	10,0	5,5	Partielle	(45,0)	Moyenne
55	1 282	876	15,0	4,0	Partielle	(73,3)	Forte
56 (4)	2 118	1 713	10,0	1,5	Générale	(85,0)	Forte
57	4 180	3 697	16,5	8,0	Partielle	(51,5)	Faible
58	4 180	3 697	20,0	18,0	Ponctuelle	(11,5)	Faible

- (1) Tous les bâtiments sont des résidences, sauf: 42 - bureau d'affaires, 57 - motel inopérant et 58 - bar inopérant.
- (2) Le % indiqué est le plus élevé constaté pour l'une des deux mesures, marge de recul ou superficie.
- (3) Egalement affectés: un hangar et un puits situés dans l'emprise.
- (4) Egalement affecté: un puits situé dans l'emprise.

et marges de recul. Il faut toutefois apporter une nuance dans le cas des bâtiments no 42 et 57 qui subissent un rapprochement sensible par rapport à l'emprise projetée; exceptionnellement, l'impact a été évalué de faible intensité en raison du type d'usage (autre que résidentiel) rattaché à ces deux bâtiments.

Finalement, pour ce qui est des conséquences pour les bâtiments accessoires et infrastructures, il faut signaler la présence dans l'emprise projetée d'un puisard, d'un puits ainsi que d'un hangar, sur les terrains occupés par les bâtiments 51 et 56.

Un puisard sis sur la propriété de la compagnie de bois La-croix Ltée (no 1) se retrouve à une distance de 1,5 mètres de l'emprise prévue; d'après le service d'Expropriation du M.T.Q. à Rimouski, le projet n'entraînerait cependant aucune conséquence sur le bon fonctionnement de ce dernier.

6.5.2.3 PROPRIETES AFFECTEES SANS BATIMENT PRINCIPAL

Le tableau de la page suivante montre que pour les propriétés faisant partie de cette catégorie, le projet routier n'occasionnera pas, sauf pour un cas, des conséquences significatives. Ainsi, la propriété sise aux chaînages 320+00 et 321+00, dont plus de 70% de la superficie du terrain original se retrouve dans la nouvelle emprise, subit un impact fort; la superficie résiduelle de 388 mètres carrés annihile à toutes fins pratiques tout potentiel d'usage résidentiel, commercial ou pour autres usages de type intensif.

Les autres propriétés, quant à elles, ne font l'objet que d'un faible empiètement au chapitre des superficies (faible intensité et étendue ponctuelle de l'impact). Quatre propriétés sont des terrains vacants en friche avancée ou boisés

TABLEAU 31: PROPRIETES AFFECTEES SANS BATIMENT PRINCIPAL

IDENTIFICATION (NO BATIMENT OU CHAINAGE)	USAGE	SUPERFICIE DES LOTS (m2)			EVALUATION DE L'IMPACT	
		ACTUELLE	AFFECTEE	RESIDUELLE	ETENDUE	%(1) INTENSITE
11	Cimetière de St-Jacques-le-Majeur Charnier: marge de recul actuelle: 18,0 m résiduelle: 15,5 m	35 611	74	35 537	Ponctuelle (0,2)	Faible
190+00, 191+00	Terrain vacant en friche	1 742	85	1 657	Ponctuelle (4,9)	Faible
191+00 à 195+00	Poste désaffecté d'Hydro-Québec, entreposage extérieur de matériel	9 290	176	9 114	Ponctuelle (1,9)	Faible
234+00 à 244+00	Terrain en friche et boisés	336 161	4 030	332 131	Ponctuelle (1,2)	Faible
271+00, 272+00	Terrain vacant	3 483	297	3 186	Ponctuelle (8,5)	Faible
320+00, 321+00	Terrain vacant en friche, anciennes fondations de résidence	1 393	1 005	388	Partielle (72,1)	Forte
341+00 à 343+00	Terrain boisé	3 716	371	3 345	Ponctuelle (10,0)	Faible

(1) Superficie affectée par rapport à la superficie actuelle.

alors que pour les autres, il s'agit d'un cimetière, d'un poste désaffecté d'Hydro-Québec ainsi que de deux gravières dont les portions affectées ont déjà fait l'objet d'une exploitation intégrale.

6.5.2.4 LES TRONCONS ROUTIERS DESAFFECTES

Le tracé routier proposé signifie implicitement la présence de tronçons compris à l'extérieur de la nouvelle emprise dont la vocation future reste à déterminer. Ces tronçons totalisent une longueur d'environ 3,3 kilomètres et se localisent dans quatre secteurs distincts:

- . chainages 138+00 à 166+00: longueur de 900 mètres.
- . chainages 250+00 à 277+00: longueur de 1 000 mètres
- . chainages 281+00 à 295+00: longueur de 420 mètres
- . chainages 304+00 à 334+00: longueur de 950 mètres

Ces tronçons de route posent à la fois le problème de l'affectation future des parcelles enclavées pour l'activité agricole, de la desserte pour les résidences qui se trouvent en bordure, de celui inhérent à la sécurité publique si les extrémités ne sont pas réaménagées en conséquence, et finalement de leur statut futur (propriété et entretien relevant des propriétaires, du ministère des Transports, ou bien de la municipalité).

Compte tenu des remarques précédentes, les impacts rattachés à l'abandon aux fins actuelles des tronçons de route seront de faible intensité, si on ne retrouve pas en bordure des résidences sises à l'extérieur de l'emprise projetée. Par contre, on pourra constater que l'impact est de moyenne intensité (problèmes éventuels de desserte et de sécurité pour les résidents riverains) pour les secteurs suivants où des bâtiments principaux sont implantés à l'extérieur de l'emprise projetée:

- . chaînages 250+00 à 263+00: 5 résidences (36, 38, 39, 40, 41) et 2 commerces (35, 37)
- . chaînages 281+00 à 295+00: 2 résidences (43, 44)
- . chaînages 304+00 à 334+00: 2 résidences (50, 51).

6.5.2.5 SYNTHÈSE DES IMPACTS SPÉCIFIQUES SUR L'OCCUPATION DU SOL

Le projet routier engendrera dans son ensemble un impact fort sur le plan de l'occupation du sol et du cadre bâti de la zone d'étude, et ce plus particulièrement pour l'habitation. A la lecture du tableau 32, le bilan montre que près de 40% des constructions principales bordant la route actuelle (58) se retrouvent dans des conditions d'implantation telles (marges de recul et superficie résiduelle) que l'usage principal qu'ils représentent, soit l'habitation, est à toutes fins pratiques annihilé (impact de forte intensité).

Quant aux impacts de moyenne intensité, ils portent sur cinq propriétés bâties ainsi que les tronçons délaissés sis aux chaînages 250+00 à 263+00, 281+00 à 295+00 et 304+00 à 334+00.

Si l'on globalise uniquement les impacts de forte intensité en fonction de leur distribution spatiale, on peut constater que les effets du projet routier se regroupent ainsi:

- . chaînages 157+00 à 166+00 (entre les ruisseaux Levasseur et Laville)
- . chaînages 187+00 à 199+00 (à proximité du pont Heppell)
- . chaînages 316+00 à 337+00 (dans le secteur du cimetière de Sainte-Florence).

TABLEAU 32: SYNTHÈSE DES IMPACTS DE MOYENNE ET FORTE INTENSITE SUR LE CADRE BATI ET L'UTILISATION DU SOL

TYPES D'IMPLANTATION	MOYENNE INTENSITE	FORTE INTENSITE
Bâtiment principal dans l'emprise projetée	1, 14	9, 12, 13, 15, 16, 17, 20, 21, 22, 25, 29, 31, 34, 47, 48, 49, 52, 54
Bâtiment principal à l'extérieur de l'emprise projetée	18, 46, 51	30, 55, 56
Propriété affectée sans bâtiment principal		Chaînages 320+00 et 321+00
Tronçon de la route actuelle hors de l'emprise projetée	Chaînages: 250+00 à 263+00 281+00 à 295+00 304+00 à 334+00	

6.5.3 LA PLANIFICATION DU TERRITOIRE - REGLEMENT DE CONTROLE
INTERIMAIRE ET LOI SUR LA PROTECTION DU TERRITOIRE
AGRICOLE

6.5.3.1 LES PROPRIETES

L'expropriation entraînera des conséquences sur le potentiel d'utilisation des lots eu égard, d'une part, aux normes minimales prescrites par le règlement de contrôle intérimaire et, d'autre part, en vertu de l'application de la Loi sur la protection du territoire agricole.

a) Le règlement de contrôle intérimaire

La soustraction de parcelles aux propriétés par voie d'expropriation peut être assimilable, dans le contexte de l'application du règlement de contrôle intérimaire, à une subdivision issue par exemple d'une transaction. C'est du moins l'opinion formulée par les responsables en la matière à la M.R.C. de la Vallée de la Matapédia.

L'application de la méthode d'évaluation des impacts portant sur la conformité ou non des propriétés (lots) affectées par rapport au règlement de contrôle intérimaire, montre que tous les impacts sont nuls, à l'exception des lots sur lesquels sont implantées les résidences 47 et 57 où l'impact est de forte intensité. La première propriété (47) bâtie qui se caractérise par une superficie originale de 4 296 mètres carrés et conforme au règlement de contrôle intérimaire serait ainsi affectée sur 2 026 mètres carrés par l'élargissement de l'emprise; la superficie résultante de 2 270 mètres carrés devient donc inférieure aux normes du règlement de contrôle intérimaire (3 000 mètres carrés) et constitue la non-conformité du lot.

En ce qui regarde la propriété où est implantée la résidence 57, nous sommes en présence d'un cas où l'implantation est également conforme tant sur le plan de la superficie que de la marge de recul. La non-conformité ou dérogation du lot, après expropriation, résulte ici de la réduction de la marge de recul qui passe de 16,5 mètres à 8,0 mètres, la norme étant de 9,0 mètres.

La modification du statut légal de ces propriétés ne modifie pas, en théorie, le potentiel d'utilisation puisque leurs propriétaires conservent un droit acquis; ce dernier est relié implicitement à la présence d'un bâtiment principal.

De fait, les propriétés précédentes font partie d'une situation bien spécifique mais n'illustrent qu'une partie des nuances qu'il faut apporter à l'aspect légal des impacts d'un projet routier sur les propriétés. Ainsi, afin de bien saisir la portée de ces nuances, quatre cas types seront décrits dans les paragraphes suivants (1):

- Lot demeurant conforme (impact nul)

Pour le propriétaire d'un lot déjà bâti ou vacant dont les dimensions demeurent conformes après expropriation aux normes minimales du règlement de contrôle intérimaire, le potentiel d'utilisation ne saurait être substantiellement modifié, du moins en ce qui concerne la construction d'un seul bâtiment principal.

Ainsi, l'impact du projet est donc nul pour les propriétés sur lesquelles se retrouvent les constructions 1, 9, 20, 21, 22, 25, 29, 34 et 52 faisant partie de cette catégorie.

(1) Ces commentaires n'ont pas cependant de valeur juridique et proviennent d'une réflexion préliminaire des personnes consultées auprès de la M.R.C. de la Matapédia et des Services du Contentieux des ministères des Affaires municipales et des Transports du Québec.

- Lot vacant devenu non conforme (impact fort)

Un lot vacant devenu non conforme au règlement de contrôle intérimaire ne pourra faire l'objet d'une construction principale. Le droit acquis dont il bénéficiait en vertu du règlement de contrôle intérimaire est finalement annulé puisque l'expropriation a pour effet de constituer deux parcelles distinctes sur un lot vacant qui ne bénéficiait de droits acquis qu'en fonction du statut antérieur de la propriété.

Aucune propriété affectée par un impact fort ne se retrouve dans cette situation.

- Lot construit rendu non conforme (impact fort)

Quand un lot déjà construit est rendu non-conforme au règlement de contrôle intérimaire par la réalisation du projet, son propriétaire conserve théoriquement un droit acquis, même si l'expropriation a pour effet de produire une modification dans le statut de la propriété, donc un impact fort.

Ce droit acquis peut conserver ici sa signification sur le plan de la jouissance pour la superficie ou la marge de recul résiduelle (ex. terrains sur lesquels sont implantés les bâtiments 47 et 57) ou encore ne présenter aucune véritable possibilité pour la poursuite de l'usage actuel.

- Lot construit déjà non conforme (impact nul)

Il s'agit d'un lot construit déjà non-conforme au règlement de contrôle intérimaire dont le statut dérogatoire reste le même après l'expropriation. L'impact sur ce lot est nul et son propriétaire conserve théoriquement un droit acquis, lequel porte toutefois sur une jouissance plus limitée du terrain. C'est ainsi que pour un

propriétaire projetant par exemple extensionner son usage principal, cela sera plus difficile à réaliser qu'auparavant, s'il veut ne pas enfreindre l'article 3.4.3 du règlement de contrôle intérimaire traitant de l'extension des usages dérogatoires.

Un grand nombre de propriétés construites affectées par le projet se retrouvent dans cette situation.

b) La Loi sur la protection du territoire agricole

Puisque cette loi s'applique sur les propriétés riveraines au projet routier à l'étude, étant toutes incluses dans la zone agricole permanente, cela signifie que tout nouvel usage non-agricole ou construction de même nature ne sera possible que si le propriétaire ne possède déjà un droit acquis ou privilège avant l'entrée en vigueur de ladite loi, soit le 7 avril 1983.

Ainsi, un propriétaire dont la superficie résiduelle de son terrain après expropriation devient de faible superficie, peut perdre à toutes fins pratiques le plein potentiel d'utilisation (nouvelle utilisation ou extension de son usage actuel jusqu'à concurrence d'un demi-hectare) de son droit acquis ou privilège, tel que lui permettrait la Loi sur la protection du territoire agricole.

6.5.3.2 LE PROJET ROUTIER ET LA REGLEMENTATION DE CONTROLE INTERIMAIRE DE LA M.R.C.

L'incidence du projet pris dans son ensemble par rapport au règlement de contrôle intérimaire de la M.R.C. de la Matapédia peut se déterminer à partir de la question suivante: le projet à l'étude est-il assimilable à la réalisation de travaux au sens de l'article 149 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.A.U.) et doit-il faire l'objet d'un avis de conformité émis par la M.R.C.?

A la suite des contacts effectués auprès de personnes ressources des ministères des Affaires municipales et des Transports du Québec, nous pouvons affirmer que le projet à l'étude est soumis à un tel processus d'approbation (1).

6.5.4 LE CLIMAT SONORE

L'évaluation de l'intensité de l'impact engendré par le projet routier sur le climat sonore de la zone d'étude repose au départ sur une projection de circulation correspondant à une croissance annuelle de 3% du nombre de véhicules-jours qui s'étale sur une période de 20 ans. Pour le tronçon routier à l'étude, le débit journalier moyen d'été (D.J.M.É.) passerait donc de 2 500 véhicules à 4 500 véhicules d'ici 20 ans.

Globalement, le volume de circulation routière projeté signifie que l'isophone Leq 55 dB (24 heures) se situera à environ 80 mètres de distance de part et d'autre de la ligne centrale de la voie projetée. Théoriquement, les résidences qui se retrouveront à l'intérieur des limites de cette zone sonore ne rencontreront pas les normes minimum de bruit acceptable, telles qu'établies par la S.C.H.L. Selon cet organisme gouvernemental, seul le niveau inférieur à 55 dB est acceptable normalement pour les activités extérieures, alors qu'à l'intérieur de la résidence, le niveau sonore acceptable est de 40 dB.

(1) Loi sur l'aménagement et l'urbanisme à jour au 31 juillet 1983, article 2.

Le tableau 33 fait état d'un relevé des impacts différentiels sur le plan sonore produits par le projet à l'étude, impacts qui ont été évalués pour chacune des 28 résidences (1) sises en bordure de la route projetée à l'aide du barème d'évaluation figurant à l'annexe 7, section 4.4.3.

Le tracé projeté et la croissance prévue de la circulation n'engendrera pour la majorité des ménages (28) logeant en bordure de la route actuelle aucune détérioration du climat sonore, par rapport à la situation qui prévaut actuellement.

En effet, on compte un total de 24 résidences faisant l'objet d'un impact nul ou positif alors que seulement quatre résidences (nos 30, 46, 55 et 56) sont caractérisées par un impact de moyenne ou forte intensité.

6.5.5 MESURES DE MITIGATION

6.5.5.1 MESURES POUR LA CONSTRUCTION ET L'ENTRETIEN DE LA ROUTE

Les impacts découlant de la construction de la route, pour la plupart de très faible intensité, peuvent faire l'objet dans plusieurs cas de mesures déjà déterminées dans le cahier des charges du M.T.Q. remis à l'entrepreneur (ex. réaménagement des entrées individuelles, abats-poussière, bâches sur les camions, nettoyage des débris sur les propriétés).

(1) Cette évaluation exclut les résidences sujettes à une re-localisation.

TABEAU 33: LES IMPACTS DIFFERENTIELS SUR LE CLIMAT SONORE

IDENTIFICATION DES RESIDENCES	DISTANCE DE LA RESIDEN- CE PAR RAPPORT A LA LI- GNE MEDIANE DE LA VOIE PAVEE		NIVEAU DE BRUIT EQUIVALENT EN dB		EVALUATION DE L'INTENSITE
	ACTUELLE	PROJETEE	CIRCULATION AC- TUELLE (2 500 VEHICULES DJME 1984)	CIRCULATION PRO- JETEE (4 500 VEHICULES DJME 2 004)	
3	18,3	27,8	64	63	Nulle
4	16,7	29,0	65	63	Nulle
5	22,9	34,8	64	62	Nulle
6	13,1	24,3	66	65	Nulle
7	18,3	29,5	64	63	Nulle
8	18,3	28,9	64	63	Nulle
10	46,0	46,0	57	58	Nulle
18	22,0	29,6	64	63	Nulle
19	45,7	54,8	57	58	Nulle
26	25,9	38,1	62	61	Nulle
27	24,4	35,0	62	62	Nulle
28	10,6	21,3	67	67	Nulle
30	35,0	26,0	59	65	Forte
32	54,8	62,5	57	57	Nulle
33	55,0	70,0	55	57	Nulle
36	35,0	59,4	59	57	Nulle
38	30,5	70,1	60	57	Nulle
39	20,0	65,0	64	57	Nulle
40	21,3	77,7	64	56	Nulle
41	16,7	79,2	65	55	Nulle
43	18,3	103,6	64	52	Positive
44	21,3	117,3	64	50	Positive
45	9,1	25,9	67	65	Nulle
46	88,4	57,9	50	57	Moyenne
50	19,8	67,0	64	57	Nulle
51	19,8	24,3	64	65	Nulle
55	24,4	25,9	62	65	Moyenne
56	24,4	24,4	62	65	Moyenne

Quant à l'entretien ou l'exploitation de la route, nous retenons comme principal facteur perturbant l'épandage de sables et de sels de déglacade dont une certaine quantité transportée par les eaux de ruissellement pourrait potentiellement affecter les propriétés (ex. pelouses, puits artésiens). Puisque le tronçon routier projeté n'entraînera pas une augmentation de la quantité des épandages, nous n'entrevoions pas d'impact différentiel significatif pour les propriétés.

6.5.5.2 CADRE BÂTI ET UTILISATION DU SOL

Pour les propriétés bâties ou vacantes caractérisées par un impact de faible intensité, aucune mesure de mitigation particulière n'est à envisager. Les propriétaires faisant l'objet d'un impact fort se retrouvent toutefois devant les possibilités suivantes, en fonction de leur viabilité respective fortement hypothéquée (1):

- . l'expropriation complète de la propriété (terrain bâti ou vacant) impliquant la démolition des bâtiments (si requis) et une complète compensation financière;
- . l'expropriation complète de la propriété, mais en relocalisant cette fois-ci les bâtiments sur un nouveau lot;
- . le déplacement du bâtiment principal sur la propriété d'origine aux fins d'un aménagement plus fonctionnel;
- . le déplacement du bâtiment principal sur la propriété d'origine, mais à l'aide d'un agrandissement de la parcelle résiduelle, à même des lots voisins.

(1) Il s'agit d'un terrain vacant ou construit dont l'expropriation cause des préjudices majeurs, faute d'espace minimum permettant la jouissance décente de la propriété, compte tenu par exemple des conditions émises par le ministère de l'Environnement du Québec pour l'installation des fosses septiques et puits artésiens.

Il n'est pas du ressort de la présente étude de proposer cas par cas des solutions concrètes engendrées par la question du déplacement ou de relocalisation des bâtiments affectés par le projet routier, lesquelles pourront être identifiées, pour plusieurs d'entre elles, lors de la période de consultation avec chacun des propriétaires affectés concernant leurs indemnités et dédommagements.

A titre démonstratif uniquement, nous avons simulé ici les possibilités de relocalisation des bâtiments principaux sur leurs propriétés d'origine affectées par le projet. Le tableau de la page suivante dresse un bilan intéressant à cet effet puisqu'il nous permet de constater, hypothétiquement, quelles sont les propriétés sujettes à la relocalisation possible sur le terrain d'origine ou ailleurs, y compris les bâtiments annexes et infrastructures à remplacer éventuellement.

En somme, au niveau des mesures de mitigation spécifiques, il ressort que près des deux-tiers des propriétés affectées (avec bâtiment principal) par le projet routier pourraient théoriquement faire l'objet d'un déplacement sur la propriété d'origine (13) ou d'une relocalisation (11); 13 autres bâtiments ne seraient toutefois pas sujets à ces mesures, étant implantés sur des lots dont la viabilité reste assurée.

Finalement, la récupération des parcelles nécessaires à la relocalisation et aux déplacements des bâtiments principaux devrait s'effectuer en tenant compte des trois principes suivants:

- . consolider si possible des parcelles avoisinantes à la propriété déjà affectée afin de créer un nouveau lot conforme aux normes de la M.R.C.
- . trouver des emplacements potentiels dans la zone d'étude qui font déjà partie de morcellements, à la condition toutefois que la construction puisse y être autorisée en vertu

TABLEAU 34: LES MESURES DE MITIGATION POSSIBLES POUR LES BATIMENTS PRINCIPAUX AFFECTES PAR LE PROJET ROUTIER

IDENTIFICATION DES BATIMENTS (1)		BATIMENTS ANNEXES ET INFRASTRUCTURES			NON SUJETS A UN DEPLACEMENT	RELOCALISATION	
INTERIEUR DE L'EMPRISE	HORS DE L'EMPRISE	GARAGE, HANGAR	PUISARD	PUITS		PROPRIETE D'ORIGINE (SANS MODIFICATIONS)	AILLEURS OU AGRANDISSEMENT DE LA PROPRIETE D'ORIGINE
1	-	-	-	1		X	
	3	-	-	-	X		
	8	-	-	-	X		
9	10	-	-	-	X	X	
12,13,14,15		-	2	-		X	XXX
16		1	1	-			X
17		1	1	-			X
	18	-	-	-	X		
	19	-	-	-	X		
20		1	-	-		X	
21, 22, 25		3	3	2		XXX	
29		-	-	1		X	
	30	-	-	-			X
31		-	1	-			X
	33, 42	-	-	-	XX		
34		1	1	-		X	
	43, 44	-	-	-	XX		
	45	-	-	-	X		
	46	-	-	-	X		
47		1	1	-		X	
48		-	-	-			X
49		-	1	1			X
	51	2	1	-			X
52		1	1	-		X	
54		1	1	-		X	
	55	-	-	-			X
	56	-	-	1		X	
	57, 58	-	-	-	XX		
TOTAL							
20	17	12	14	6	13	13	11

(1) Les informations sur les mesures de mitigation n'apparaissent qu'à titre démonstratif.

de la Loi sur la protection du territoire agricole et du règlement de contrôle intérimaire de la M.R.C. de la Vallée de la Matapédia.

- éviter une relocalisation sur des lots voués à l'activité agricole et de préférence favoriser des sites en friche ou boisés.

6.5.5.3 LES TRONCONS ROUTIERS DESAFFECTES

Pour des raisons de sécurité publique, de consolidation des parcelles enclavées ainsi que de desserte locale des propriétés riveraines, il faudra envisager pour les tronçons routiers sis hors de l'emprise projetée les mesures indiquées ci-dessous:

- de scarifier et fermer à l'accès public routier les sections délaissées en bordure desquelles aucun usage intensif ou bâtiment principal n'est présent ou prévu - chaînages 138+00 à 166+00, 264+00 à 277+00 et 304+00 à 334+00;
- d'utiliser l'ancienne chaussée dans les sections où l'on retrouve des habitations non affectées par le projet routier ou non sujettes à une relocalisation éventuelle - chaînages 281+00 à 295+00 et 250+00 à 264+00; il faudra procéder à des aménagements appropriés afin de décourager tout trafic autre que local;
- de favoriser la consolidation foncière après expropriation compte tenu de l'isolement de parcelles par rapport à leurs terrains respectifs d'origine.

6.5.5.4 LE REGLEMENT DE CONTROLE INTERIMAIRE

Dans les cas de relocalisation des bâtiments principaux hors de leurs terrains d'origine (propriétés), l'implantation devra être conforme aux prescriptions minimales de construction et de lotissement du règlement de contrôle intérimaire de la M.R.C. de la Matapédia.

Quant aux déplacements des bâtiments sur leurs terrains d'origine aux dimensions déjà dérogatoires mais détenant un droit acquis, la M.R.C. tient à ce que l'implantation se réalise en fonction de la marge de recul minimale de 9 mètres, telle qu'applicable pour toute nouvelle construction.

6.5.5.5 LE CLIMAT SONORE

Dans le cadre du projet routier à l'étude, aucune mesure de mitigation spécifique (écrans anti-bruits, talus, etc.) n'est envisagée pour réduire l'impact du climat sonore en raison de la nature même de la route (route provinciale avec accès non contrôlé).

Dans le cadre d'une planification globale et intégrée, les interventions en ce domaine relèvent plutôt de l'aménagement du territoire, en vertu de normes d'implantation minimales pour les résidences sises en bordure de rues ou routes publiques. Afin d'assurer des conditions minimales d'habitabilité pour les résidents d'éventuels développements domiciliaires dans la zone d'étude, les municipalités impliquées, y compris la M.R.C., ont le pouvoir de prescrire des normes minimales d'implantation ou de procéder à des aménagements particuliers, compte tenu de la présence d'une zone de bruit excessive de 55 dB (A) (projection sur 20 ans) qui se retrouvera à quelque 80 mètres de part et d'autre de la ligne centrale de la voie projetée.

6.5.6 IMPACTS RESIDUELS ET CONCLUSION

Des pages précédentes, nous retenons les points suivants comme les plus significatifs par rapport aux répercussions du projet à l'étude sur le milieu humain:

- . le projet routier engendrera de fortes répercussions sur le milieu bâti de la zone d'étude où près de 40% des propriétés résidentielles que l'on y retrouve font l'objet d'un impact fort; les mesures de mitigation feront en sorte que l'impact devienne nul;
- . le milieu bâti est plus particulièrement affecté dans trois secteurs, soit à la hauteur du pont Heppell, entre les ruisseaux Levasseur et Laville, ainsi qu'à l'extrémité sud du tracé projeté;
- . les répercussions sur le climat sonore sont nulles pour un grand nombre de résidences sises hors de l'emprise projetée, i.e. qu'il y a une réduction du nombre de décibels due à l'éloignement de la voie pavée des habitations, même si l'on tient compte de la croissance du trafic sur 20 ans;
- . le projet routier ne modifie pas, sauf dans deux cas, le statut légal des propriétés par rapport au règlement de contrôle intérimaire de la M.R.C., mais il accentue néanmoins pour la majorité d'entre elles leur état dérogatoire.

De plus, rappelons que les tronçons de la route actuelle localisés à l'extérieur de l'emprise projetée signifient une conséquence non-négligeable sur le plan de la sécurité publique, de la desserte locale pour certaines résidences. L'application des mesures de mitigation proposées à cet effet signifie que l'impact résiduel sera toutefois de faible intensité.

Relevant cette fois-ci d'un autre niveau de préoccupation, il faut également ajouter les difficultés de relocalisation de plusieurs résidences dans la zone d'étude, compte tenu de l'application de la Loi sur la protection du territoire agricole du Québec sur la majeure partie de ce territoire.

6.6 LE PATRIMOINE ARCHITECTURAL

6.6.1 GENERALITES

Au même titre que la composante archéologique et le milieu visuel, l'évaluation des impacts réfère exclusivement à des éléments ponctuels dont les caractéristiques sont étroitement reliées aux particularités mêmes du milieu concerné; l'analyse qui suit ne traitera donc des conséquences du projet qu'en fonction d'impacts spécifiques.

Il existera un impact direct sur le patrimoine architectural si des éléments construits ayant une valeur sur le plan historique et culturel pour la communauté se retrouvent dans l'emprise projetée. Par contre, l'impact sera indirect si des éléments construits subissent un rapprochement sensible de l'emprise. Enfin, il faut rappeler que les bâtiments ou constructions ayant une connotation historico-culturelle particulière, i.e. les maisons Angers (no 3) et Heppell (no 29) sont les seuls éléments bâtis de la zone d'étude, caractérisés par une valeur environnementale moyenne; toutes les autres ont une valeur faible.

6.6.2 IMPACTS SPECIFIQUES

Des 20 constructions retenues finalement (section 4.5.2.6) en raison de leur intérêt sur le plan patrimonial, 9 d'entre elles subiront des impacts.

A la lecture du tableau 35, on constate qu'une seule construction subit un impact de forte intensité, soit la résidence Heppell (no 29), qui se retrouve à l'intérieur de l'emprise projetée.

Des impacts d'intensité moyenne ont été attribués à des constructions de faible valeur environnementale sur l'aspect patrimonial. Outre la croix de chemin (construction no 2), les autres constructions à vocation résidentielle appartiennent aux types architecturaux suivants:

- . de courant cubique: #9, #34
- . de tradition vernaculaire américaine: #54
- . de colonisation: #30, #55

Alors que les constructions nos 2, 9, 34 et 54 se retrouvent dans l'emprise prévue, celles identifiées aux nos 30 et 55 subissent un rapprochement très sensible par rapport à l'emprise, soit une réduction de plus de 70% de leur marge de recul avant.

Enfin, les résidences nos 19 et 46 font l'objet d'un impact de faible intensité puisque comparativement aux deux cas précédents (constructions no 30 et 55), le projet signifie pour elles une réduction de moindre importance de leurs marges de recul avant.

TABLEAU 35: LES IMPACTS SUR LES COMPOSANTES PATRIMONIALE ET ARCHEOLOGIQUE

LOCALISATION	DESCRIPTION	ETENOUÉ	EVALUATION DE L'IMPACT	
			VALEUR ENVI- RONNEMENTALE	INTENSITE
<u>PATRIMOINE</u>				
Construction 2	Croix de chemin située dans l'emprise projetée	Générale	Faible	Moyenne
Bâtiment 9	Maison de courant cubique localisée dans l'emprise projetée	Générale	Faible	Moyenne
Bâtiment 19	Maison de colonisation sise hors de l'emprise projetée: - marge de recul actuelle: 42,0 m - marge de recul résultante: 34,5 m	Ponctuelle	Faible	Faible
Bâtiment 29	Résidence de tradition vernaculaire américaine, se retrouve dans l'emprise projetée - Maison Heppell ayant une connotation particulière pour l'histoire de la région de Causapscal	Générale	Moyenne	Forte
Bâtiment 30	Résidence de colonisation sise hors de l'emprise projetée: - marge de recul actuelle: 25,0 m - marge de recul résultante: 6,6 m	Partielle	Faible	Moyenne
Bâtiment 34	Résidence de courant cubique, se retrouve dans l'emprise projetée.	Générale	Faible	Moyenne
Bâtiment 46	Maison de tradition vernaculaire américaine située hors de l'emprise projetée: - marge de recul actuelle: 80,0 m - marge de recul résultante: 37,5 m	Partielle	Faible	Faible
Bâtiment 54	Maison de tradition vernaculaire américaine localisée dans l'emprise projetée.	Générale	Faible	Moyenne
Bâtiment 55	Résidence de colonisation sise hors de l'emprise projetée: - marge de recul actuelle: 15,0 m - marge de recul résultante: 4,0 m	Partielle	Faible	Moyenne
<u>ARCHEOLOGIE</u>				
Chaînage 334+00 jusqu'à l'extrémité sud du tracé	Zone à fort potentiel archéologique	Potentiel à invalider ou valider		
Chaînage 180+00 à 210+00	Zone à moyen potentiel archéologique	Potentiel à invalider ou valider		

6.6.3 MESURES DE MITIGATION

Seules les constructions d'intérêt patrimonial qui subissent un impact de moyenne et forte intensité devront faire l'objet de mesures correctrices, soit la croix de chemin (no 2) ainsi que les résidences (nos 9, 29, 30, 34, 54 et 55). Pour les résidences no 19 et 46, le niveau de perturbation étant très peu significatif (impact de faible intensité), aucune mesure spécifique n'est à envisager.

La première préoccupation a trait à la relocalisation de ces constructions si tel est le désir exprimé par les propriétaires concernés. Toutefois, cette relocalisation devra s'effectuer en tenant compte des remarques suivantes:

- . relocaliser dans la mesure du possible à proximité de leur implantation d'origine, les résidences nos 9, 29, 30, 34, 54 et 55;
- . relocaliser la croix de chemin (no 2) à environ 3 mètres de la future emprise, du même côté de la route où elle était implantée auparavant, ceci afin qu'elle puisse conserver le plus possible son symbolisme d'origine;
- . afin de respecter les normes d'implantation du règlement de contrôle intérimaire de la M.R.C., les bâtiments résidentiels déplacés devront être implantés à une distance minimale de 9 mètres par rapport à l'emprise prévue et ce, suivant la même orientation dans laquelle ils sont présentement;
- . la partie hors-sol des fondations des maisons relocalisées ne devra pas être supérieure à 60 centimètres afin que les proportions originales des bâtiments ne soient pas modifiées et par le fait même débalancées.

6.6.4 IMPACTS RESIDUELS ET CONCLUSION

L'application de la principale mesure de mitigation, soit la relocalisation des constructions nos 2, 9, 29, 30, 34, 54 et 55, fera en sorte que le projet routier n'engendrera que des impacts résiduels très peu significatifs. En raison de leur connotation historique spécifique, nous attirons plus particulièrement l'attention sur le fait que la maison Heppell (no 29) et la croix de chemin (no 2) devront faire l'objet d'une relocalisation à proximité de leur implantation d'origine.

6.7 LE POTENTIEL ARCHEOLOGIQUE

6.7.1 GENERALITES

Les impacts sur l'aspect archéologique ne pourront être démontrés de façon pratique qu'à la suite d'une vérification in situ des zones de potentiel archéologique; ceux-ci seront donc évalués comme des impacts potentiels à la réalisation du projet.

6.7.2 IMPACTS SPECIFIQUES: POTENTIEL ARCHEOLOGIQUE

En se référant à l'étude du potentiel archéologique de la zone d'étude (chapitre 4.5.3), deux zones à potentiel archéologique seront touchées par la route projetée. A l'extrémité sud du tronçon à l'étude, du côté ouest de la route 132, on

retrouve dans l'emprise projetée, entre le chaînage 334+00 et la fin du projet, une zone à fort potentiel archéologique; une deuxième zone d'intérêt, évaluée de potentiel moyen, est sise de part et d'autre de la route à la hauteur du pont Hép-pell (chaînages 180+00 à 210+00).

6.7.3 MESURES DE MITIGATION

Compte tenu de la présence de deux zones à potentiel archéologique pouvant être affectées par le projet routier, nous émettons les recommandations suivantes:

1. Inventaire: avant la construction de la route mais suite à l'expropriation, des inventaires et des sondages sur le terrain devront être réalisés afin de vérifier le potentiel archéologique des zones à potentiel fort et moyen.
2. Advenant la découverte de vestiges archéologiques, des procédures seront mises en oeuvre afin de protéger ces vestiges et d'en effectuer la sauvegarde.

6.7.4 IMPACTS RESIDUELS ET CONCLUSION

L'application des mesures préventives recommandées annihile à toutes fins pratiques les possibilités d'une destruction de vestiges archéologiques lors de la construction de la route. Le projet pourrait même contribuer à de nouvelles connaissances au chapitre de l'histoire des origines des établissements humains dans la Vallée de la Matapédia, si des vestiges significatifs étaient découverts lors des sondages archéologiques.

6.8 LE MILIEU VISUEL

6.8.1 GENERALITES

Les impacts visuels dus à l'implantation d'une route sont reliés, d'une part, au caractère esthétique du milieu (i.e. appréhension globale du paysage observé selon les qualités des éléments qui le composent) et, d'autre part, à son intégration et sa compatibilité avec les éléments structuraux qui encadrent l'espace visuel immédiat de même qu'avec les principales fonctions et vocations des lieux.

Soulignons que l'axe routier projeté emprunte en très grande partie le même corridor que l'actuelle route 132 et ne comporte pas d'infrastructures lourdes tels ponts, viaducs; ce contexte d'implantation fait en sorte que l'insertion de la nouvelle route dans l'environnement ne peut engendrer, à priori, des conséquences majeures sur le milieu visuel de la zone d'étude.

6.8.2 IMPACTS SPECIFIQUES

Puisque la route prévue emprunte un corridor presque identique au tracé actuel, les répercussions pour les personnes habitant en bordure de la route sont peu significatives et n'ont donc pas fait l'objet dans la présente section d'une analyse particulière.

Dans l'ensemble, le tracé proposé n'apporte pas de changement radical dans l'appréhension et la perception des paysages.

Les principales approches et progressions visuelles demeurent les mêmes et les rares endroits où la route gagne en altitude (entre les ruisseaux Levasseur et Laville ainsi qu'à proximité des carrières) ne se traduisent pas par une augmentation de la profondeur des champs de vision.

L'analyse visuelle ne décèle aucun impact d'intensité forte le long du tracé. En fait, la route projetée ne brise qu'en des endroits très ponctuels l'uniformité de l'unité de paysage ainsi que l'intégrité de ses composantes; les impacts qui en découlent varient donc d'une intensité moyenne (3 impacts d'intensité moyenne) à faible (5 impacts d'intensité faible).

Les impacts affectant la qualité visuelle des paysages peuvent être regroupés de la façon suivante:

- perturbation du caractère original des lieux par la perception des cicatrices imposées par l'ancien tracé abandonné (chaînages 138+00 à 166+00, 250+00 à 277+00 et 304+00 à 334+00) (figure 28);
- perte de critères de paysage qui contribuent actuellement à la qualité visuelle des champs d'accès (tels les bâtiments qui forment des accents ou qui participent à des alignements dans le paysage, i.e. no 9, 29, 47, 48 et 49) (figure 29);
- rapprochement visuel pour un voyageur de certaines composantes de l'occupation du sol à caractère peu esthétique, i.e. plus spécifiquement, la scierie Produits forestiers Benoît inc., chaînages 260+00 à 270+00, et les gravières comprises entre les chaînages 283+00 à 303+00 (figures 30, 31 et 32).
- perte partielle ou totale d'un cadrage visuel spécifique formé de zones de boisés bordant l'ancien tracé (chaînages 155+00 à 156+00 et 250+00 à 254+00) et ce, particulièrement dans le secteur du ruisseau Lajoie, où il constitue un élément de diversité (figure 28);

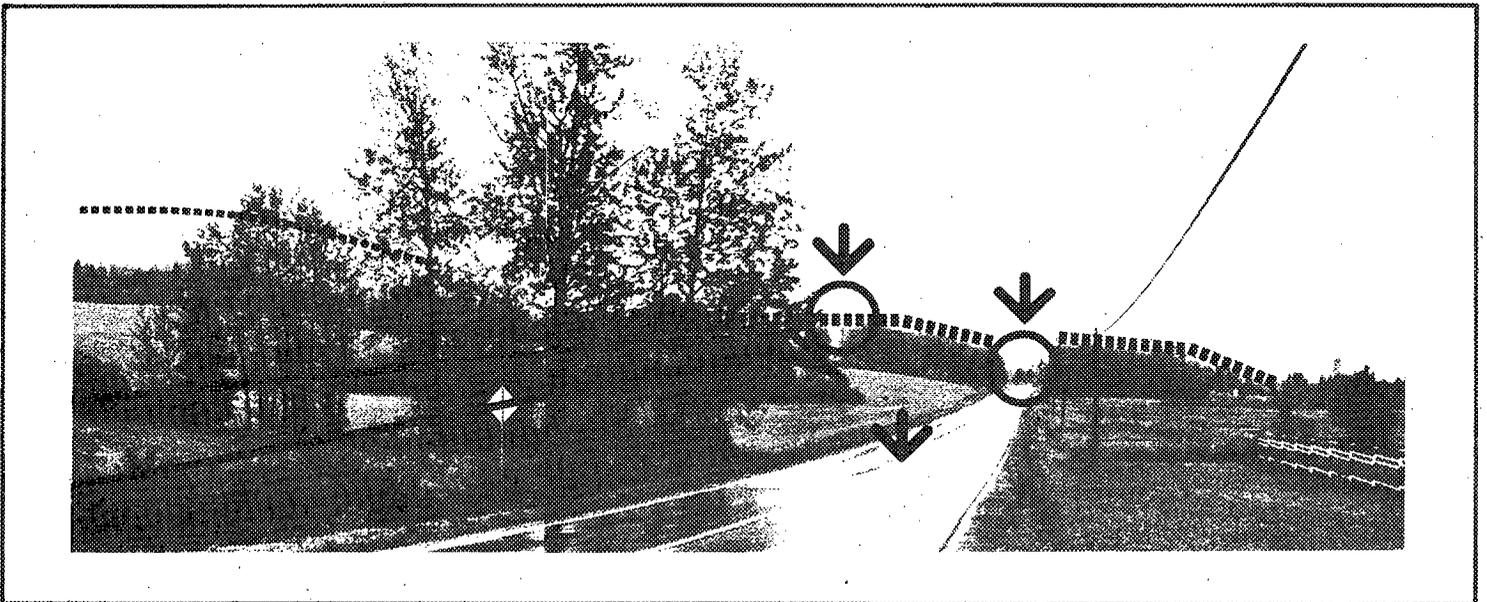
SERIE PHOTOGRAPHIQUE DES IMPACTS VISUELS

Figure 28 - Chaînage 138+00 à 166+00

Le nouveau tracé créera une seconde ouverture à travers le boisé qui forme la limite visuelle des lieux. L'espace laissé libre, par l'abandon de l'ancienne emprise, engendra donc une discontinuité visuelle qui sera aussi accentuée par la perception des cicatrices imposées par l'ancien tracé.

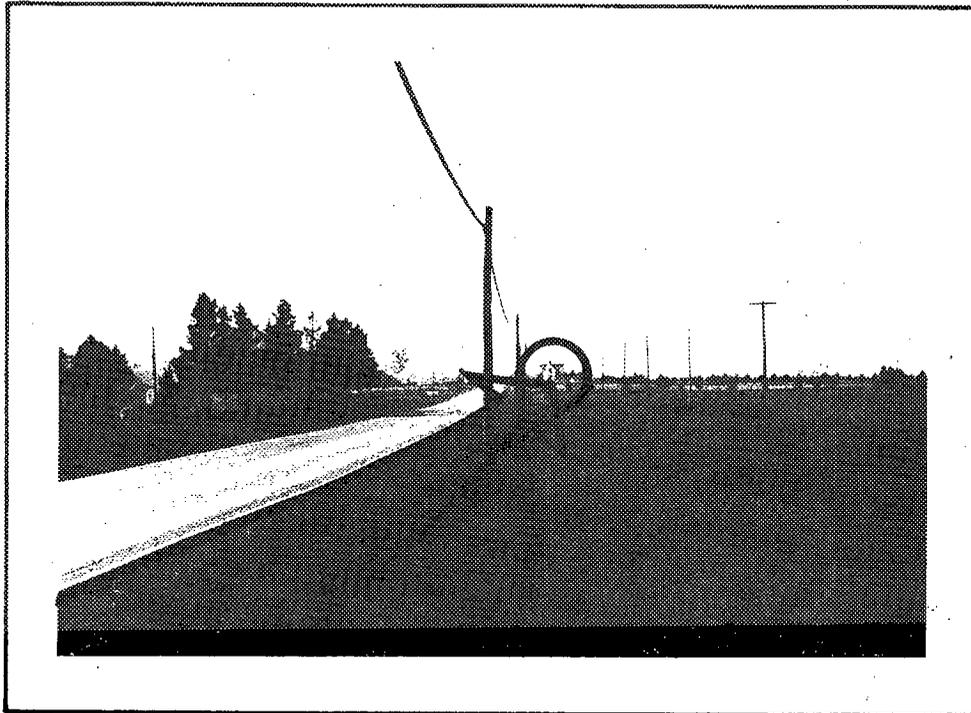


Figure 29 - Chaînage 127+00

Le bâtiment qui crée un accent dans la plaine est situé à l'intérieur de l'emprise.

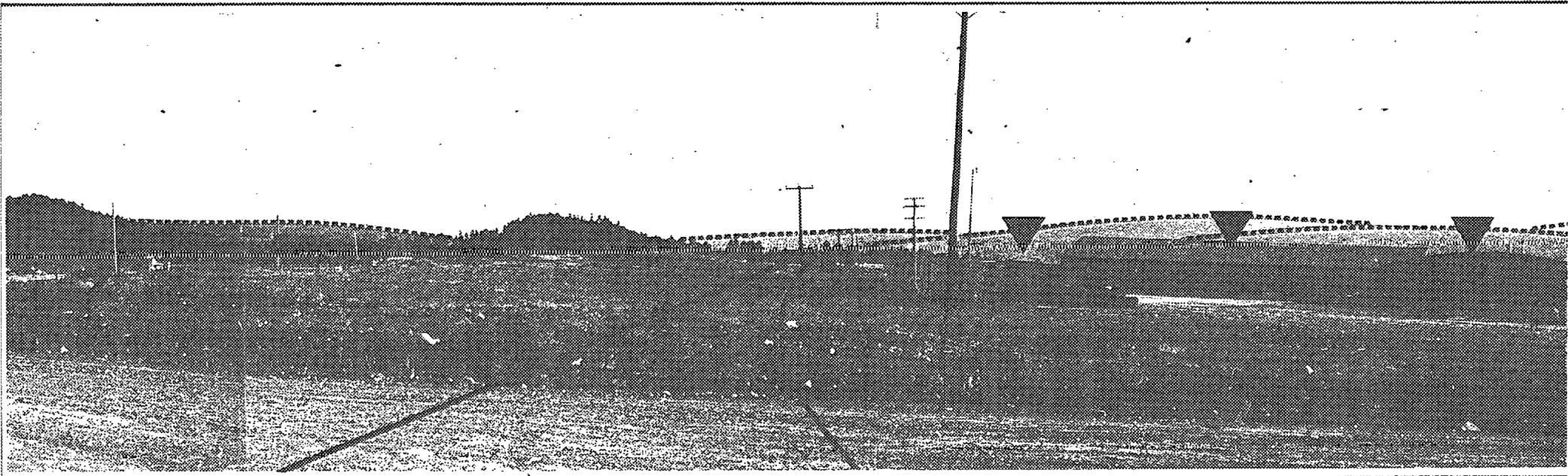


Figure 30 - Chaînage 260+00 à 270+00

Dans ce secteur bien encadré par les arrières-scènes, le nouveau tracé longe une scierie dont l'ensemble des éléments (cour de matériaux, bâtiments et stationnements) engendrent un caractère général des lieux peu esthétique. De plus, l'ancien tracé sera perceptible de la nouvelle emprise.

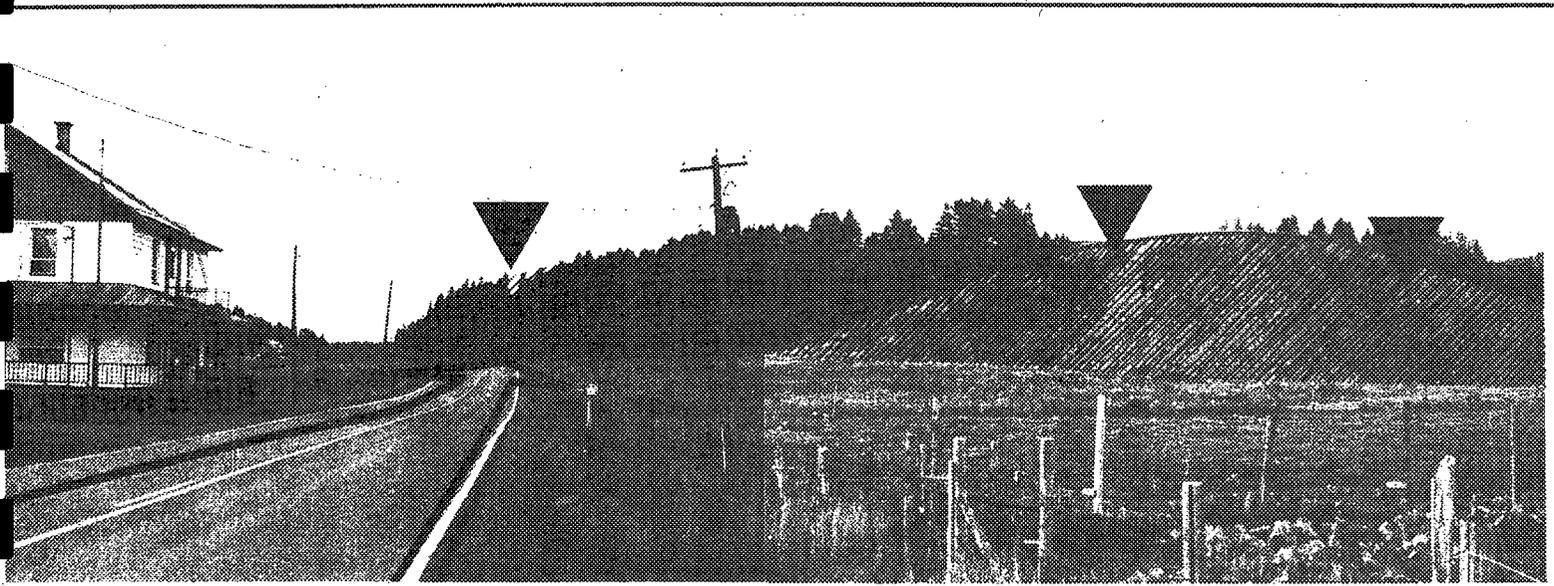


Figure 32 - Chaînage 277+00 à 303+00

Une zone d'extraction qui forme une limite visuelle locale, domine l'environnement et altère quelque peu les champs visuels définissant un paysage à vocation agricole. Les zones de déblais prévues dans ce secteur (à gauche sur la photo) accentueront les perturbations visuelles.

TABLEAU 36: LES IMPACTS SPECIFIQUES SUR LE MILIEU VISUEL

LOCALISATION/CHAINAGE	DESCRIPTION DE L'IMPACT	EVALUATION DE L'IMPACT		
		ETENDUE	VALEUR ENVI- RONNEMENTALE	INTENSITE
Chaînage 127+00 (bâtiment no 9)	Le bâtiment qui, en situation isolée, structure le paysage et forme un accent, se retrouve dans l'emprise prévue.	Ponctuelle	Moyenne	Faible
Chaînage 138+00 à 166+00	Perturbation du caractère des lieux par la perception des cicatrices imposées par l'ancien tracé	Ponctuelle	Faible	Faible
Chaînage 152+00 à 156+00	Les boisés qui délimitent les bassins visuels seront affectés. L'espace laissé libre par l'abandon de l'ancien tracé créera une discontinuité visuelle dans la limite visuelle qui borde la zone C	Ponctuelle	Moyenne	Faible
Chaînage 217+00 (bâtiment no 29)	Le bâtiment qui, en situation isolée, structure le paysage et forme un accent, se retrouve dans l'emprise prévue.	Ponctuelle	Moyenne	Faible
Chaînage 250+00 à 254+00	La route traverse le ruisseau Lajoie et côtoie un élément de diversité dans le paysage. La perte des boisés minimisera l'effet d'encadrement de cet espace et réduira le caractère naturel des lieux.	Partielle	Moyenne	Moyenne
Chaînage 260+00 à 270+00	La route se rapproche d'un élément peu esthétique (cours de matériaux avec usine, stationnement, etc.). Les cicatrices de l'ancien tracé seront perceptibles.	Partielle	Faible	Faible
Chaînage 277+00 à 303+00	La route longe des gravières qui perturbent le caractère général des progressions visuelles. Les renflements d'emprise et les vastes remblais-déblais contribuent à renforcer les perturbations.	Partielle	Moyenne	Moyenne
Chaînage 304+00 à 334+00	Perturbation du caractère des lieux par la perception des cicatrices imposées par l'ancien tracé. De plus, des bâtiments situés entre les chaînages 317+00 à 320+00 qui contribuent à la formation d'un alignement sont touchés par le passage de la route.	Partielle	Moyenne	Moyenne

Enfin, comme impact positif, soulignons que l'élargissement de l'emprise libère les abords routiers de quelques bâtiments annexes et hangars dont l'aspect esthétique laisse présentement à désirer et ce, particulièrement aux abords de l'intersection de la route menant au pont Heppell.

6.8.3 MESURES DE MITIGATION

Tous les impacts spécifiques au milieu visuel énoncés précédemment sont mitigeables et les mesures correctrices sont particulières selon chaque impact. Seules les perturbations dues à la perception des cicatrices de l'ancien tracé peuvent être corrigées par une mesure commune.

. Perception de l'ancien tracé

Pour les tronçons délaissés de l'ancien tracé (soit entre les chaînages 138+00 à 166+00, 264+00 à 277+00, ainsi que 304+00 à 334+00), nous recommandons la scarification, i.e. le bris et l'enlèvement de la surface bitumineuse et des fondations de la route, l'ameublissement du sol en surface pour la partie de l'emprise comprenant la plate-forme et l'accotement, et la mise en place d'un couvert végétal.

. Perte de critères de paysage

Les bâtiments qui forment des accents dans le paysage, chaînage 127+00 (bâtiment no 9) et 217+00 (bâtiment no 29) devront garder un potentiel visuel identique en contribuant de la même façon à la structure du paysage. Ainsi, l'implantation optimale de ces bâtiments sera du même côté de la route où ils se retrouvent présentement, soit du côté ouest; leurs abords devront être dégagés afin que les volumes de l'édifice ressortent clairement dans la plaine.

. Altération de limites visuelles

Parallèlement au chaînage 155+00, nous recommandons d'effectuer, dans l'ancienne emprise, une plantation de renaturation. Cette plantation couvrira la largeur de l'emprise et s'étendra sur une distance de 10 à 15 mètres. Deux aires de plantation seront nécessaires, soit de part et d'autre des limites du boisé, de façon à minimiser la discontinuité visuelle qui est perçue dans les deux sens de déplacement (figure 28).

Pour les environs du ruisseau Lajoie (chaînage 250+00 à 254+00), les mesures proposées au niveau biophysique (reboisement des berges et talus en vue d'une stabilisation des berges) contribueront à l'amélioration du cadre visuel des lieux.

. Proximité d'éléments peu esthétiques

Les déblais importants prévus aux abords des deux collines et situés entre les chaînages 277+00 et 303+00 contribueront à renforcer la dégradation visuelle des lieux. Les sols étant à cet endroit assez sensibles à l'érosion lorsque mis à nu, une plantation de stabilisation des talus est requise.

Selon un plan préliminaire d'aménagement, une plantation de pins est prévue à ces endroits selon une implantation en damier de 1 800 millimètres d'axe en axe. Nous croyons qu'il serait souhaitable, au niveau de l'environnement visuel, d'introduire de la variété dans les plantations de stabilisation des talus et d'y intégrer les trois strates végétales soit arbres, arbustes et plantes tapissantes. Afin de minimiser l'effet très linéaire occasionné sur les pentes par des plantations disposées selon une trame en damier ou en quinconce, nous recommandons une plantation en arcs de cercle équidistants.

Le rapprochement inévitable du tracé (entre les chaînages 260+00 et 270+00) vers une usine de bois d'oeuvre avec entreposage extérieur occasionne un impact qui ne nécessite pas de mitigations particulières vu l'étendue de la source et la faible qualité du bassin visuel existant. Malgré que ce complexe soit nouvellement implanté, nous pouvons considérer que les usines de coupe et de sciage de bois font, dans la Vallée de la Matapédia, partie intégrante de l'économie régionale et en fait du paysage. Ces éléments reflètent ainsi une certaine vocation du territoire, bref une portion de "l'image" de la région.

6.8.4 IMPACTS RESIDUELS ET CONCLUSION

L'application de toutes les mesures de mitigation au niveau de l'environnement visuel permettra d'atteindre une intensité d'impact résiduel nulle ou non significative et contribuera à maximiser le potentiel visuel de ce secteur. En fait, même si le projet n'occasionne, dans la plupart des cas répertoriés que des impacts de faible envergure, il ne faut pas sous-estimer la valeur de l'environnement visuel de cet axe routier qui constitue une voie touristique privilégiée dans la Gaspésie.

Enfin, nous attirons plus particulièrement l'attention sur le fait que deux des impacts d'intensité moyenne, relevés au milieu visuel, correspondent à des sites sensibles au niveau biophysique. Les impacts biophysiques découlent de problèmes de stabilisation de talus ou de berges de rivières et les mitigations proposées, soit des zones de plantations massives, s'intègrent aux recommandations proposées au milieu visuel. En fait, ces mesures correctrices communes se complètent et minimisent ainsi deux types d'impacts simultanément.

6.9 MESURES DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI

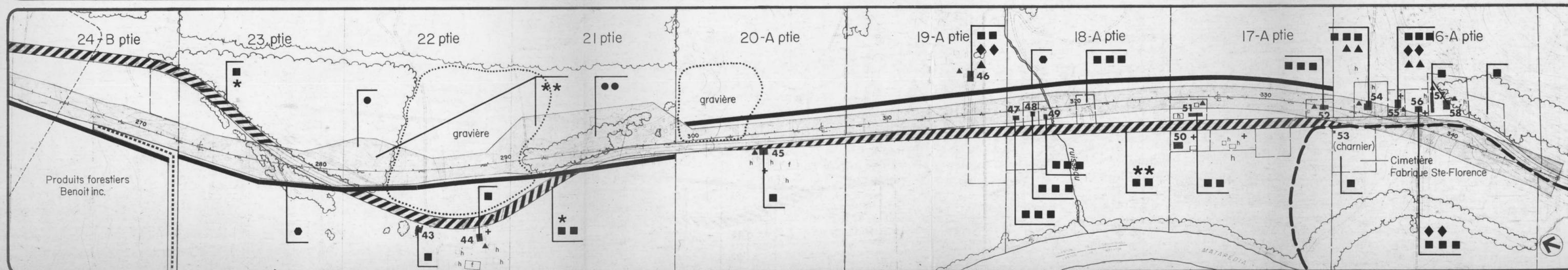
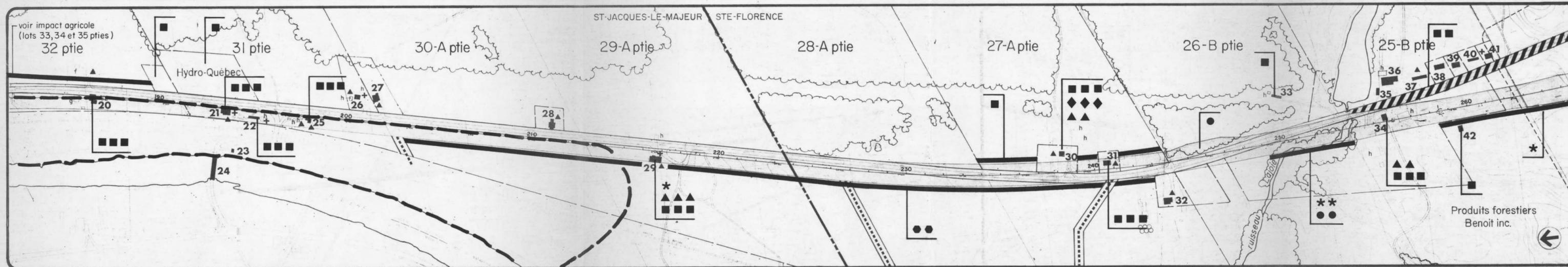
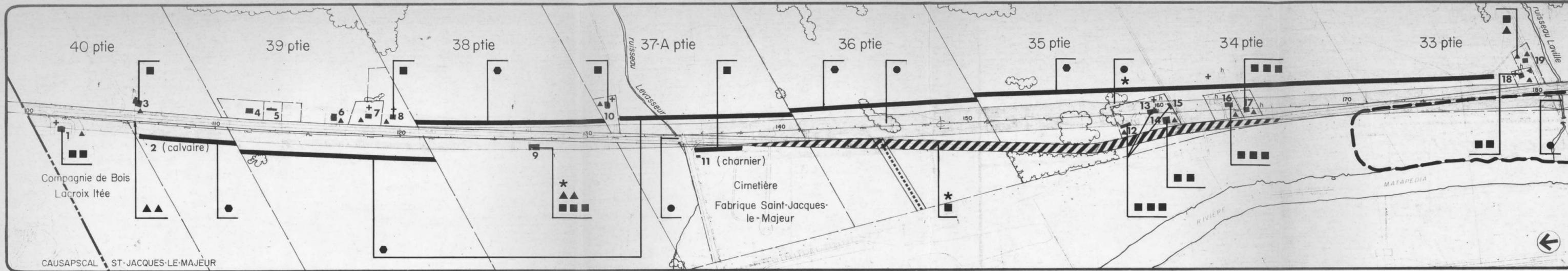
L'application des mesures environnementales contenues dans cette étude est assurée grâce à leur intégration dans les devis et plans de construction du projet. De plus, l'obligation pour la firme chargée d'exécuter les travaux de construction de respecter le cahier des Charges et Devis généraux du ministère des Transports garantit aussi le maintien d'une bonne qualité d'exécution. Pendant la phase de construction de la route, c'est l'ingénieur résident de la région qui voit à ce que les plans et devis soient fidèlement suivis. Dans les cas où un problème environnemental particulier survenait, le bureau régional du ministère des Transports se référerait alors à l'expertise du Service de l'environnement du ministère des Transports.

6.10 CALENDRIER DES TRAVAUX

L'ensemble du projet routier se réalisera sur une période de deux années et ce, à compter de 1986; en effet, selon la programmation quinquennale du ministère des Transports du Québec, les travaux débuteront en 1986 et se termineront en 1988.

Ainsi, une fois le certificat du ministère de l'Environnement obtenu, le ministère des Transports du Québec entreprendra donc les procédures d'expropriation pour libérer les emprises nécessaires à la réalisation du projet et fera les appels d'offres requis. La construction débutera après ces étapes.

Enfin, soulignons que l'entrepreneur est chargé de l'horaire et de la séquence des travaux; il en assume l'entière responsabilité avec l'ingénieur résident. Ils doivent tenir compte cependant des dates de début et de fin des travaux, de même que des contraintes environnementales pour les périodes de temps où ils doivent effectuer ces travaux.



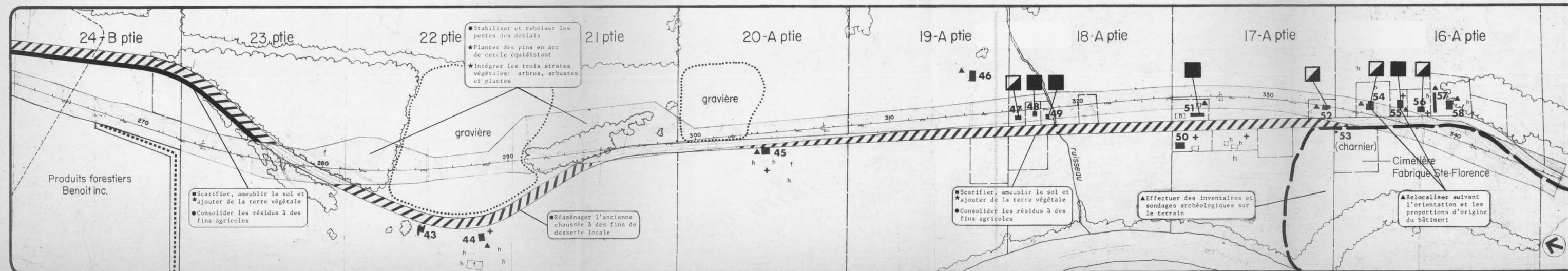
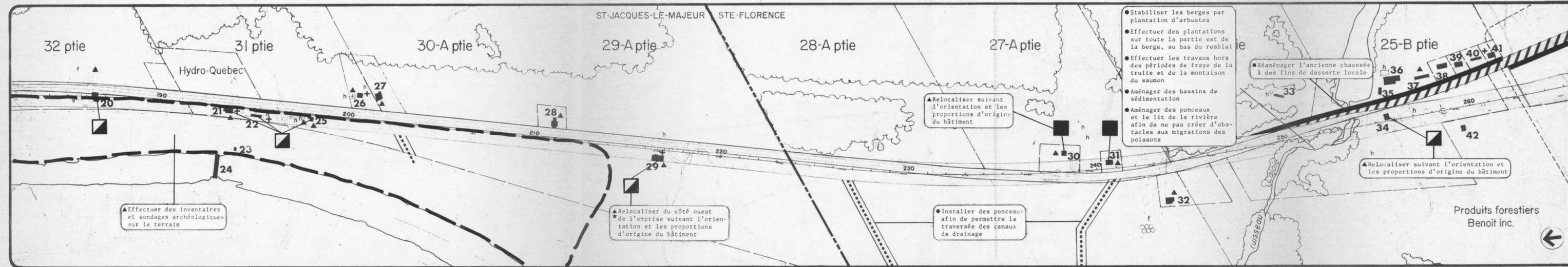
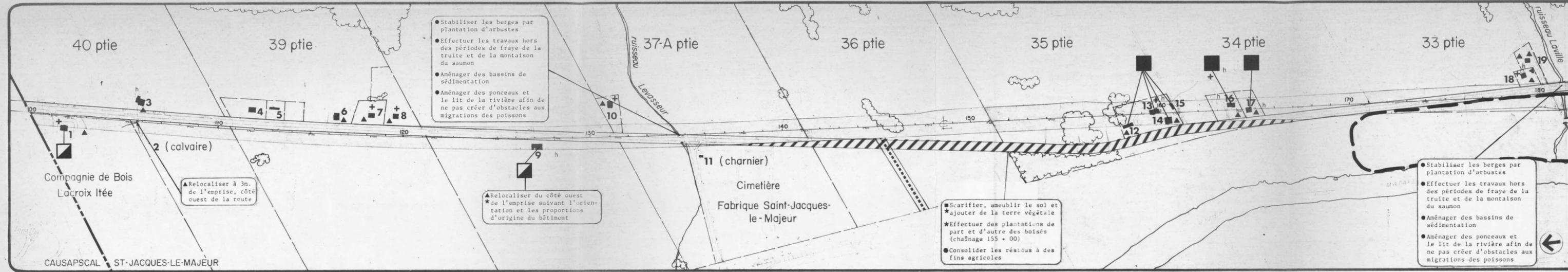
ÉTUDE D'IMPACT
SUR L'ENVIRONNEMENT

**ROUTE 132
de Sainte-Florence à
Causapscal**

figure 33
LES IMPACTS SPÉCIFIQUES

limite municipale.....	-----
limite de propriété.....	-----
zone à moyen et fort potentiel archéologique affectée (limites approximatives).....	-----
numéro de référence aux fiches.....	46 (annexe 6)
milieu biophysique.....	●
milieu agricole.....	●
milieu humain.....	■
patrimoine architectural et potentiel archéologique.....	▲
milieu visuel.....	*
climat sonore.....	◆
projection latérale d'un impact.....	-----
tronçon routier délaissé.....	▨
intensité de l'impact: faible.....	●
moyen.....	●●
fort.....	●●●

Source de la base : M.E.R.Q. 1979
 Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
 Service de l'Environnement
 échelle 1:5000
 0 50 100 150 m.
 0 250 500 pi.
 date : août 1984 préparé par pluram inc.



ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

ROUTE 132 de Sainte-Florence à Causapscal

figure 34 LES MESURES DE MITIGATION

limite municipale.....	-----
limite de propriété.....	-----
numéro de référence aux fiches... (annexe 6)	46
milieu biophysique.....	●
milieu agricole.....	●
milieu humain..... (cadre bâti et utilisation du sol)	■
-relocalisation du bâtiment sur la propriété d'origine.....	◻
-relocalisation du bâtiment hors de la propriété d'origine.....	■
patrimoine architectural.....	▲
milieu visuel.....	*
tronçon routier délaissé.....	////
zone à moyen et fort potentiel archéologique affectée (limites approximatives).....	-----

7

Synthèse

7. SYNTHÈSE

7.1 LE MILIEU HUMAIN ET LE PATRIMOINE ARCHITECTURAL

Pour le milieu humain, les effets de l'infrastructure routière projetée s'identifient principalement au fait que près de la moitié des bâtiments principaux (26), sis en bordure du tronçon à l'étude, sont affectés par un impact fort ou moyen.

Globalement, la distribution spatiale des impacts se regroupe comme suit:

- . entre les ruisseaux Levasseur et Laville;
- . à proximité du pont Heppell;
- . dans le secteur du cimetière Sainte-Florence.

Cette répercussion sur le cadre bâti de la zone d'étude prend d'autant plus d'ampleur que la très grande majorité de ces bâtiments sont des résidences et qu'il faudra évidemment envisager leur relocalisation ou la démolition dans certains cas. Les dérangements de nature diverse qui découlent des impacts sur le cadre bâti peuvent être identifiés:

- . à la perte d'un cadre de vie familial pour les ménages impliqués;
- . aux coûts économiques rattachés implicitement aux opérations de relocalisation, y inclus les démarches de nature administrative;
- . à la perte éventuelle des terres agricoles suite à l'implantation des bâtiments relocalisés;

- . aux autorisations requises auprès de la Commission de protection du territoire agricole du Québec afin de relocaliser les bâtiments dans la zone agricole permanente qui couvre la majorité du territoire à l'étude;
- . aux difficultés liées à l'extension éventuelle des usages dérogatoires, compte tenu de l'application du règlement de contrôle intérimaire de la M.R.C., sur les lots dont l'état de dérogation a été aggravé, suite à l'expropriation d'une parcelle.

Outre le cadre bâti, rappelons également que le milieu humain est affecté par quelques impacts significatifs résultant de la présence des tronçons délaissés (impacts de moyenne intensité) et d'une augmentation sensible du climat sonore prévu pour quatre résidences (nos 30, 46, 55 et 56). Les répercussions sur le climat sonore ne nécessitent pas cependant de mesures correctrices rattachées au contexte du projet mais font plutôt appel à un autre champ d'intervention, en l'occurrence l'aménagement du territoire dont la responsabilité première incombe aux autorités locales et régionales.

Enfin, soulignons l'importance que prend le domaine bâti au niveau du potentiel architectural et visuel de la zone d'étude. En plus de devoir être conforme aux normes du règlement de contrôle intérimaire de la M.R.C., l'implantation des constructions à relocaliser devra être réalisée dans l'optique d'une optimisation sur le plan visuel et patrimonial des éléments construits affectés par le projet routier. Ainsi, 7 constructions (nos 2, 9, 29, 30, 34, 54 et 55) devront être relocalisées, dans la mesure du possible, de façon à ce que leurs caractéristiques symboliques, visuelles et architecturales d'origine soient le plus fidèlement respectées.

7.3 LES AUTRES COMPOSANTES ENVIRONNEMENTALES

Les quelques impacts significatifs (uniquement de moyenne intensité) sur les milieux biophysique, agricole et visuel sont

assortis, exception faite pour le milieu agricole, de mesures de mitigation qui feront en sorte que les impacts seront réduits à un niveau négligeable.

La nature et la localisation de ces impacts selon les composantes affectées peut se résumer ainsi:

. Chaînages 227+00 à 241+00 - impact agricole

La construction de canaux d'évacuation des eaux usées de la future route qui sectionnera une parcelle en culture de 20 hectares, vis-à-vis les chaînages 227+00 à 241+00.

. Secteur du ruisseau Lajoie (chaînage 250+00 à 254+00) - impact visuel et biophysique

L'altération d'une partie des berges de ce cours d'eau, lequel constitue notamment un élément de diversité du paysage.

. Secteur des gravières (chaînage 277+00 à 303+00) - impact visuel et biophysique

La perte de boisés et l'importance des peuplements engendreront des pertes d'habitats naturels et des problèmes d'érosion et de stabilisation des talus, tout en aggravant l'esthétisme du secteur.

. Secteur à l'extrémité sud du projet (chaînage 304+00 à 334+00 - impact visuel

L'abandon du tronçon routier créera une perception des cicatrices, élément très peu esthétique.

Quant au potentiel archéologique, deux zones à potentiel élevé se retrouvent dans l'emprise projetée, l'une à la hauteur du pont Heppell, l'autre à l'extrémité sud du tracé projeté; des expertises sur le terrain devront être effectuées afin d'infirmier ou de confirmer la réelle valeur de ce potentiel.

7.4 LES IMPACTS POSITIFS DU PROJET

Pour terminer, nous traiterons des aspects positifs inhérents à un projet de cette nature, aspects qui sont généralement négligés, en raison même de la démarche propre aux études d'impact dont l'emphase est surtout orientée sur les impacts négatifs.

Outre l'impact économique positif résultant de la création d'emplois temporaires lors de la construction d'une route et des effets bénéfiques indéniables sur le plan commercial et touristique pour la région de la Matapédia et l'ensemble de la Gaspésie, d'autres impacts positifs du projet méritent d'être soulignés.

Ainsi, la réalisation de l'infrastructure routière pourra améliorer d'une certaine façon la qualité de l'habitat humain. Qu'il soit utile de rappeler ici qu'un très grand nombre de résidents de la zone d'étude, dont la résidence n'est pas sujette à une relocalisation, verront le climat sonore routier actuel et même projeté diminuer légèrement dû à l'éloignement du bâtiment du centre de la voie pavée. D'autre part, le projet routier provoquera indirectement la normalisation de plusieurs implantations résidentielles non-conformes aux prescriptions du règlement de contrôle intérieur de la M.R.C., ce qui est en soi une nette amélioration pour plusieurs résidents à relocaliser de leurs conditions d'habitabilité et de jouissance de la propriété.

Il faut considérer aussi que l'expropriation pourrait avoir des suites bénéfiques au niveau de l'amélioration de la qualité esthétique et architecturale du cadre bâti de la zone d'étude. Les bâtiments à déplacer de leur terrain d'origine qui sont trop vétustes et sans valeur patrimoniale notable, pourraient faire l'objet d'une démolition et être tout simplement remplacés par une construction neuve; d'autre part, les dédommagements monétaires remis aux propriétaires touchés pourront éventuellement servir à la rénovation de leurs résidences nécessitant certaines améliorations.

Enfin, pour le potentiel archéologique, le projet contribuera peut-être à l'acquisition de nouvelles connaissances à l'égard de l'historique des origines des établissements humains dans la Vallée de la Matapédia, si des vestiges significatifs étaient découverts lors des sondages archéologiques précédant les travaux de construction.



Bibliographie

BIBLIOGRAPHIE

a) Documents

- . BENMOUYAL, J. North Gaspé Prehistory: A Contribution to Quebec Archaeology. Thèse de doctorat, Université Simon Fraser, 1981.
- . BENMOUYAL, J. La Gaspésie. Images de la préhistoire du Québec, C. Chapdelaine éd., Recherches amérindiennes au Québec, vol. 7, nos 1-2, 1978, pp. 55-61.
- . BOCK, P.K. Handbook of North American Indians, V. 15 Northeast. B.G. Trigger, éd., Smithsonian Institution, Washington, 1978, pp. 109-122.
- . BOUCHETTE, J. Description topographique du Bas Canada avec des remarques sur le Haut Canada, Londres, 1815, 644 p., LXXXVI.
- . BOURQUE, B.J. Aboriginal Settlement and Subsistence on the Maine Coast. Man in the Northeast, no 6, 1973, pp. 3-19.
- . BUIES, Arthur. La vallée de la Matapédia, ouvrage historique et descriptif, Québec, 1896, 54 p.
- . CANTIN, M. La gestion du saumon atlantique dans le bassin de la Ristigouche. Texte de la conférence prononcée par M. Cantin (directeur des Territoires fauniques) au M.L.C.P., 1983, 14 pages, 1 figure, 3 tableaux.
- . CARTIER, J. Voyages en Nouvelle-France. Texte remis en français moderne par R. Lahaise et M. Couturier, Hurtubise HMS, Montréal, 1977.

- . DAVIS, S.A. Teacher's Cove, A Prehistoric Site on Passamaquoddy Bay. Archéologie du Nouveau-Brunswick, Série 1, no 1, Administration des Ressources historiques, 1978.

- . DUMAIS, P. Les schèmes d'établissement préhistoriques au sud de l'estuaire du Saint-Laurent. Mémoire de maîtrise, département d'anthropologie, Université de Montréal, 1979.

- . DUMAIS, P. Les Amérindiens et le caribou des bois au sud du Saint-Laurent. Dossier caribou, F. Trudel éd., Recherches amérindiennes au Québec, vol. 9, nos 1-2, 1979a, pp. 151-158.

- . DUMAIS, P. Le Bas-Saint-Laurent. Images de la préhistoire du Québec, C. Chapdelaine éd., Recherches amérindiennes au Québec, vol. 7, nos 1-2, 1978, pp. 63-74.

- . Environnement Canada, Service de l'environnement atmosphérique, Nouvelles climatiques - degrés-jours - 1951-1980, 1982, 280 p.

- . Fédération de l'Union des Producteurs agricoles du Bas-Saint-Laurent. Le potentiel agricole dans le Syndicat de base. "Des saumons", 24 juillet 1981, 19 pages et 1 annexe.

- . GAGNON, R.M. et M. FERLAND. Climat du Québec septentrional, Ministère des Richesses naturelles, Service de Météorologie, Québec, 1967.

- . GIGUERE, G.E. Oeuvres de Champlain, Montréal, Editions du Jour, 3 tomes, 1973.

- . LEACOCK, E. The Montagnais-Naskapi Band. Contributions to Anthropology, Band Societies, National Museum of Canada, Bull. 228, 1969, pp. 1-17.
- . LEBEL, J.P. et C. GAUVIN. Gestion du saumon dans les rivières du bassin de la Ristigouche: hypothèses de gestion, 1983, 13 p.
- . LEBUIS, Jacques, Ministère des Richesses naturelles, Direction générale des mines. Géologie du Quaternaire de la région de Matane/Amqui, comtés de Matane et Matapédia, 1973, 18 p.
- . LEBUIS, J. et P.P. DAVID. La stratigraphie et les événements du Quaternaire de la partie occidentale de la Gaspésie, Québec, Géogr. phys. Quat., vol. XXXI, nos 3-4, 1977, pp. 275-296.
- . LE CLERCQ, C. New Relations of Gaspesia. W.F. Ganong éd., The Champlain Society, 1910.
- . LEE, D. Les Français en Gaspésie de 1534 à 1760. Lieux historiques canadiens: Cahiers d'archéologie et d'histoire, no 3, ministère des Affaires indiennes et du Nord, 1972, pp. 26-68.
- . LYNCH, Kevin. L'image de la Cité, Collection Aspects de l'urbanisme, Paris, 1971, 222 p.
- . MARTIJN, C.A. Preliminary Report on the Results of a Second Archaeological Survey in the Temiscouata Region of Southeast Québec, Canada. Manuscrit, Service d'archéologie et d'ethnologie, ministère des Affaires culturelles, 1966.
- . MICHAUD, J.D. Notes historiques sur la vallée de la Matapédia. Val-Brillant, La voix du Lac, 1922, 241 p.

- . Ministère des Affaires culturelles du Québec, Direction générale du patrimoine. Macro-inventaire des biens culturels du Québec, Comté de Matapédia, Québec, 1982.
- . Ministère des Affaires culturelles du Québec. Etude du patrimoine architectural et archéologique d'Ulverton. Québec, mai 1982.
- . Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec. Coup d'oeil sur l'agro-alimentaire au Québec, 1979-1980, 320 p.
- . Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec. Nourrir le Québec. Perspectives de développement du secteur de l'agriculture, des pêches et de l'alimentation pour les années 1980, 1er trimestre 1981, 261 p.
- . Ministère de l'Energie et des Ressources, Direction générale des forêts, Service de l'inventaire forestier. Normes d'inventaire forestier, mai 1983, 152 p.
- . Ministère de l'Environnement du Québec. Guide général des études d'impact sur l'environnement, 3e édition, janvier 1983, 31 p.
- . Ministère de l'Environnement du Québec, Direction générale des inventaires et de la recherche. Annuaire hydrologique 1980-1981. Québec, 1983.
- . Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche. Répertoire des données relatives aux populations de saumon atlantique (salmo salar) des rivières de la région du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie. 1. Guide méthodologique, Québec, juin 1980.
- . Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche. Les orientations et les projets d'aménagement et d'équipement du ministère sur le territoire de la municipalité régionale de comté de la Matapédia, octobre 1982.

- . Ministère des Richesses naturelles du Québec. Rapport géologique no 121 et centre géologique de la péninsule de la Gaspésie, 1967.
- . Ministère des Transports du Québec, Direction des expertises et normes, Service des relevés techniques. Inventaire: capacité, courbes, pentes, région 01, district 07, 1982.
- . MOUNTAIN, G.J. Visit to the Gaspé Coast. Les Archives de la province de Québec, 1943.
- . M.R.C. de la Matapédia. Schéma d'aménagement du territoire, proposition préliminaire, juin 1983, 124 pages et 1 annexe.
- . PELLAND, A. La région Matane-Matapédia. Québec, ministère de la Colonisation, des Mines et des Pêcheries, 1912, 135 p.
- . ROWE, J.S. Les régions forestières du Canada. Ministère de l'Environnement, Service canadien des forêts, publ. no 1300F, Ottawa, 1972.
- . Services de protection de l'environnement du Québec. Etude écologique du bassin hydrographique de la rivière Matapédia, février 1977, 308 p.
- . Société canadienne d'hypothèques et de logement. Le bruit du trafic routier et ferroviaire: ses effets sur l'habitation, deuxième édition, 1981, 121 p.
- . Société d'exploitation des ressources de la Vallée, secteur tourisme. Plan de développement touristique de la Vallée de la Matapédia - Stratégies de développement, cahier 2, 42 pages et 2 annexes.

- . STEARN, C.W. Région de Causapsal, comtés de Matapédia et de Matane, Québec, ministère des Richesses naturelles, 1965, 52 p. (R.G. 117):
- . Syndicat des producteurs de bois du Bas-Saint-Laurent. Sommaire des activités 1982, Rimouski, mars 1983.
- . VIGNEAULT, Y. Etude écologique du bassin hydrographique de la rivière Matapédia, Québec, Services de protection de l'environnement, 308 p.

b) Règlements et lois

- . M.R.C. de la Matapédia, règlement de contrôle intérimaire no 2-83, adopté le 12 janvier 1983.
 - . Règlement de construction no 42, municipalité de paroisse de Saint-Jacques-le-Majeur.
 - . Décret no 1381-83, Gouvernement du Québec, concernant le règlement sur les zones d'exploitation contrôlée des rivières à saumon.
 - . Loi sur la protection du territoire agricole du Québec et amendements.
 - . Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et amendements.
 - . Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, résumé des règlements, 1er avril 1982 au 31 mars 1983.
-

ANNEXE 1
Avis de projet

(À l'usage du
ministère de l'Environnement)

Date de réception
Dossier numéro

1. Promoteur Ministère des Transports
Adresse 700, boulevard St-Cyrille est, QUEBEC GIR 5H1

N° de téléphone 418-643-3576

2. Responsable du projet pour le promoteur Service de l'Environnement
Claude Girard, urbaniste

N° de téléphone 514-873-4953

3. Titre du projet Route 132 - Tronçon VI - De Sainte-Florence au
contournement de Causapscal; C.O.P.I. 0132-20-11

4. Objectifs du projet Dans le cadre du réaménagement de la route 132
dans la vallée de la Matapédia, le projet a pour buts:

- d'améliorer les communications avec le nord-est du Nouveau-Brunswick;
- d'assurer une meilleure liaison entre Mont-Joli et la Baie des Chaleurs, tant pour des raisons touristiques qu'industrielles;
- d'augmenter le confort et la sécurité des automobilistes.

Spécifiquement, le projet permettra une liaison plus efficace
entre Causapscal et Sainte-Florence.

5. Localisation du projet Route: 132
Région: Bas St-Laurent/Gaspésie
District: Rimouski

Comté: Matapédia
Municipalités: Saint-Jacques-le-Majeur-de-
Causapscal (paroisse) et Sainte-
Florence (sans désignation)

6. Description du projet
(phase préparatoire, phase construction, phase exploitation)

Le projet compte environ 7,2 km. Sur toute la longueur, il s'agira de réaménager la route existante qui compte deux voies de roulement dans une emprise d'environ 18 m, en une route à deux voies de roulement dans une emprise d'environ 35 m. La route réaménagée aura la section-type (D-2302) d'une route numérotée en milieu rural (type C).

7. Calendrier de réalisation du projet

Plans préliminaires: complétés

Plans définitifs : juin 1982

Expropriation : décembre 1982

Construction : 1983

TABLEAU SYNOPTIQUE D'IDENTIFICATION PRÉLIMINAIRE DES RÉPERCUSSIONS ENVIRONNEMENTALES

		ACTIVITÉS ET OUVRAGES AUX DIVERSES PHASES DE RÉALISATION											PROJETS CONNEXES			
		PHASE PRÉPARATOIRE			PHASE DE CONSTRUCTION					PHASE D'EXPLOITATION						
ACTIVITÉS ET OUVRAGES PRÉVUS	Chemin d'accès	X														
	Déboisement	X														
	Déblayage et remblayage du terrain	X														
	Forage, sondage et dynamitage	X														
	Excavation															
	Modification du drainage															
	Passage de cours d'eau															
	Entreposage (5)															
	Expropriation															
	Relocalisation															
	Bruit															
	Services (1)															
	Chemin d'accès															
Déboisement																
Déblayage et remblayage du terrain																
Forage, sondage et dynamitage																
Excavation																
Démolition																
Déplacement de construction																
Etiacade																
Empiètement en milieu aquatique																
Passage en cours d'eau																
Dragage																
Redressement du cours d'eau																
Barrages et étangs de retenue																
Jetées et diques																
Construction en milieu aquatique																
Modification du drainage																
Modification hydrologique																
Frosion																
Tunnels et constructions souterraines																
Matériel et équipement (2)																
Services (1)																
Entreposage (5)																
Rejet de contaminant																
Production de poussières																
Déchets divers																
Circulation (3)																
Transport d'énergie																
Main-d'œuvre																
Bruit																
Utilisation de pesticides																
Fertilisation																
Excavation																
Forage et dynamitage																
Matériel et équipement (2)																
Dragage																
Modification hydrologique																
Besoins énergétiques																
Circulation (3)																
Services (1)																
Déblayage et évacuation de neige																
Déchets divers																
Enfouissement																
Entreposage (5)																
Production de poussières																
Rejet de contaminant																
Pannes et bris																
Développement et suites																
Fertilisations																
Utilisation de pesticides																
Abandon et réaménagement																

(1) Services : logement, installation connexe de chauffage, élimination des déchets, alimentation en eau et en électricité.

(2) Matériel et équipement: tout ce qu'il faut pour assurer le fonctionnement continu et l'entretien des installations (par exemple, des chaudières et des systèmes de climatisation de l'air dans les bâtiments, des engins de terrassement et des camions).

(3) Circulation: comprend avions, véhicules motorisés, chemins de fer, bateaux.

(4) Patrimoine: comprend le patrimoine culturel, archéologique et historique du milieu.

(5) Entreposage: comprend l'entreposage de matières premières et de produits.

9. Remarques

En annexe, vous pourrez prendre connaissance des pièces suivantes:

- a) une carte topographique permettant de localiser le projet (échelle 1:50,000);
- b) un plan permettant de situer le projet par rapport aux routes et aux cours d'eau de la région (échelle 1:50,000);
- c) la section-type de la route au terme de son réaménagement (D-2302).

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

Signé le

Par Daniel Waltz
Chef du service de l'Environnement

ANNEXE 2
**Directive du Ministre
de l'Environnement du Québec**

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC

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

ROUTE #132

TRONCON: Sainte-Florence/Sud de Causapsca1

DOSSIER #102-8143-11

Sainte-Foy, le 15 avril 1982

INTRODUCTION

Cette directive a pour but d'indiquer les éléments importants de l'étude d'impact à réaliser dans le cadre du projet de la route #132, tronçon Ste-Florence/Sud de Causapsca1. Cette étude doit être conçue de façon à être un véritable outil de planification de l'utilisation du territoire et préparée selon une méthode scientifique. Elle doit de plus satisfaire les besoins d'une triple clientèle soit le reviseur, le public et le décideur.

De façon générale, le contenu de l'étude d'impact doit référer aux éléments décrits à la section III du Règlement général relatif à l'évaluation et à l'examen des impacts sur l'environnement (décret 3734-80, 3 décembre 1980).

1. PROBLEMATIQUE

L'initiateur doit présenter d'abord les conditions et les problèmes identifiés dans le milieu. Dans ce contexte, les caractéristiques du réseau actuel doivent être précisées. L'initiateur doit indiquer de plus l'évolution des statistiques de circulation et les données relatives aux accidents routiers de même que tout autre problème d'intérêt relativement au réseau actuel. Dans ce cadre, l'initiateur doit présenter les normes en vigueur au ministère des Transports concernant les types de route en relation avec les volumes de circulation, les niveaux de service etc.

Suite à cet examen du problème, l'initiateur doit mentionner les principaux objectifs techniques, économiques et environnementaux qu'il cherche à atteindre soit localement soit régionalement. Dans ce contexte, si des phases ultérieures sont prévues au présent projet et ce, dans un délai raisonnable (programmation quinquennale) l'initiateur doit l'indiquer clairement.

2. RECHERCHE ET ANALYSE DE SOLUTIONS POSSIBLES

2.1 Recherche des solutions

L'initiateur doit procéder à la recherche de toutes les solutions possibles aux problèmes en tenant compte aussi bien des conditions actuelles du milieu que des facteurs pouvant influencer de façon prévisible la circulation tant sur les plans local que régional. Les solutions avancées doivent permettre de répondre adéquatement à l'énoncé de la problématique et ce, tant sectoriellement que globalement.

Parmi les solutions possibles, l'initiateur peut considérer:

- l'amélioration de la route actuelle;

- le report du projet;

2.2 Analyse des solutions

L'initiateur doit procéder à l'analyse des solutions possibles en considérant autant les impacts environnementaux appréhendés que les aspects techniques et économiques. Cette analyse doit de plus intégrer les effets d'entraînement des diverses solutions possibles sur la réalisation de d'autres projets tant sur le plan local que régional.

Suite à cette analyse, une présélection de solutions peut s'effectuer. Le rejet de certaines solutions doit cependant être justifié et les solutions retenues doivent être considérées tout au long de l'étude d'impact.

2.3 Description technique des solutions retenues

L'initiateur doit indiquer les grandes caractéristiques techniques des solutions retenues (largeur de l'emprise, nombre de voies, modalités d'accès, rayon de courbure minimum, pente maximum acceptable, présence de terre plein...).

3. ANALYSE D'IMPACT

3.1 Identification de la zone d'étude

Compte tenu des points à relier, des solutions précédemment retenues et des contraintes majeures sur les plans environnementaux, techniques et économiques, l'initiateur doit identifier une zone d'étude et en justifier les limites. L'étendue de celle-ci doit être suffisante pour permettre l'élaboration de variantes de tracés. Cette zone doit évidemment déborder amplement la limite des lots touchés physiquement par la réalisation des travaux et englober un territoire suffisamment vaste pour que l'étude d'impact soit véritablement utile à la prévention ou à la correction maximale des impacts directs et indirects engendrés par le projet.

3.2 Inventaire de la zone d'étude

Après avoir identifié une zone d'étude, l'initiateur doit présenter l'inventaire et la description des composantes de l'environnement de ce milieu. Le choix des composantes et l'extension donnée à la description de celles-ci doivent correspondre à leur importance dans la zone d'étude et pour le projet.

L'inventaire de la zone d'étude doit être de type relativement détaillé et la cartographie faite à grande échelle soit approximativement le 1:20 000 ou plus grand. L'initiateur doit envisager la présentation de trois types de données soit 1) les informations actuellement disponibles sur les cartes conventionnelles et dans les agences gouvernementales ou autres; 2) des inventaires de potentiel pour des aspects particuliers lorsque les données ne sont pas disponibles et 3) des inventaires plus détaillés sur des parties de la zone d'étude touchées directement par le projet lorsque celles-ci présentent des potentiels particulièrement élevés ou lorsque certains impacts particulièrement importants sont prévus.

L'inventaire de cette zone d'étude doit porter sur le milieu humain et le milieu naturel. Au niveau du milieu humain, l'initiateur doit porter une attention particulière aux aspects suivants:

- l'utilisation actuelle et potentielle de la zone d'étude en se référant à des documents comme les schémas d'aménagement, les plans de zonage...;
- les composantes patrimoniales soit le patrimoine bâti (ensemble, structures ou immeubles isolés) l'archéologie (sites connus et zones potentielles sur le tracé retenu) le paysage (composantes, points de vue exceptionnels);

En ce qui concerne le milieu naturel, l'initiateur doit traiter entre autres des aspects suivants:

- les puits artésiens;
- l'agriculture (potentiel des sols, type de culture, présence de drainage...);
- la structure cadastrale;
- la nature des sols, spécialement près des tributaires de la rivière Matapédia et ce, en rapport avec les dangers d'érosion;
- la forêt soit, les types de peuplement et leur stade de développement, les essences d'intérêt particulier, les plantations...;
- l'hydrologie, soit les différents plans d'eau dont la Matapédia et ses principaux tributaires;
- les réseaux routiers secondaires et leur raccordement sur la route 132;
- les habitats significatifs pour les espèces fauniques exploitées et non exploitées des milieux terrestre et aquatique en autant que ces espèces présentent un intérêt spécial. Les habitats et les espèces présentant un intérêt spécial dans le contexte de ce projet sont le saumon de l'Atlantique et la truite mouchetée. A cette liste, l'initiateur doit ajouter tout autre élément faunique important identifié au cours de son étude.

3.3 Elaboration de tracés

A l'intérieur de la zone d'étude préalablement délimitée puis inventoriée, l'initiateur doit identifier les résistances à la réalisation du projet routier. Ces résistances doivent être hiérarchisées et la pondération utilisée doit être clairement expliquée et justifiée. De plus, au niveau de la pondération, les composantes du milieu naturel de celles du milieu humain doivent être distinguées. Cet exercice doit permettre à l'initiateur de localiser des tracés entre les deux points extrêmes à relier.

3.4 Identification et évaluation des impacts

Compte tenu de la description des caractéristiques du milieu et des travaux prévus, l'initiateur doit procéder à l'identification des impacts soit l'énumération des répercussions directes et indirectes de même que celles à court, à moyen et à long termes en mentionnant la durée, l'importance et l'intensité prévues.

L'étape suivante doit consister à évaluer qualitativement et quantitativement les conséquences environnementales des répercussions énumérées plus haut. Il s'agit ici pour l'initiateur de porter un jugement sur les conséquences des impacts engendrés sur le milieu par chacune des solutions retenues. L'initiateur doit entre autres, considérer les points suivants:

- les expropriations;
- les pertes de terre agricole;
- la destructuration des lots;
- l'enclavement de certaines terres;
- l'érosion et son influence sur les cours d'eau soit en particulier l'effet possible sur la truite et le saumon;
- la contamination des puits artésiens par les sels de déglacage;

Suite à cet exercice, l'initiateur doit examiner la possibilité de modifications légères au tracé retenu (ajustement final) de façon à éviter ou réduire certains impacts.

3.5 Mesures de mitigation

L'initiateur doit identifier les actions, les ouvrages et de façon générale, les mesures de prévention ou de correction qui peuvent être intégrées à chacune des solutions retenues et qui visent à maintenir à un niveau acceptable certaines répercussions indésirables.

Les répercussions résiduelles négatives des solutions étudiées doivent également être présentées.

3.6 Analyse comparative des solutions retenues

L'initiateur doit procéder à une analyse comparative des solutions retenues sur la base de l'identification et de l'évaluation des impacts ainsi que des mesures de mitigation associées. La méthodologie utilisée lors de l'analyse comparative et le choix de la solution doit être explicitée.

3.7 Description détaillée de la solution choisie

Une description détaillée de la solution choisie doit être fournie au double niveau des travaux prévus et des milieux traversés et complète celles qui auront été faites dans les étapes précédentes. Tous les détails nécessaires à une bonne connaissance et au bon contrôle des travaux doivent être donnés. La localisation précise du projet doit comprendre les numéros de lots touchés. L'initiateur doit indiquer et localiser précisément les impacts, les mesures de mitigation et de compensation préconisées.

Un calendrier des travaux de pré-construction, construction et entretien aussi précis que possible doit être présenté. En ce qui concerne les activités d'expropriation, l'initiateur doit préciser en annexe les normes utilisées par le service des Expropriations.

3.8 Mesures de compensation et de surveillance

L'initiateur doit préciser les mesures visant une compensation des impacts résiduels négatifs. Celles-ci peuvent prendre la forme d'aménagements de haltes routières, de plantations à caractère esthétique...

De plus, l'initiateur doit indiquer les mécanismes de surveillance qu'il entend mettre de l'avant pour s'assurer que les mesures de mitigation et de compensation préconisées dans l'étude d'impact seront respectées. Dans ce contexte, l'inclusion de ces mesures sur les plans de construction de même que les mentions au niveau d'articles précis des devis doivent être envisagées.

3.9 Consultation

L'initiateur doit porter une attention particulière à l'opinion et aux attentes des municipalités et organismes du milieu touchés par le projet. Le résultat des consultations effectuées doit apparaître dans l'étude d'impact.

4. PRESENTATION DE L'ETUDE D'IMPACT

Les données de l'étude d'impact doivent être présentées de façon claire et

concise. Ce qui peut être cartographié, a avantage à l'être et ce, à des échelles adéquates. Les diverses solutions retenues doivent figurer autant sur les cartes thématiques que sur les cartes synthèses. Enfin, un plan indiquant la localisation détaillée du tracé choisi ainsi que des mesures de mitigation et de compensation s'y rattachant doit être soumis.

Toutes les sources de renseignements utilisées doivent être données en référence. De plus, les méthodologies et la terminologie particulières adoptées au cours de la réalisation des différentes étapes de l'étude d'impact doivent être présentées et explicitées. Au niveau des inventaires, on doit retrouver les éléments permettant d'apprécier la qualité de ces derniers. En outre, le nom, la profession et la fonction des personnes qui ont réalisé l'étude d'impact doivent être indiqués.

Enfin, considérant que l'étude d'impact doit être mise à la disposition du public pour information, l'initiateur doit fournir un résumé vulgarisé des éléments essentiels de ladite étude et de ses conclusions ainsi que tout autre type de documents qu'il juge nécessaire pour la bonne compréhension du projet. Le résumé doit être publié séparément et contenir une carte synthèse. L'initiateur doit de plus fournir 30 copies du dossier complet et il est suggéré qu'une version préliminaire de l'étude d'impact soit soumise pour commentaires.

ANNEXE 3
Glossaire

GLOSSAIRE

1. TERMINOLOGIE GENERALE

Accotement:	Partie de la plate-forme aménagée entre la chaussée et le talus, réservée à l'arrêt d'urgence des véhicules et servant d'appui à la chaussée.
Emprise:	Surface de terrain affectée à la route ainsi qu'à ses dépendances (talus, fossés, bermes, etc.).
Visibilité au dépassement:	Sur une route à deux voies, la distance de visibilité au dépassement est la distance nécessaire à un véhicule, roulant à la vitesse de base, pour dépasser un autre véhicule roulant à vitesse réduite en toute sécurité et sans entraver la circulation venant en sens inverse.
Capacité de la route:	Débit maximal que peut écouler une section de la route compte tenu de ses caractéristiques générales.

- Substratum:** Élément sur lequel repose une couche géologique.
- Inlandsis:** Glacier continental des régions polaires.
- Drift:** Dépôt laissé par le recul d'un glacier.
- Kame:** Dépôt de contacts glaciaires laissés par les eaux de fonte dans les crevasses de glaces qui, après la fonte du glacier, demeurent sous forme de collines de graviers.
- Faune avienne:** Ensemble des oiseaux, de la faune ailée.
- Faune ichtyenne:** Ensemble des poissons.
-

2. TERMINOLOGIE DE L'ANALYSE VISUELLE

En vue de structurer et d'uniformiser l'interprétation visuelle, il est important de préciser certains termes de base. Ceux-ci ont été élaborés de manière à faciliter la compréhension autant visuelle (information sur carte) qu'écrite et se résument en un langage simple, limité au maximum.

Le CHAMP VISUEL représente l'espace visuel accessible de part et d'autre des axes de circulation ou des agglomérations.

Les limites du champ visuel sont clairement définies par des barrières physiques immédiates: végétation, bâtiments et mouvements topographiques (comme une ligne de crêtes, des escarpements). Si ces limites deviennent restreintes aux abords de la route, elles créeront une FERMETURE, c'est-à-dire un champ visuel nul. On aura absence de champ soit d'un seul sens ou soit des deux (2) côtés, ce qui engendre un effet de corridor.

Il nous apparaît nécessaire de QUALIFIER les champs visuels afin d'identifier la valeur intrinsèque des paysages qui s'offrent à l'observateur. Les expériences perçues à l'intérieur du champ définiront cette qualité qui se résumera en termes de fort, de moyen ou de faible. Les critères de qualification sont des éléments physiques ou naturels représentant un point de repère, des accents dans le paysage, un encadrement, un arrière-plan ou même caractérisant la diversité ou l'unicité du paysage observé. Plus on retrouve de critères dans une région donnée, meilleure sera la qualité visuelle du champ.

. Point de repère: Cet élément de référence, contrastant dans son entourage, permet à l'observateur de s'orienter puisque l'élément est visible à une certaine distance.

- . Accent: Un accent est déterminé par le contraste et même souvent l'antagonisme d'un élément par rapport à son entourage immédiat.
- . Encadrement: Il y a encadrement lorsqu'un point d'intérêt est entouré d'éléments qui le mettent en évidence. Il peut être réalisé par des éléments naturels ou architecturaux.
- . Séquence: Répétition selon un axe visuel d'un seul élément, de plusieurs éléments ou d'un type de vues créant un site ou une expérience visuelle possiblement réversible.
- . Diversité: La diversité d'un paysage se signale par un éventail de formes, fonctions, textures, couleurs et de matériaux dans un secteur limité.
- . Alignement: Un alignement se caractérise par la répétition ou une séquence d'un seul ou de plusieurs éléments dans une perspective donnée.
- . Arrière-scène: La ligne de perspective la plus éloignée de l'observateur créant un plan vertical à l'espace qui le précède.

Le champ visuel caractérise donc le paysage perceptible latéralement par un observateur lors de ses déplacements. Il est limité aux barrières locales. Cependant, ce champ donne accès en certains endroits à des ouvertures de dimensions et de portées différentes. Ces vues proviennent des conditions physiques ou topographiques du terrain et se dégagent en n'importe quelle direction mais seront toujours perçues selon

Le sens du mouvement de l'observateur. Ainsi, en gravissant une pente, une vue panoramique derrière le voyageur passe totalement inaperçue.

Le potentiel visuel d'un espace est structuré par une variété de vues telles les panoramas, les percées visuelles, les vues ponctuelles ou encore les approches dont les définitions sont décrites ci-dessous.

Le PANORAMA représente une ou des vues s'étendant sur un vaste territoire d'une plus grande profondeur de champ et d'ampitude que la percée visuelle. Un panorama peut laisser entrevoir un paysage régional et on y retrouve plusieurs critères de paysage: points de repère, ensembles géomorphologiques particuliers, accents, etc.

Une PERCEE VISUELLE correspond à la découverte d'un paysage dont les vues portent vers un élément ou un secteur restreint. Elle détermine toujours trois (3) plans spécifiques, soit: les environs du point d'observation, un espace intermédiaire et l'arrière-plan.

Par contre, une vue ponctuelle est comprise à l'intérieur du champ visuel et dirige les regards vers des points particuliers ou certains critères de paysage. Cette vue est alors nommée FOCUS et est engendrée par la position d'éléments dans l'espace qui forment et dirigent la perspective vers un point déterminé.

Une progression visuelle est constituée d'une suite de vues ou d'expériences visuelles qui culminent vers un point fort. Les progressions visuelles, nommées aussi zone d'approche, peuvent être graduelles ou soudaines; on parle alors de découverte progressive ou subite.

ANNEXE 4

Définition des niveaux de service

DEFINITION DES NIVEAUX DE SERVICE (1)

1. Définition

Le niveau de service, ou palier de comportement, ou barème d'appréciation, est une mesure qualitative du service rendu à l'usager de la route en relation avec ses éléments géométriques à fournir une capacité de trafic; on en distingue 6 niveaux différents. Les critères d'évaluation des conditions d'écoulement de la circulation selon des débits différents sont basés sur plusieurs facteurs d'appréciation: le trafic, la vitesse, le climat, le temps de parcours, l'interruption du débit de la circulation, la liberté d'opération du véhicule, le confort, la sécurité et le coût d'utilisation. Les figures 1.3.2a et 1.3.2b illustrent l'aspect des différents niveaux de service.

2. Divisions

Le niveau de service A

Ce barème correspond à un écoulement libre avec des débits faibles et des vitesses élevées. Les véhicules y circulent à la vitesse maximale permise et sont soumis aux caractéristiques physiques de la route. La présence d'autres véhicules n'apporte que peu ou pas de gêne à la liberté de manoeuvre.

Le niveau de service B

Ce barème se place dans la zone d'écoulement stable, avec des vitesses praticables auxquelles les caractéristiques de circulation commencent à imposer de légères diminutions. Les automobilistes jouissent encore d'une liberté

(1) Extrait du Cahier des Normes, ministère des Transports du Québec, 1980, pagination multiple.

raisonnable pour choisir leur vitesse et la voie sur laquelle ils roulent. Ce niveau de service est adopté pour les routes en milieu rural.

Le niveau de service C

Ce barème se place toujours dans une zone d'écoulement stable, mais les vitesses et l'aisance des manoeuvres sont plus étroitement sous la dépendance de débits élevés. La plupart des automobilistes subissent des atteintes à leur liberté de choisir leur vitesse, de changer de voie ou de doubler. La vitesse praticable et les débits de service conviennent aux projets en milieu urbain.

Le niveau de service D

Ce barème se rapproche de l'écoulement instable; il maintient des vitesses praticables admissibles, mais sérieusement affectées par les modifications qui interviennent dans les conditions de marche. Des fluctuations dans le débit, des restrictions temporaires à l'écoulement peuvent causer une baisse sérieuse des vitesses praticables. Les automobilistes ont une liberté de manoeuvre très réduite, le confort et l'aisance sont médiocres, mais ce sont des conditions qu'on peut supporter pendant de brèves périodes.

Le niveau de service E

Ce barème représente un écoulement instable et il peut se produire des arrêts temporaires de la marche des véhicules. Il correspond à un fonctionnement des vitesses encore plus basses que pour le niveau D, avec des débits qui rejoignent ou approchent la capacité de la route. Quant la capacité est atteinte, les vitesses sont en général de l'ordre de 50 kilomètres/heure ou moins.

Le niveau de service F

Ce barème comporte un fonctionnement en écoulement forcé à faibles vitesses, les débits étant supérieurs à la capacité de la route. Dans ces conditions, il se produit un goulot d'étranglement le long d'une route, et la section considérée joue le rôle de zone d'accumulation pendant de bonnes parties des heures de pointe. Le temps de parcours est irrégulier et imprévisible.

NIVEAUX DE SERVICE

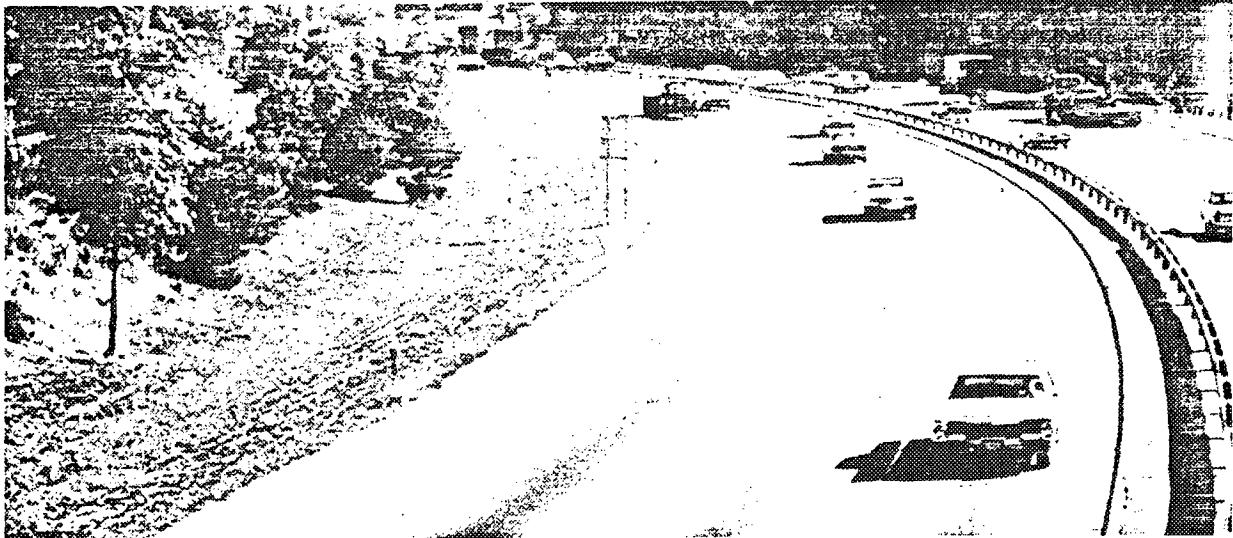


Figure 1

Niveau de service A

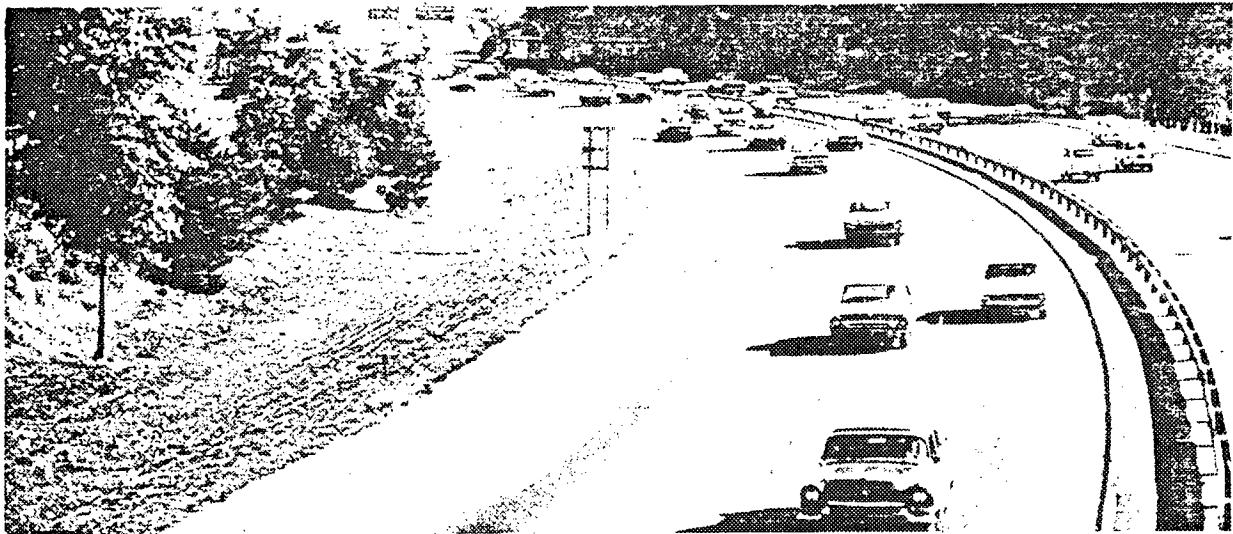


Figure 2

Niveau de service B



Figure 3

Niveau de service C

NIVEAUX DE SERVICE



Figure 4

Niveau de service D

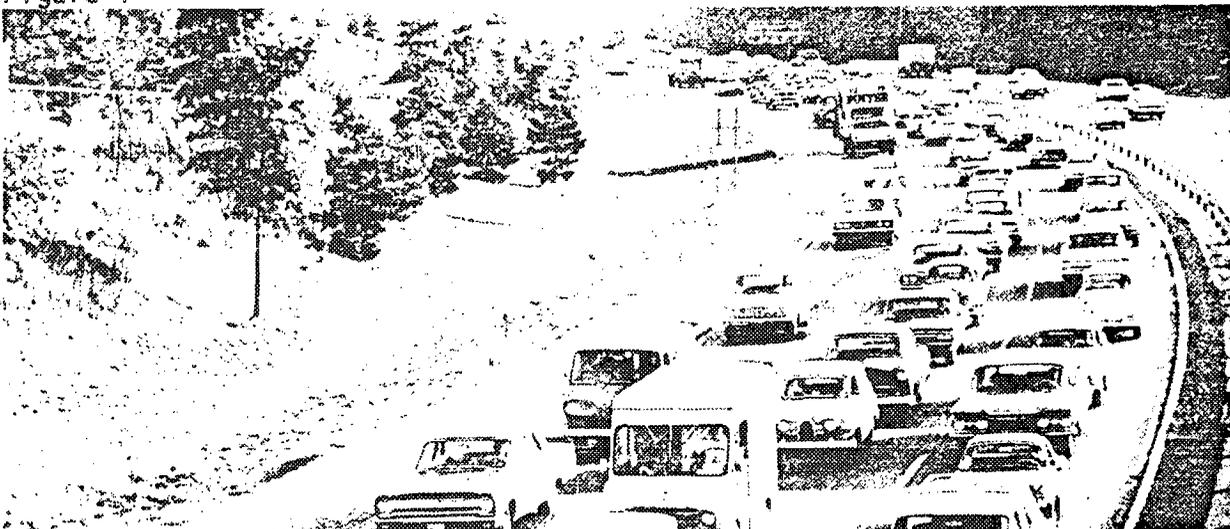


Figure 5

Niveau de service E

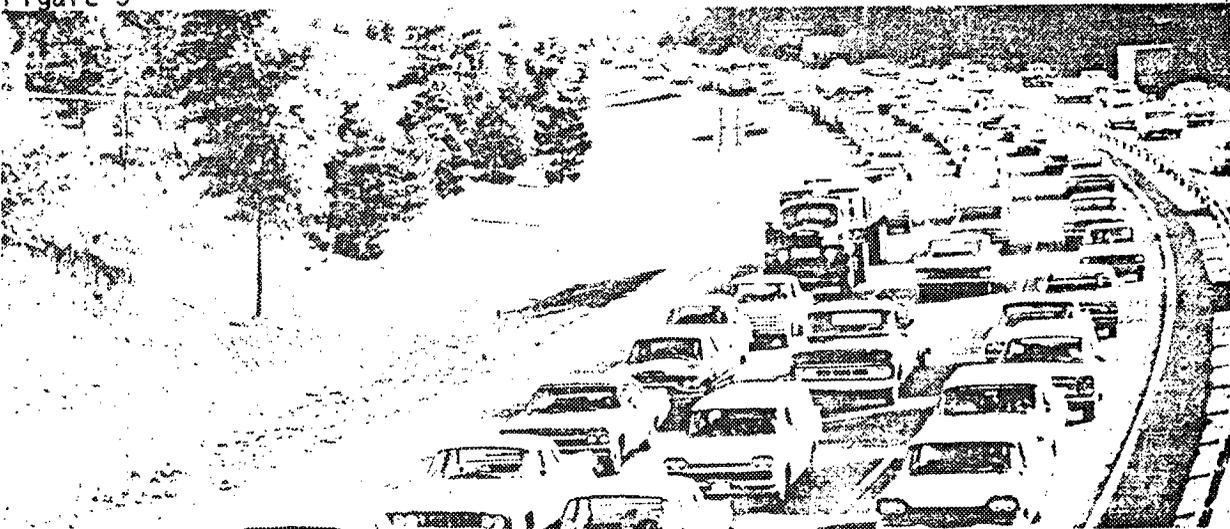


Figure 6

Niveau de service F

ANNEXE 5

**Série photographique :
ruisseaux Levasseur, Laville et Lajoie**

SERIE PHOTOGRAPHIQUE: RUISSEAUX LEVASSEUR, LAVILLE ET LAJOIE

RUISSEAU LEVASSEUR



Photo 1 - Embouchure du ruisseau Levasseur sur la rivière Matapédia. Le lit, composé de cailloux et galets, est complètement à sec.

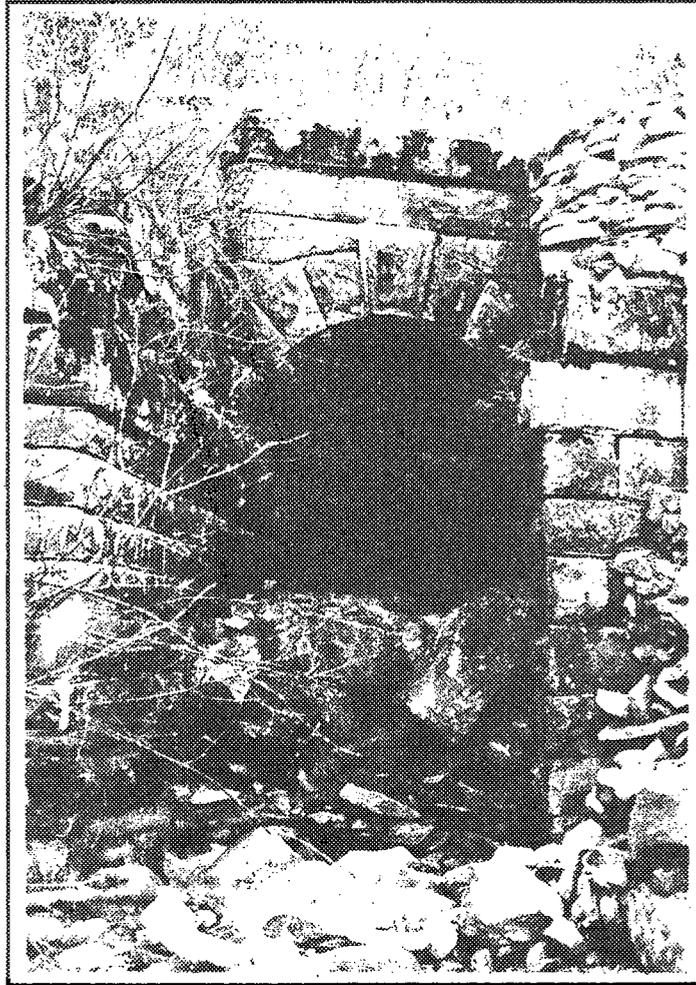


Photo 2 - Sortie ouest du tunnel du chemin de fer, située à 30 mètres en amont de l'embouchure du ruisseau Levasseur.



Photo 3 - Vue vers l'aval (N-O) du ponceau de bois recouvert de terre, dans lequel s'écoule le ruisseau Levasseur.

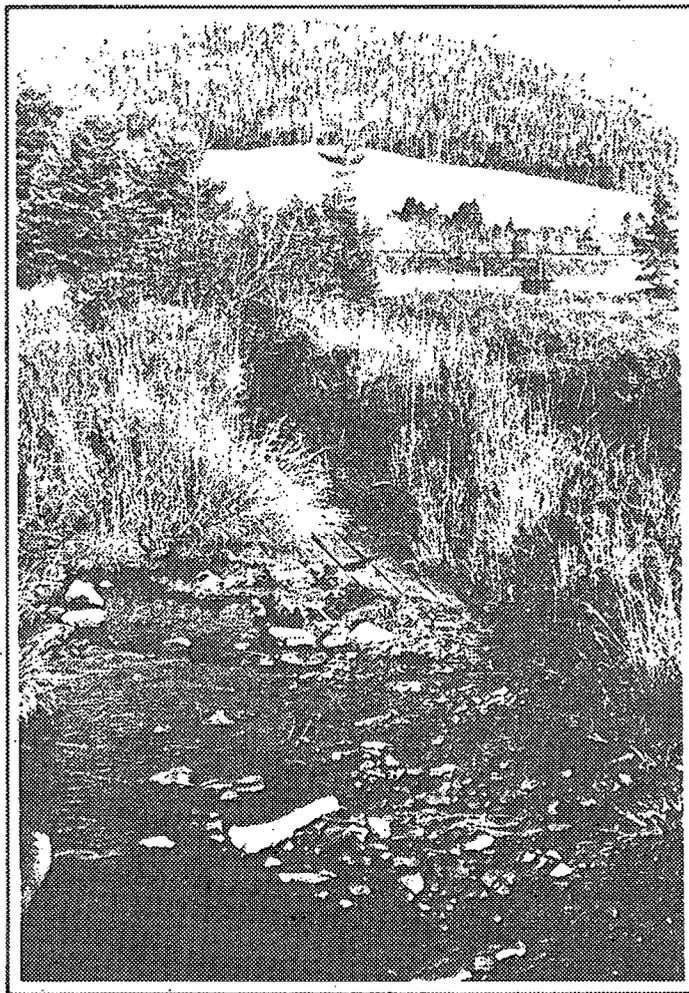


Photo 4 - Vue vers l'aval (ouest) du ruisseau Levasseur, le long de la route Laforce.



Photo 5 - Sortie ouest du ponceau du ruisseau Levasseur sur la route 132. A remarquer le petit bassin au pied du ponceau, où des alevins ont été observés.

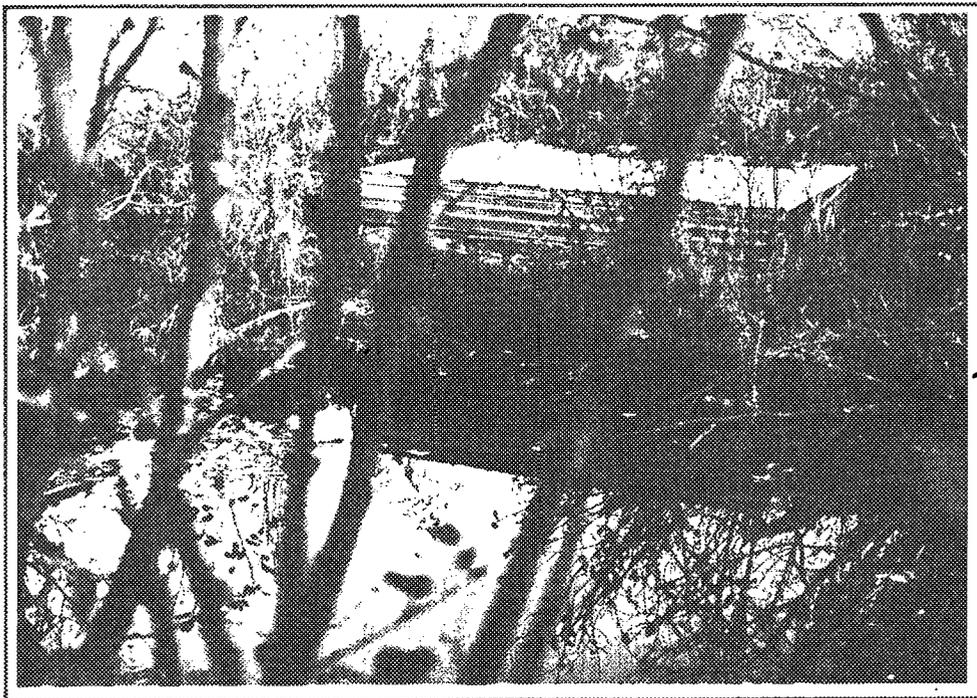


Photo 6 - Puit d'approvisionnement en eau potable, situé à environ 300 mètres à l'est de la route 132, le long du ruisseau Levasseur.

RUISSEAU LAVILLE

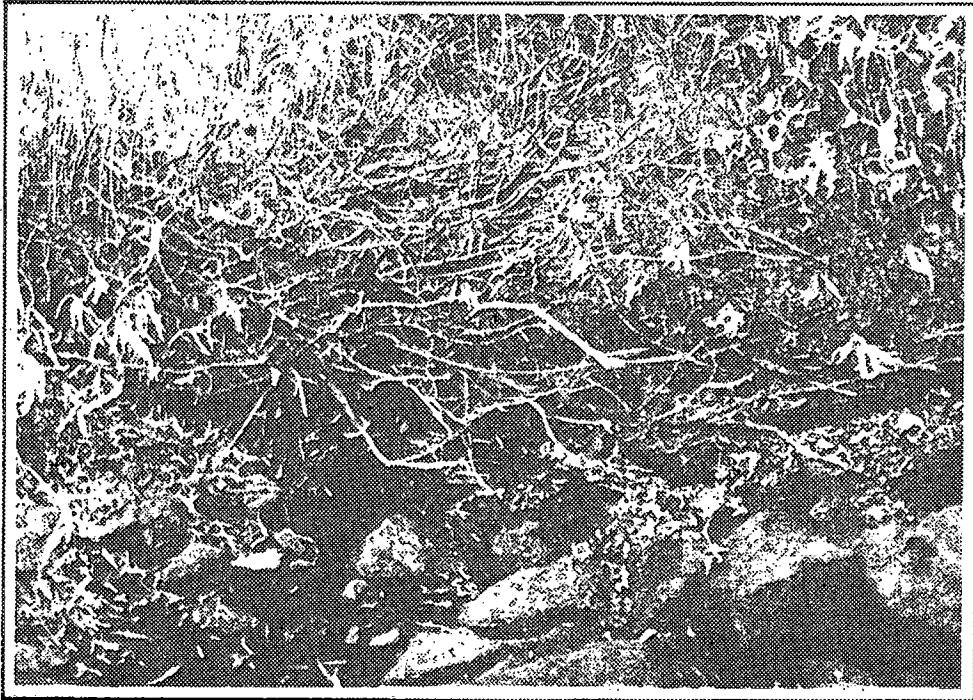


Photo 7 - Embouchure du ruisseau Laville sur la Matapédia.

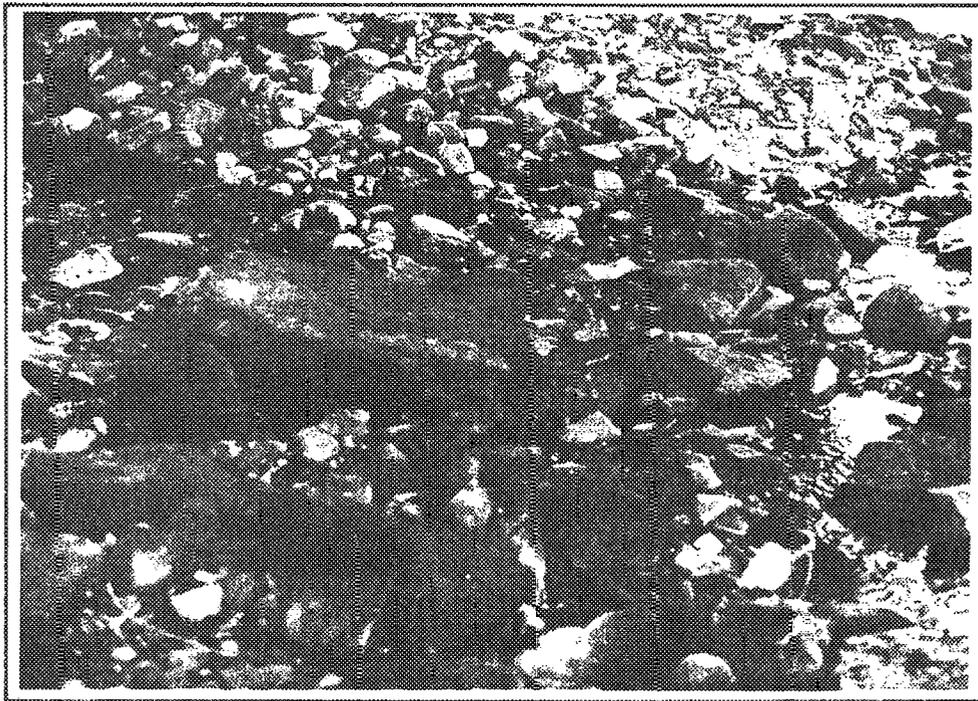


Photo 8 - Berge de La Matapédia à l'endroit où débouche le ruisseau Laville. A remarquer les matériaux grossiers où percolent les eaux du ruisseau.

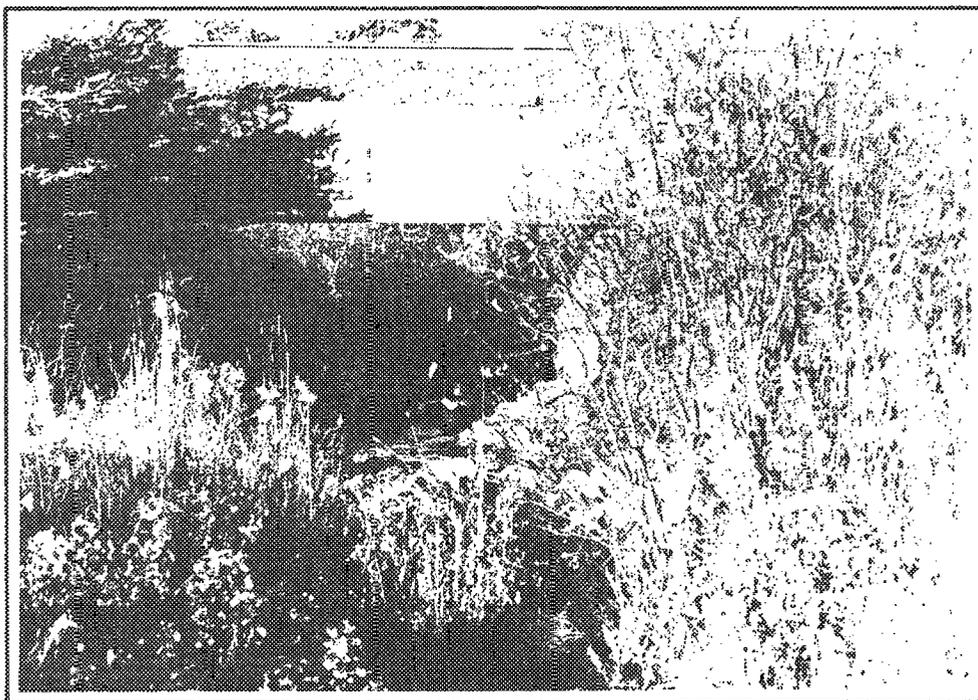


Photo 9 - Vue vers l'est du ruisseau Laville, à l'endroit du pont de chemin de fer. A remarquer le petit bassin sous le pont où des alevins ont été observés.

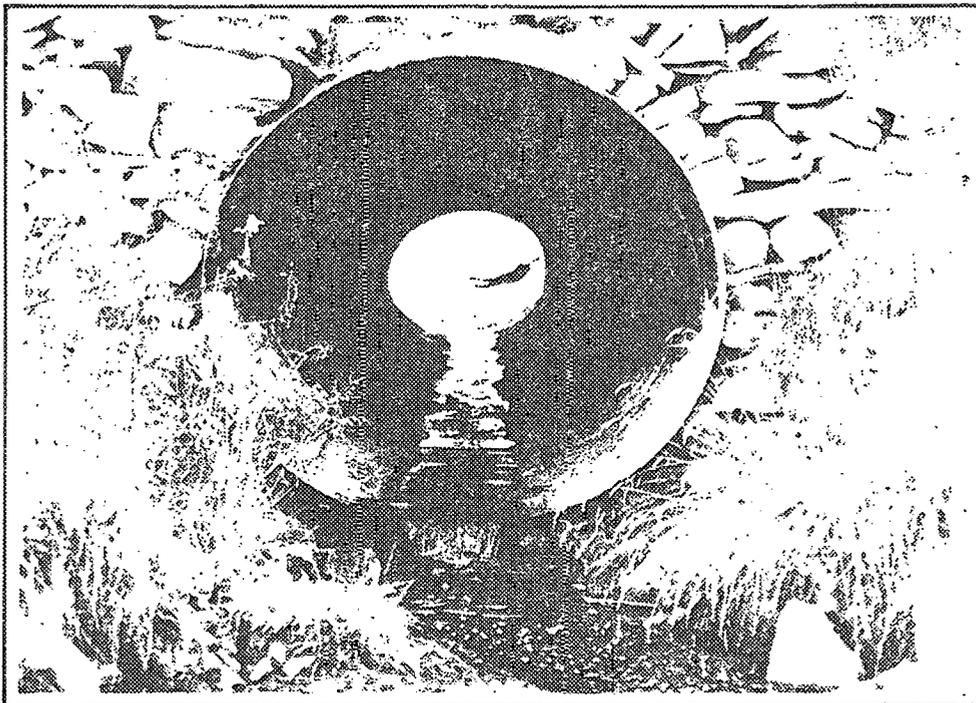


Photo 10 - Sortie ouest du ponceau du ruisseau Laville sur la route 132. Remarquer la dénivellation entre le fond du ponceau et le lit du ruisseau, empêchant ainsi la libre circulation des poissons.

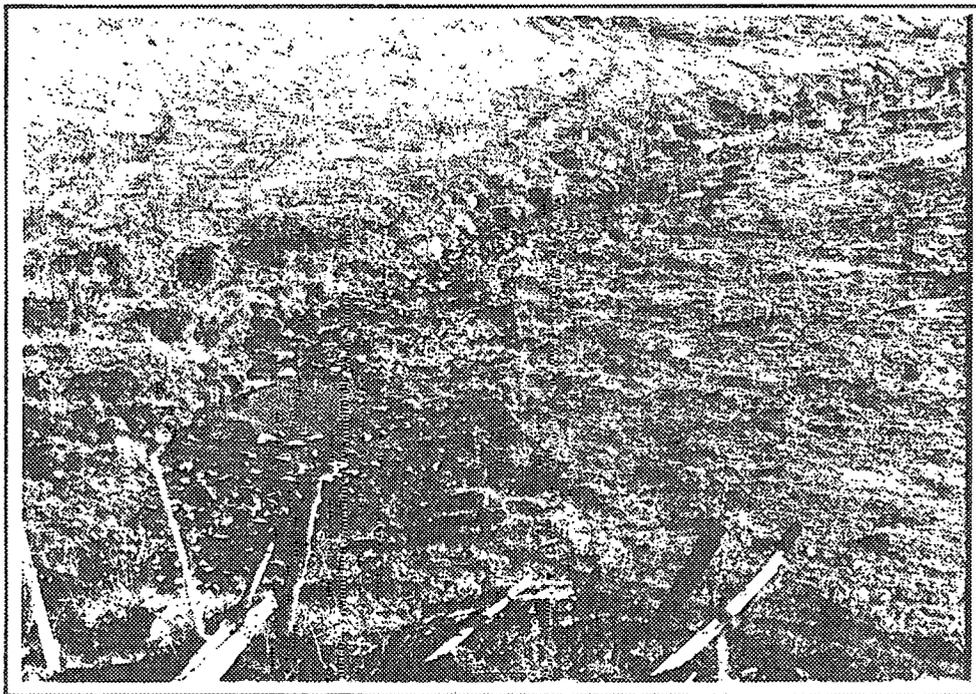


Photo 11 - Ruisseau Laville à l'est de la route 132.

RUISSEAU LAJOIE

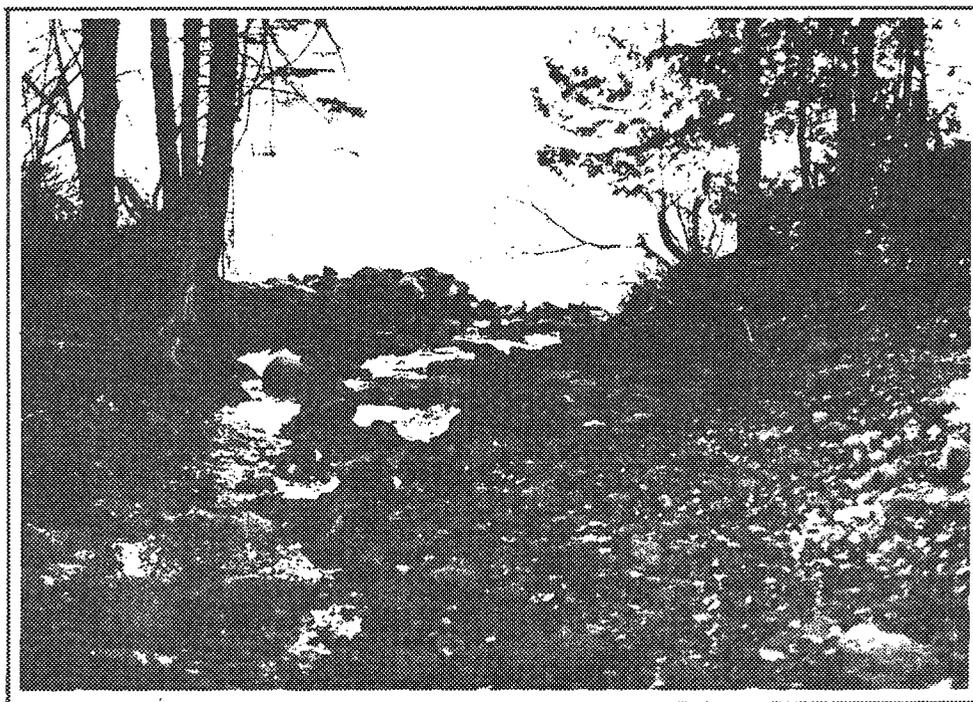


Photo 12 - Embouchure du ruisseau Lajoie sur la Matapédia.
Le débit, quoique faible, permet tout de même une meilleure accessibilité au ruisseau pour les salmonidés de la Matapédia, que dans le cas des autres ruisseaux.

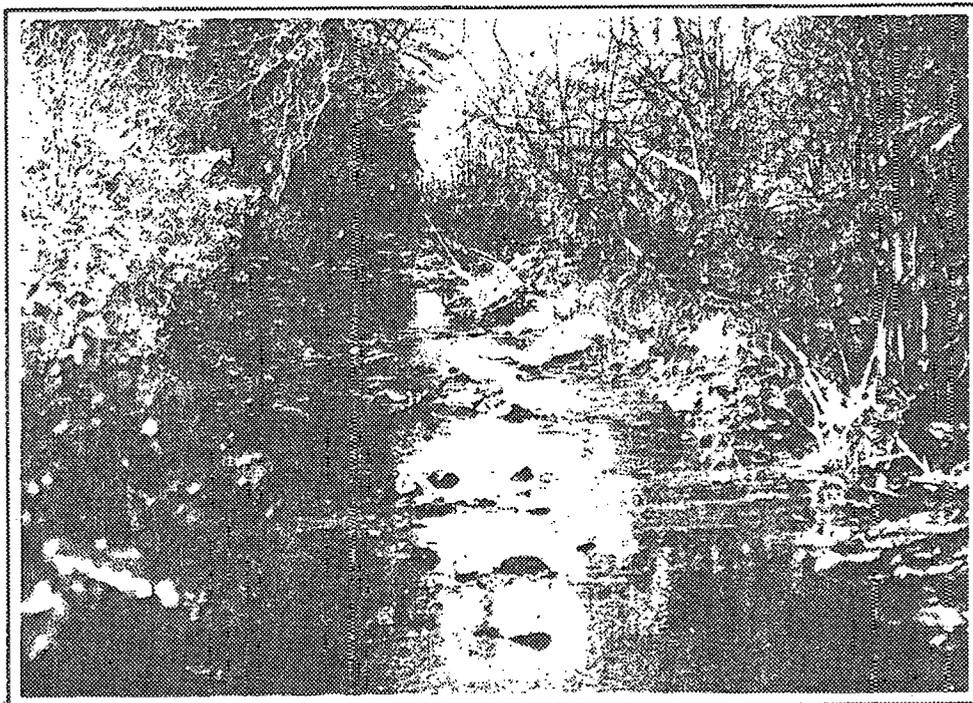


Photo 13 - Vue vers l'amont du segment 1 du ruisseau Lajoie, présentant un bon potentiel pour l'élevage des jeunes salmonidés.

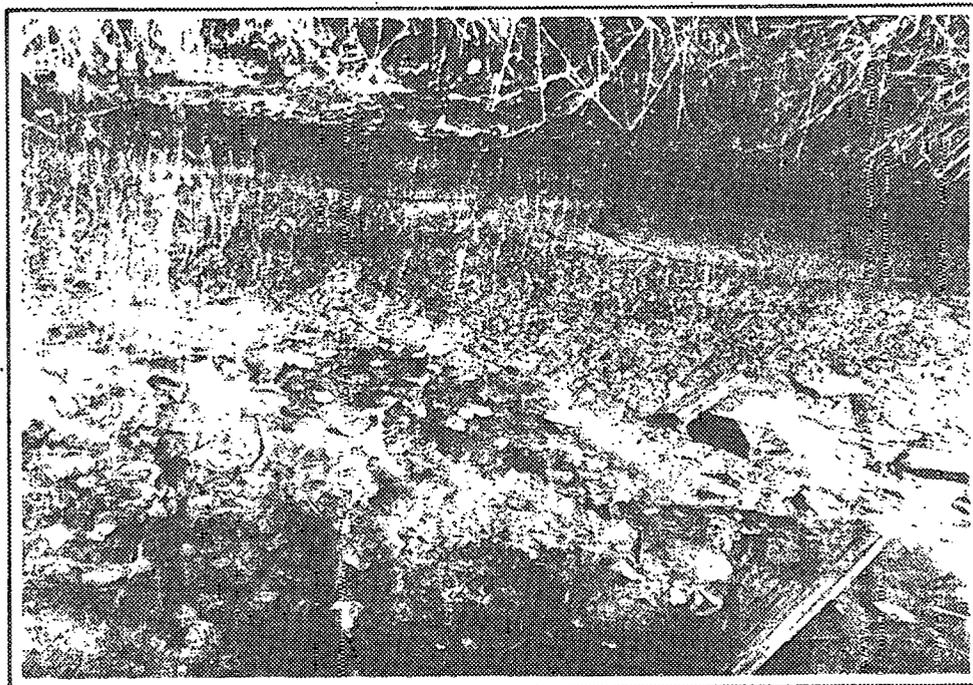


Photo 14 - Aperçu de la granulométrie composant le lit du ruisseau Lajoie dans le segment 2.

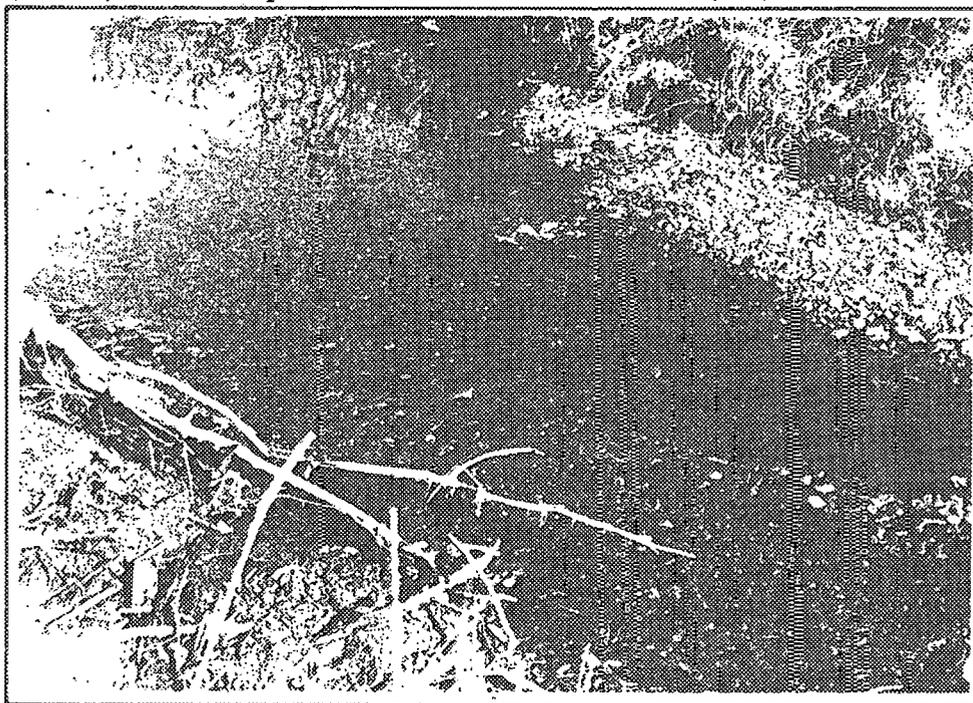


Photo 15 - Bassin et seuil du segment 4 du ruisseau Lajoie où ont été observés respectivement une vingtaine d'ombles de fontaine et une frayère.

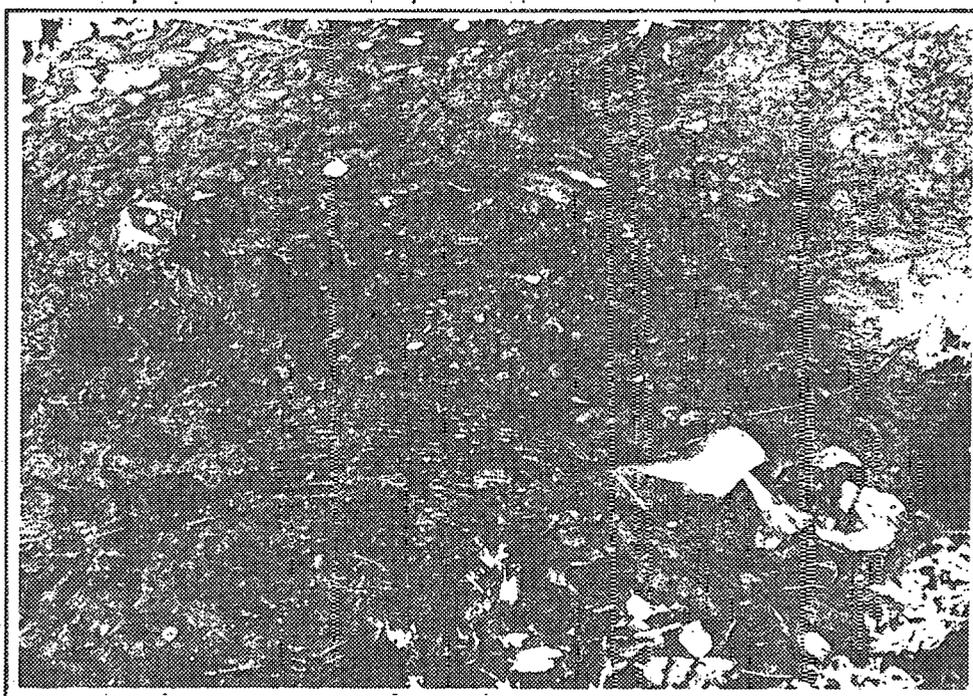


Photo 16 - Vue en gros plan du seuil où le nid a été observé.

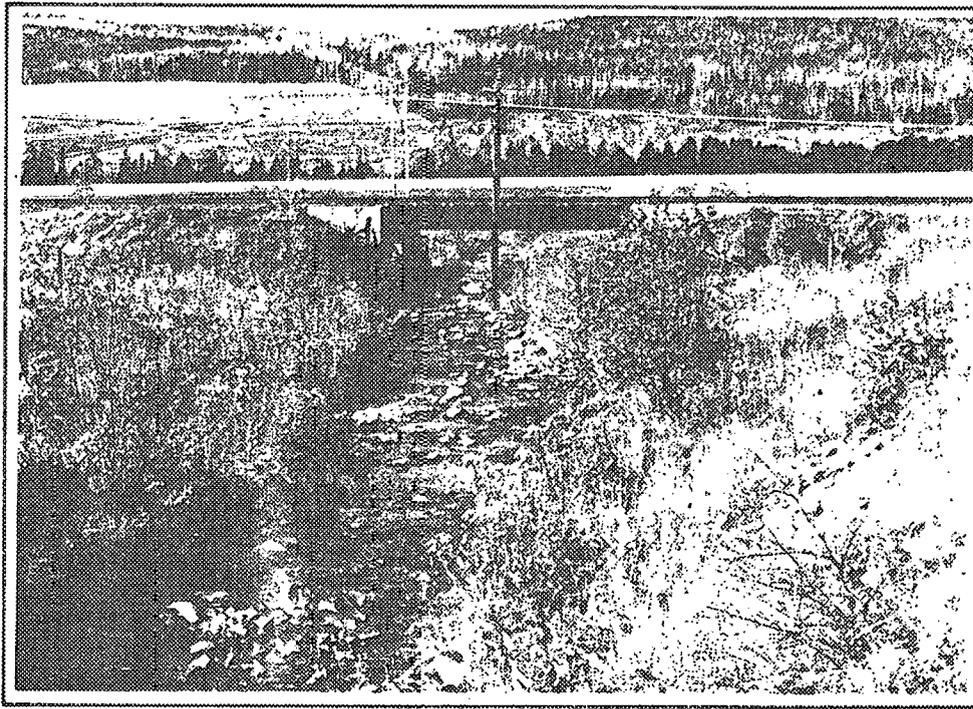


Photo 17 - Vue vers l'est du segment 5 où le ruisseau Lajoie présente un bon potentiel pour l'élevage des jeunes salmonidés.

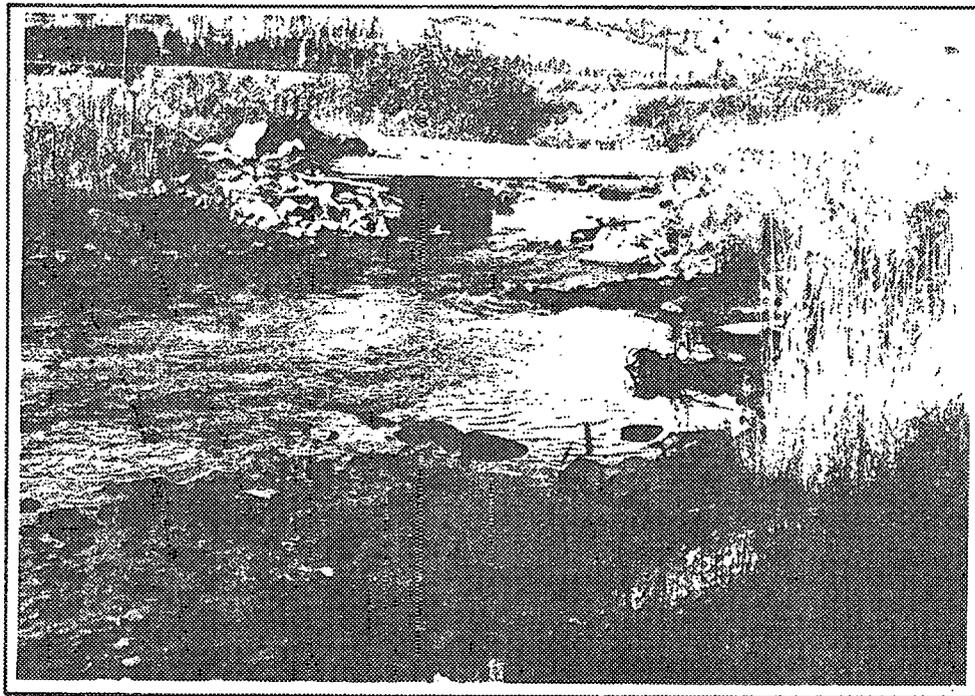


Photo 18 - Partie amont du segment 5 sur le ruisseau Lajoie.

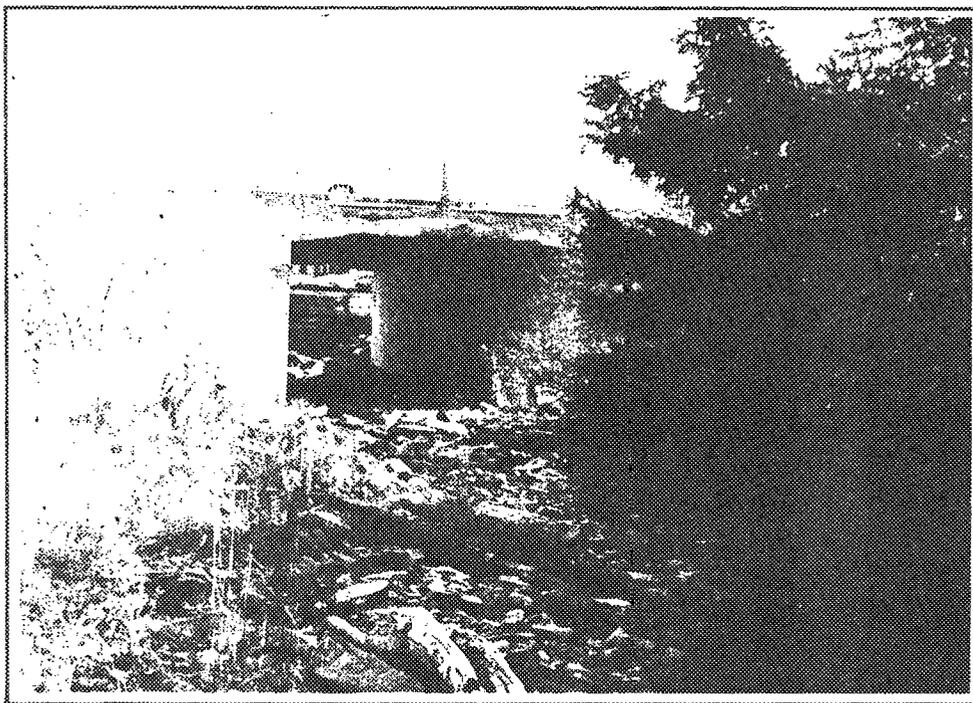


Photo 19 - Lit du ruisseau Lajoie à l'ouest du pont de la route 132. Les matériaux sont grossiers et le débit faible.

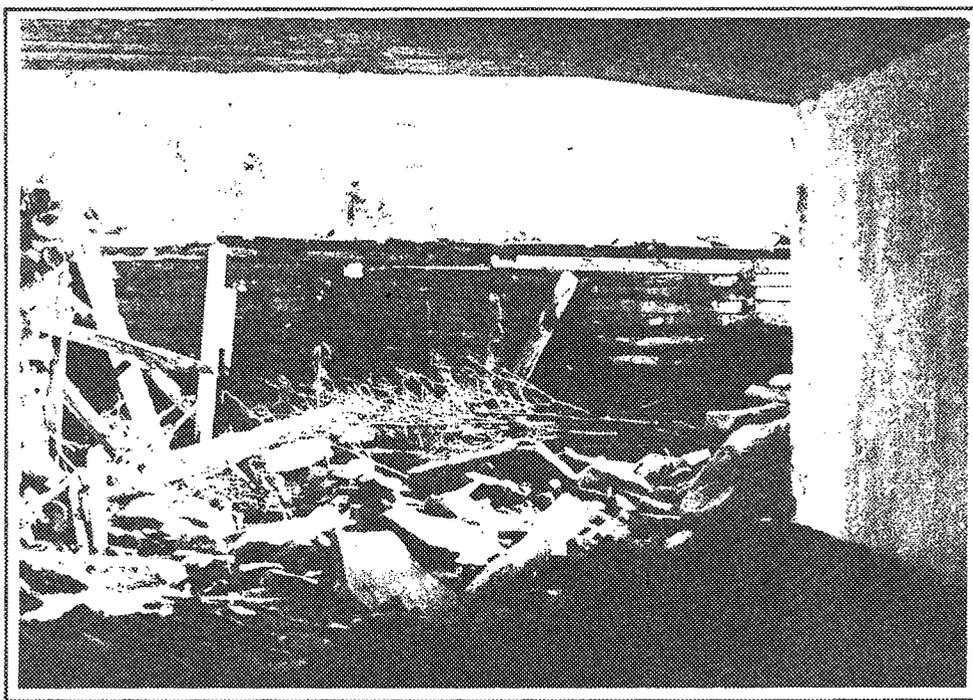


Photo 20 - Vue sous le pont, de la digue de bois retenant l'étang artificiel situé juste à l'est de la route 132.

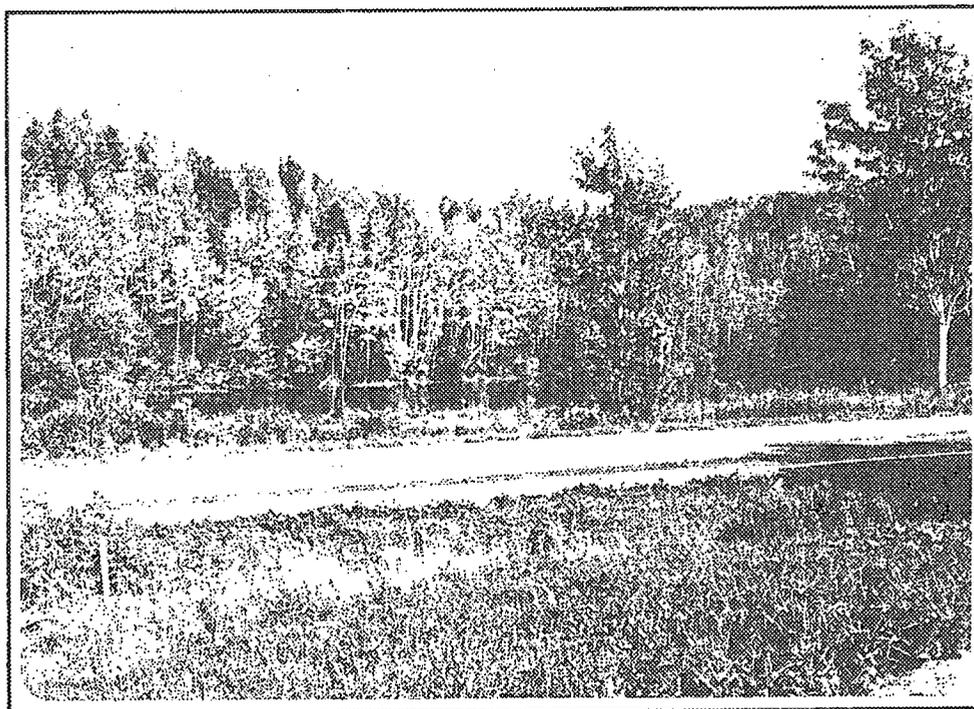


Photo 21 - Vue en amont de la route 132; petit étang
créé à même le lit du ruisseau Lajoie.

ANNEXE 6

**Fiches descriptives sur le
patrimoine architectural**

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

ROUTE 132 de Sainte-Florence à Causapsal

FICHE DESCRIPTIVE DES CONSTRUCTIONS



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

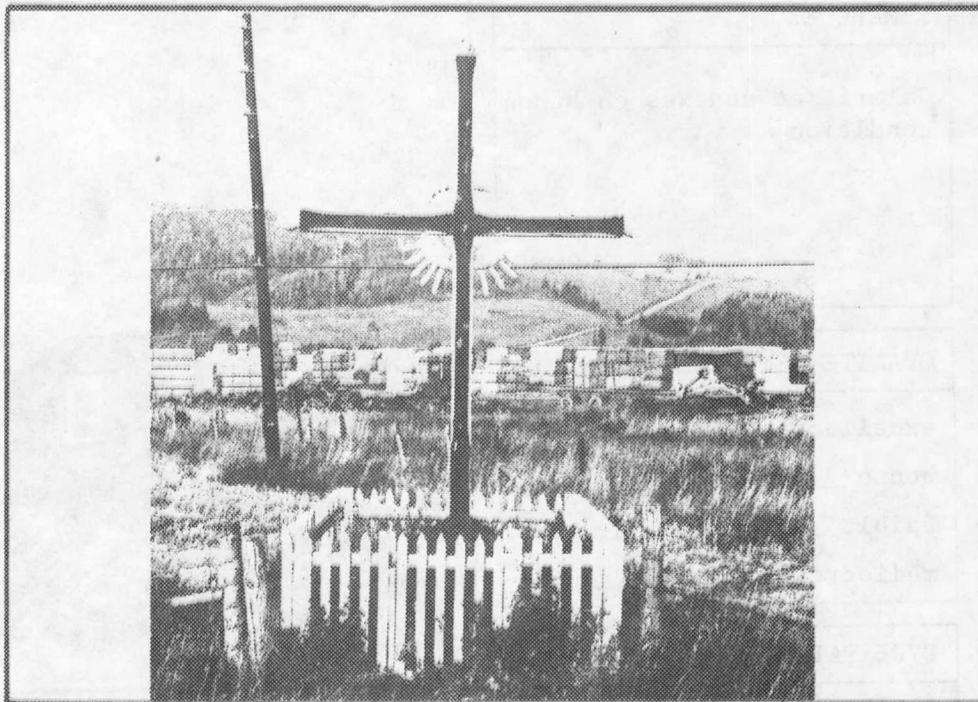
no 2 usage Calvaire lot no Ptie-40 préparé par PLURAM inc. déc. 1983

DESCRIPTION DE LA CONSTRUCTION			QUALITE			
ELEMENTS	TYPE	MATERIAUX	1	2	3	4
toit						
ouvertures						
fondations						
murs						

QUALITE : 1. excellente 2. bonne 3. faible 4. médiocre

REMARQUES

Matériaux: bois peint



QUALITE GENERALE

excellente _____

bonne _____

faible _____

médiocre _____

TYPE PATRIMONIAL

de tradition vernaculaire américaine _____

de colonisation _____

de courant cubique _____

d'esprit québécois _____

sans typologie _____

VALEUR PATRIMONIALE

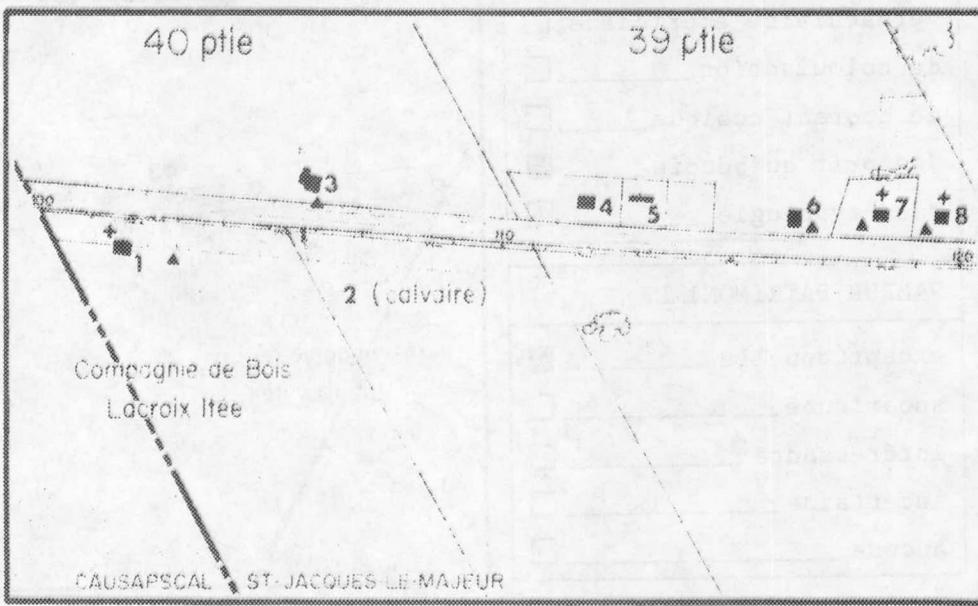
exceptionnelle _____

supérieure _____

intéressante _____

incertaine _____

aucune _____



ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

ROUTE 132 de Sainte-Florence à Causapscal

FICHE DESCRIPTIVE DES CONSTRUCTIONS



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

no 3 usage Habitation

lot no Ptie-40

préparé par PLURAM inc. déc. 1983

DESCRIPTION DE LA CONSTRUCTION			QUALITE			
ELEMENTS	TYPE	MATERIAUX	1	2	3	4
toit	mansardé sur quatre versants	tôle à baguette	X			
ouvertures	à guillotine	bois	X			
fondations	non apparentes					
murs		bardeau de bois	X			

QUALITE : 1. excellente 2. bonne 3. faible 4. médiocre

REMARQUES

Galerie et annexes en bonne condition

QUALITE GENERALE

excellente

bonne

faible

médiocre

TYPE PATRIMONIAL

de tradition vernaculaire américaine

de colonisation

de courant cubique

d'esprit québécois

sans typologie

VALEUR PATRIMONIALE

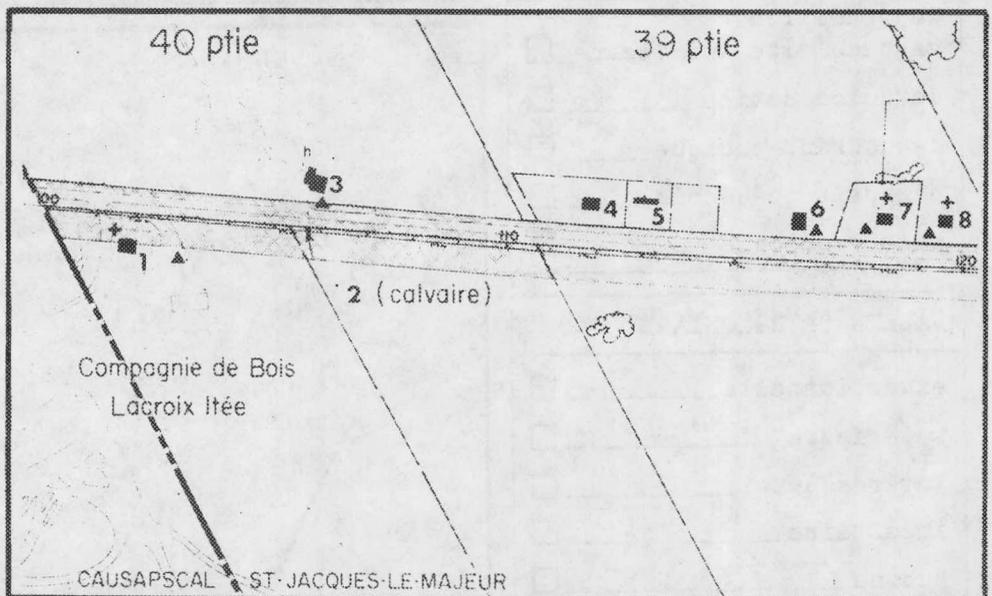
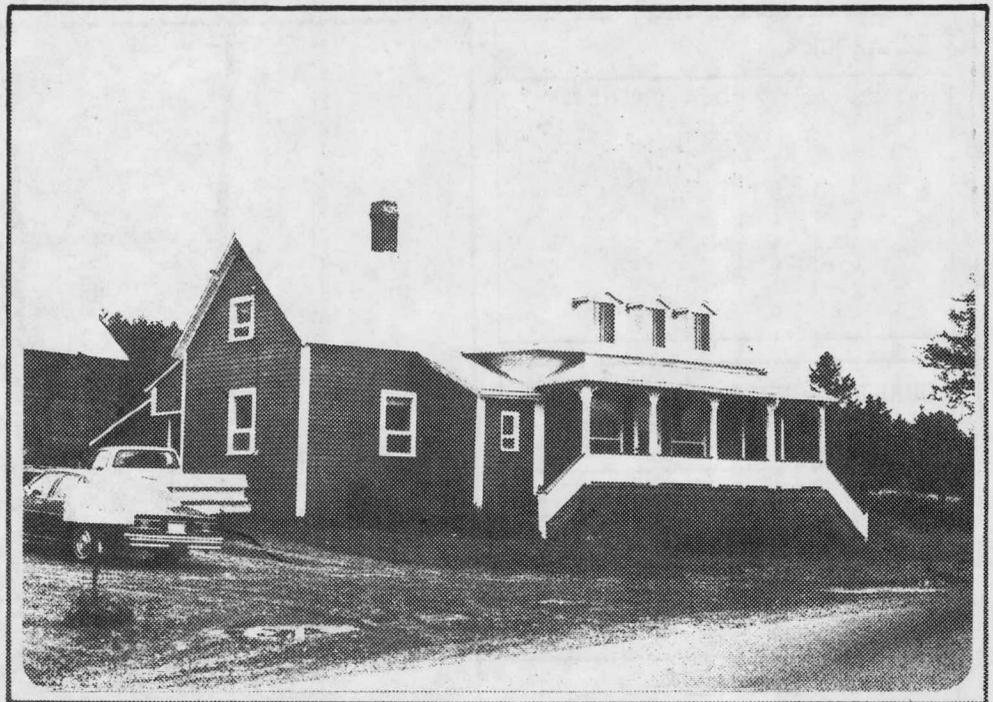
exceptionnelle

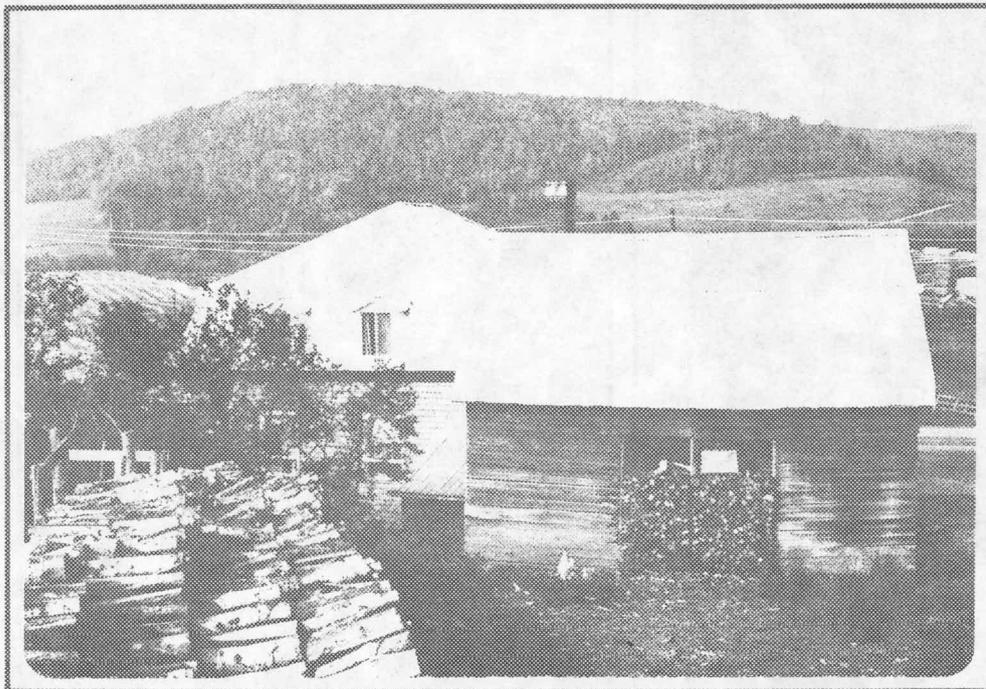
supérieure

intéressante

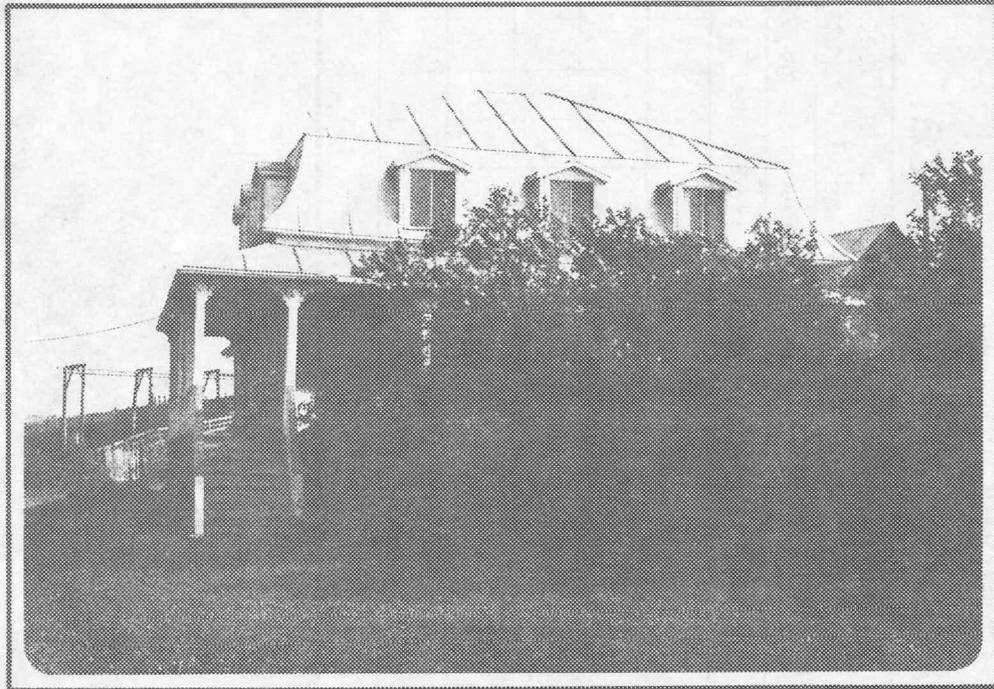
incertaine

aucune

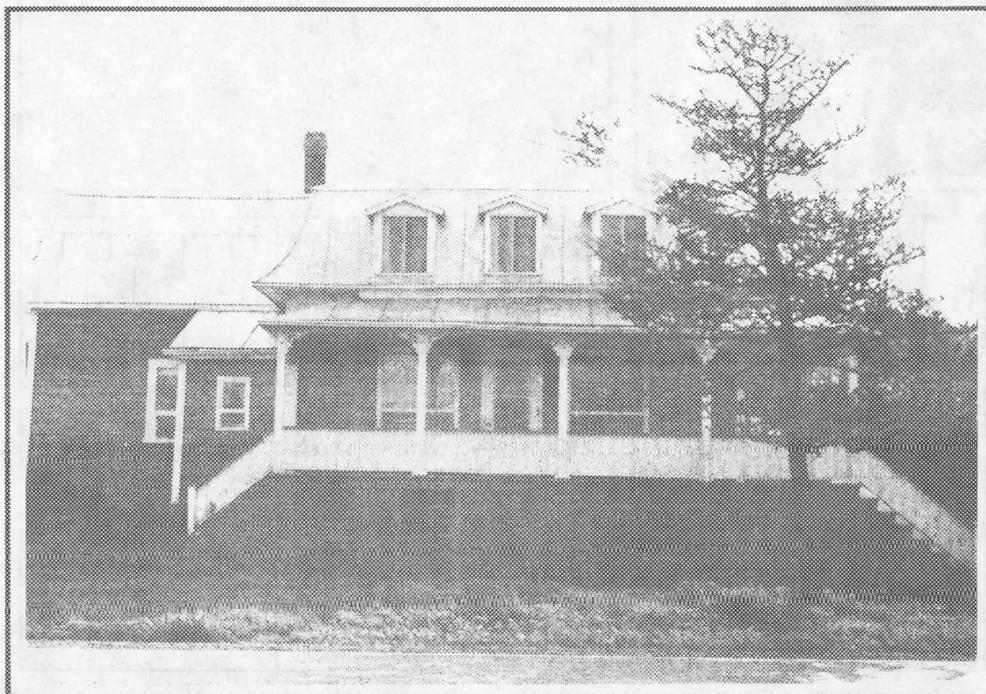




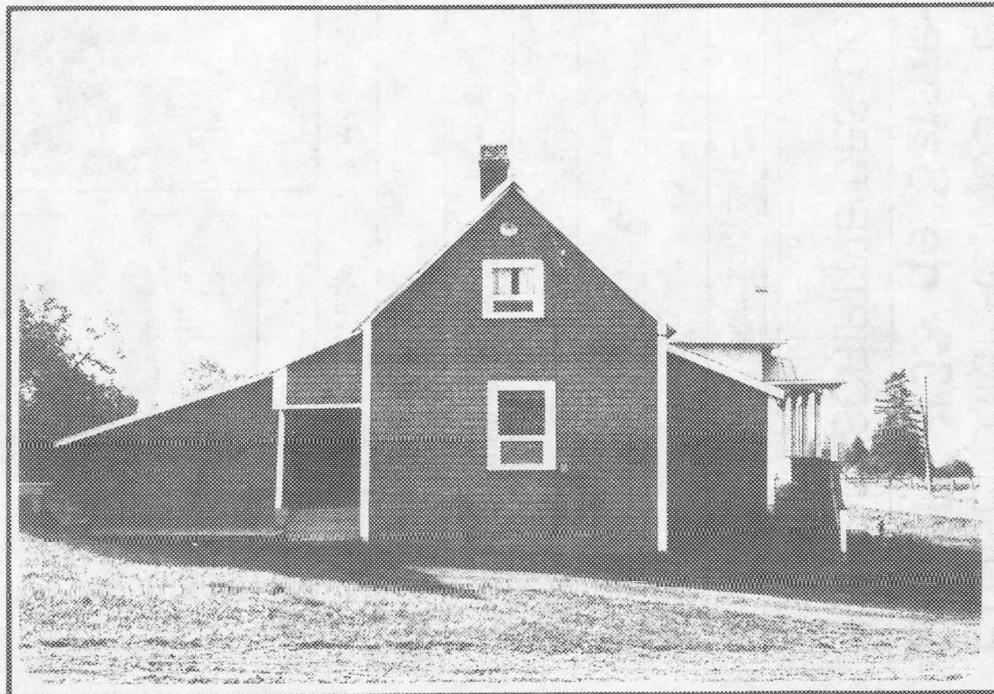
élévation est



élévation sud



élévation ouest



élévation nord

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

ROUTE 132 de Sainte-Florence à Causapsal

FICHE DESCRIPTIVE DES CONSTRUCTIONS



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

no 6 usage Habitation

lot no Ptie-39

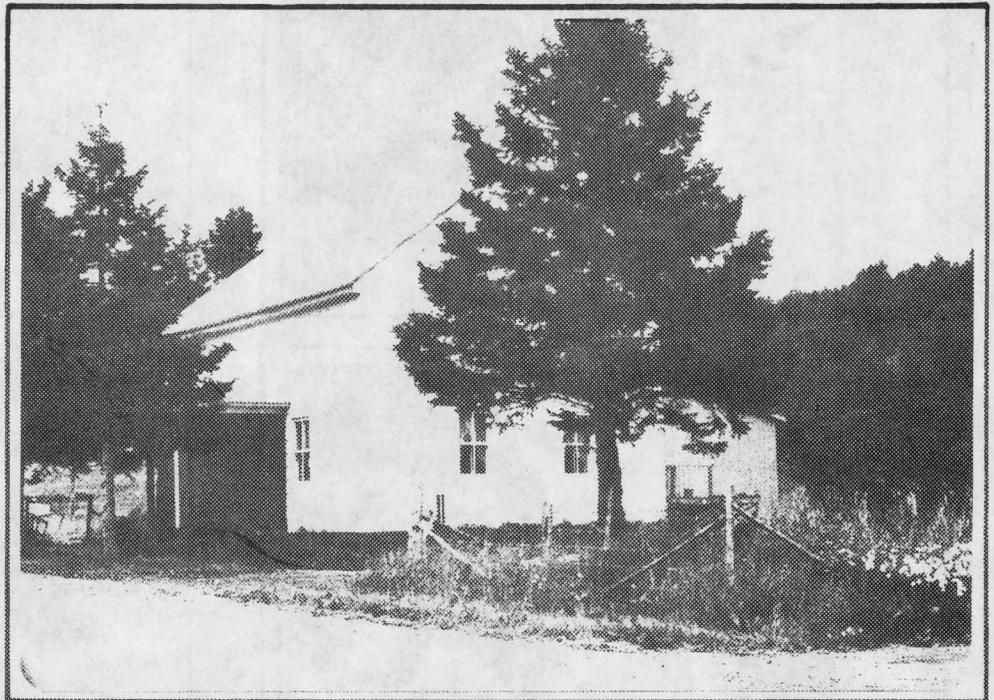
préparé par PLURAM inc. déc. 1983

DESCRIPTION DE LA CONSTRUCTION			QUALITE			
ELEMENTS	TYPE	MATERIAUX	1	2	3	4
toit	à pignons latéraux	tôle ondulée	X			
ouvertures	à guillotine	bois		X		
fondations	non apparentes	(recouvertes de terre)				
murs		planche à déclin en aluminium	X			

QUALITE : 1. excellente 2. bonne 3. faible 4. médiocre

REMARQUES

La façade arrière est recouverte de tôle ondulée et englobe une annexe.



QUALITE GENERALE

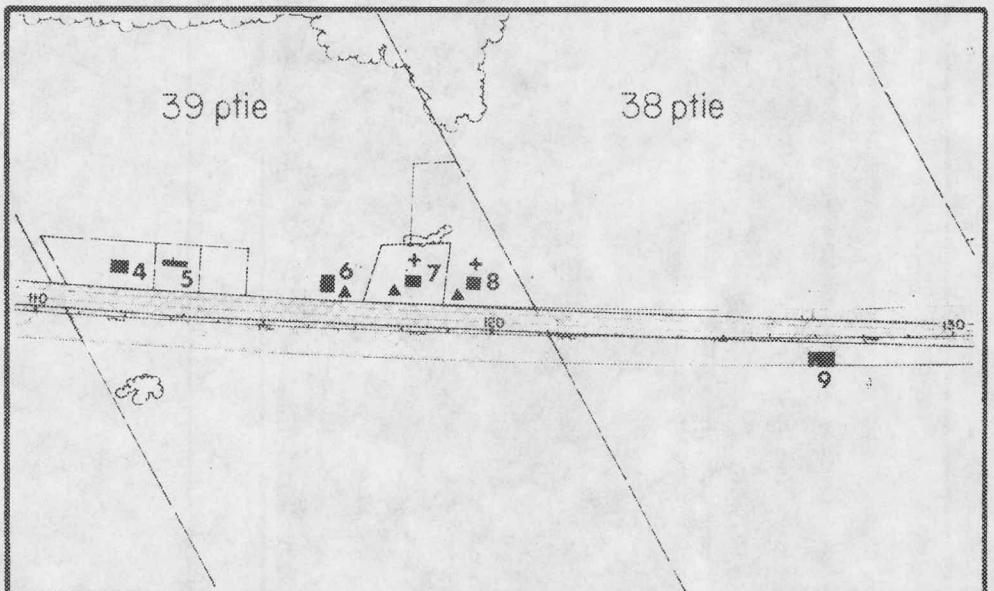
- excellente
- bonne
- faible
- médiocre

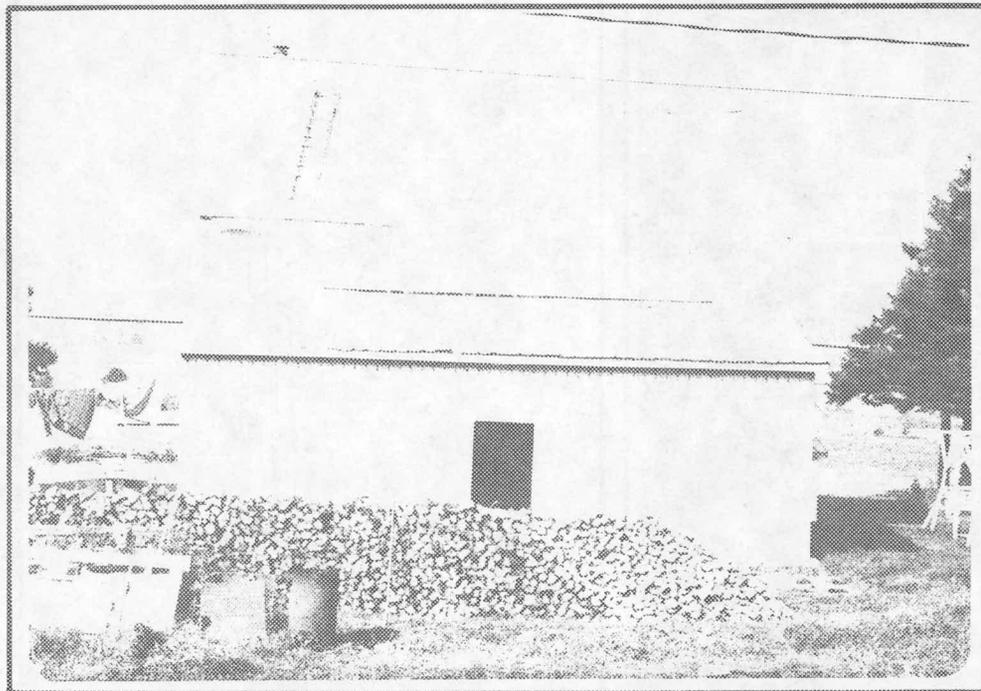
TYPE PATRIMONIAL

- de tradition vernaculaire américaine
- de colonisation
- de courant cubique
- d'esprit québécois
- sans typologie

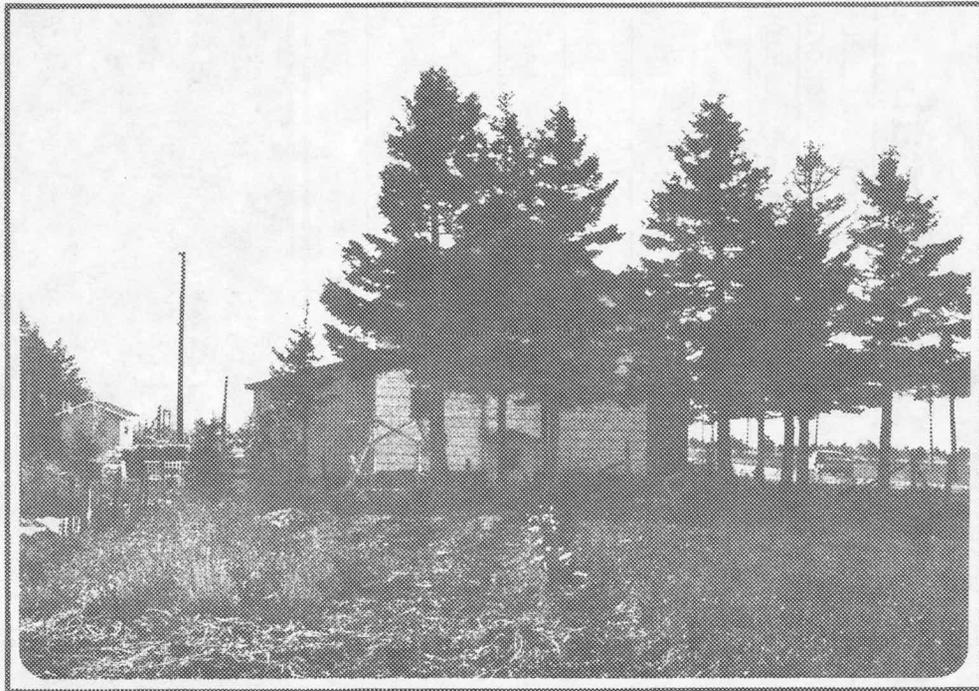
VALEUR PATRIMONIALE

- exceptionnelle
- supérieure
- intéressante
- incertaine
- aucune

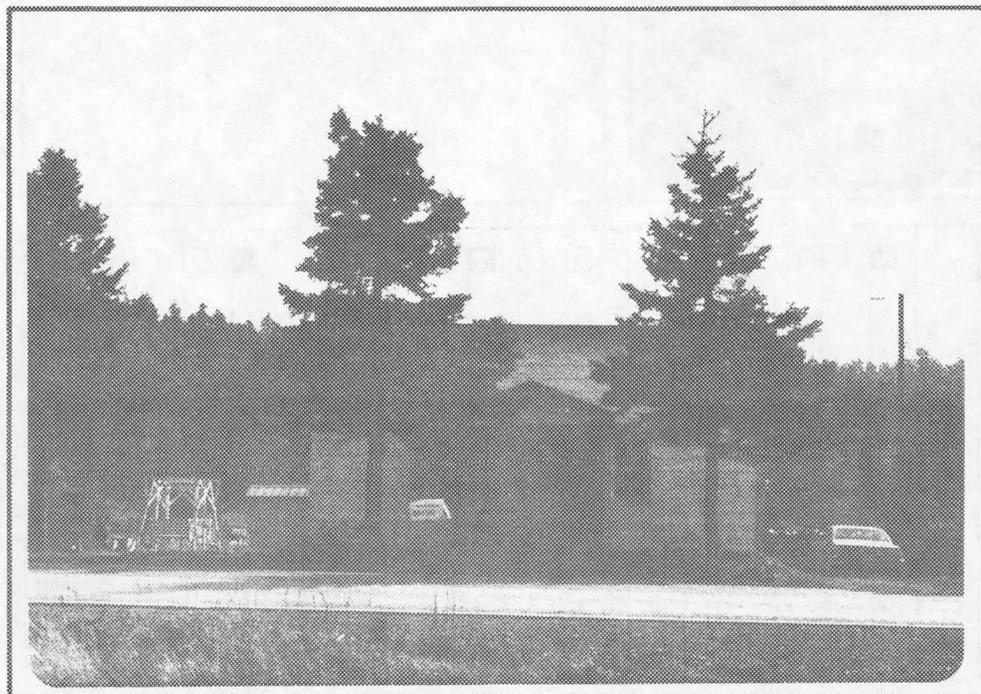




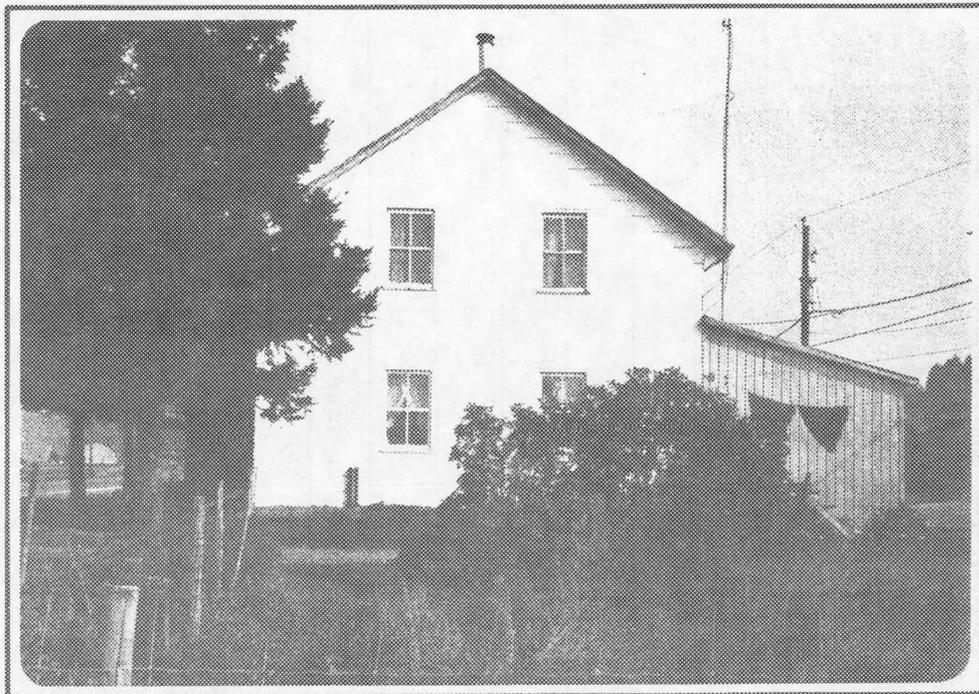
élévation est



élévation sud



élévation ouest



élévation nord

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

ROUTE 132 de Sainte-Florence à Causapscaal

FICHE DESCRIPTIVE DES CONSTRUCTIONS



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

no 9 usage Habitation lot no Ptie-38 préparé par PLURAM inc. déc. 1983

DESCRIPTION DE LA CONSTRUCTION			QUALITE			
ELEMENTS	TYPE	MATERIAUX	1	2	3	4
toit	en pavillon	tôle ondulée	X			
ouvertures	plusieurs types	bois et aluminium	X			
fondations		de bois (avec ouvertures)		X		
murs		bardeau d'amiante	X			

QUALITE : 1. excellente 2. bonne 3. faible 4. médiocre

REMARQUES

QUALITE GENERALE

excellente

bonne

faible

médiocre

TYPE PATRIMONIAL

de tradition vernaculaire américaine

de colonisation

de courant cubique

d'esprit québécois

sans typologie

VALEUR PATRIMONIALE

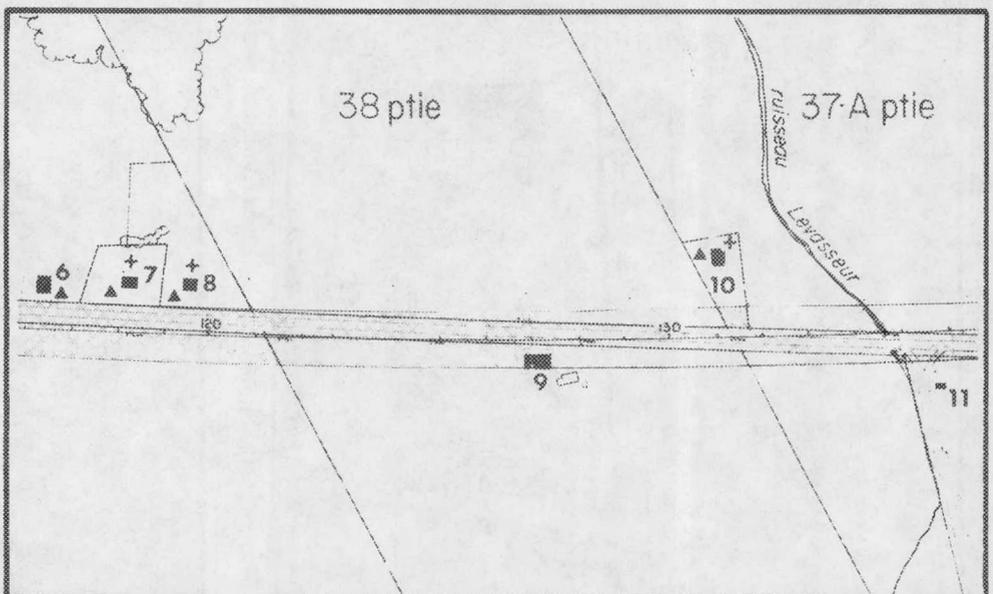
exceptionnelle

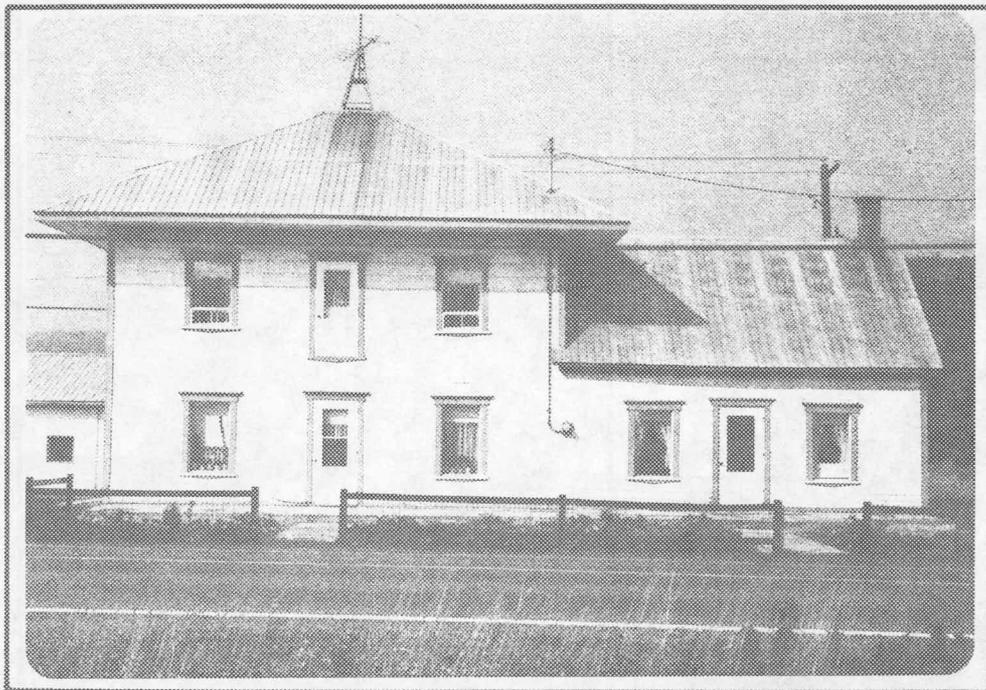
supérieure

intéressante

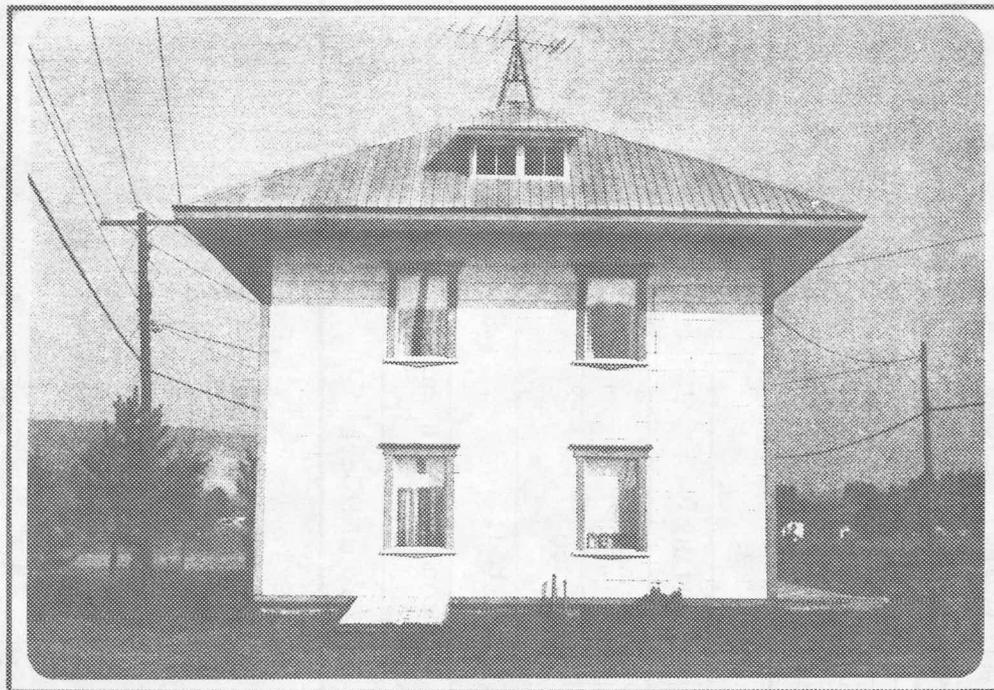
incertaine

aucune





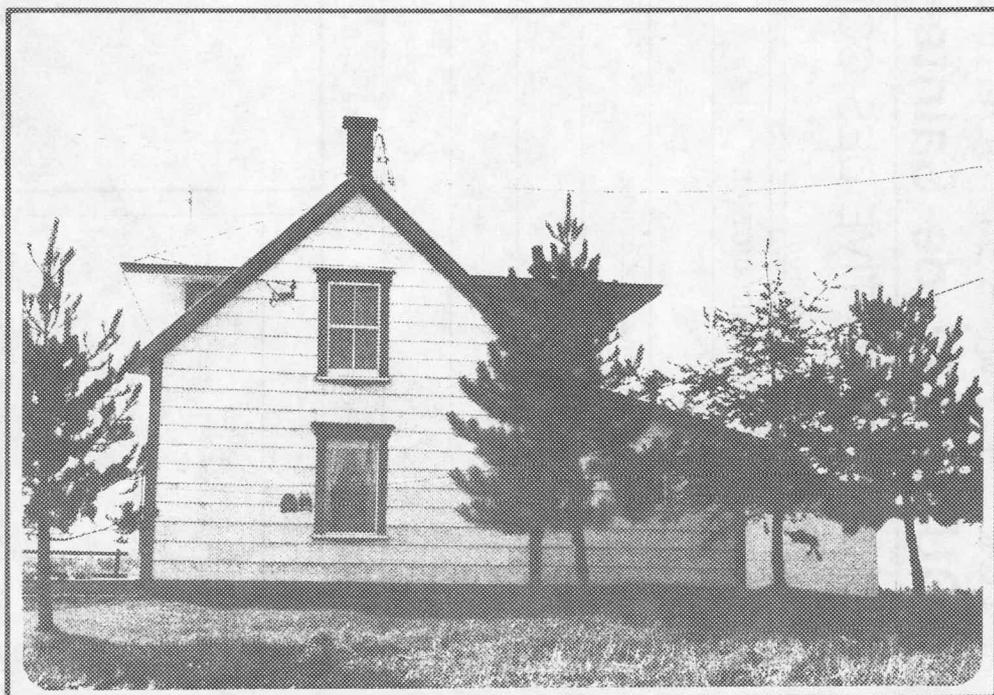
élévation est



élévation sud



élévation ouest



élévation nord

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

ROUTE 132 de Sainte-Florence à Causapsal

FICHE DESCRIPTIVE DES CONSTRUCTIONS



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

no 10 usage Habitation lot no Ptie-37a préparé par PLURAM inc. déc. 1983

DESCRIPTION DE LA CONSTRUCTION			QUALITE			
ELEMENTS	TYPE	MATERIAUX	1	2	3	4
toit	à pignons latéraux	tôle ondulée		X		
ouvertures	coulissantes	aluminium	X			
fondations		béton coulé		X		
murs		planche à déclin en aluminium	X			

QUALITE : 1. excellente 2. bonne 3. faible 4. médiocre

REMARQUES

Façade arrière: recouvrement de bardeau de bois et de papier noir.

QUALITE GENERALE

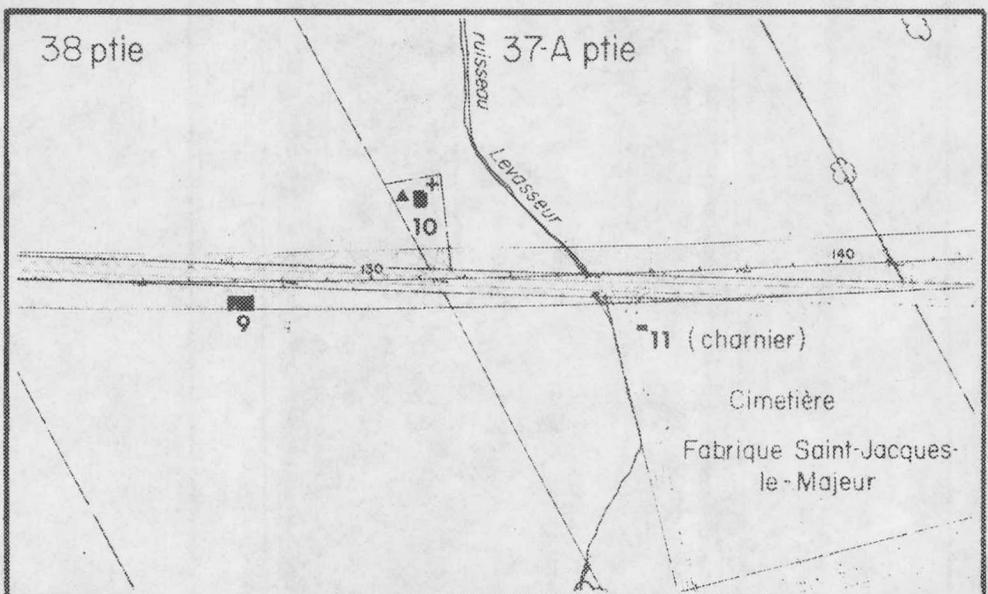
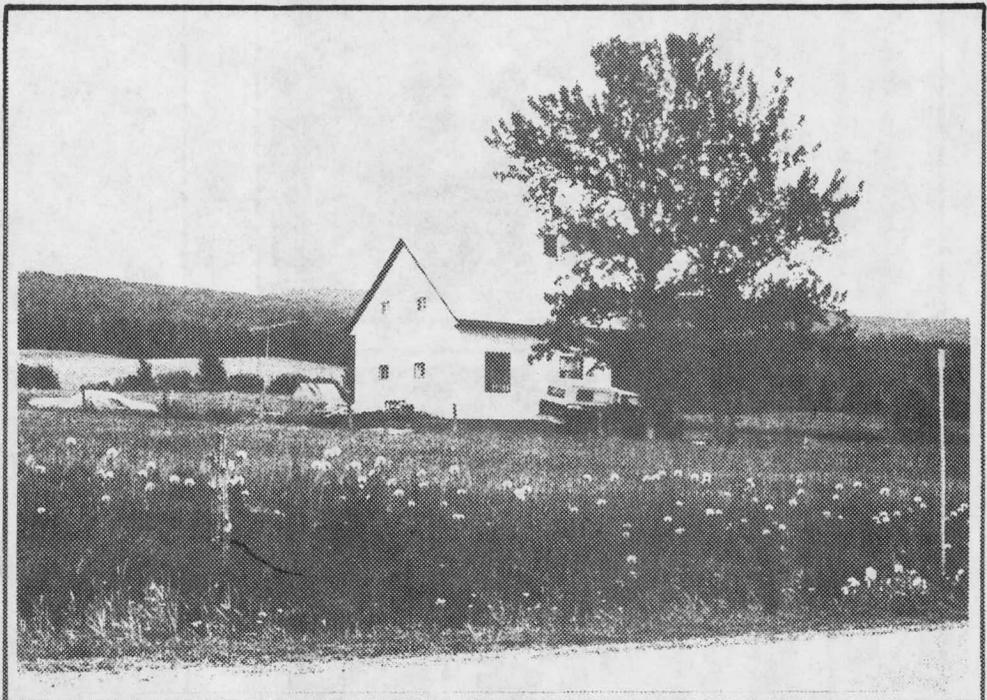
- excellente
- bonne
- faible
- médiocre

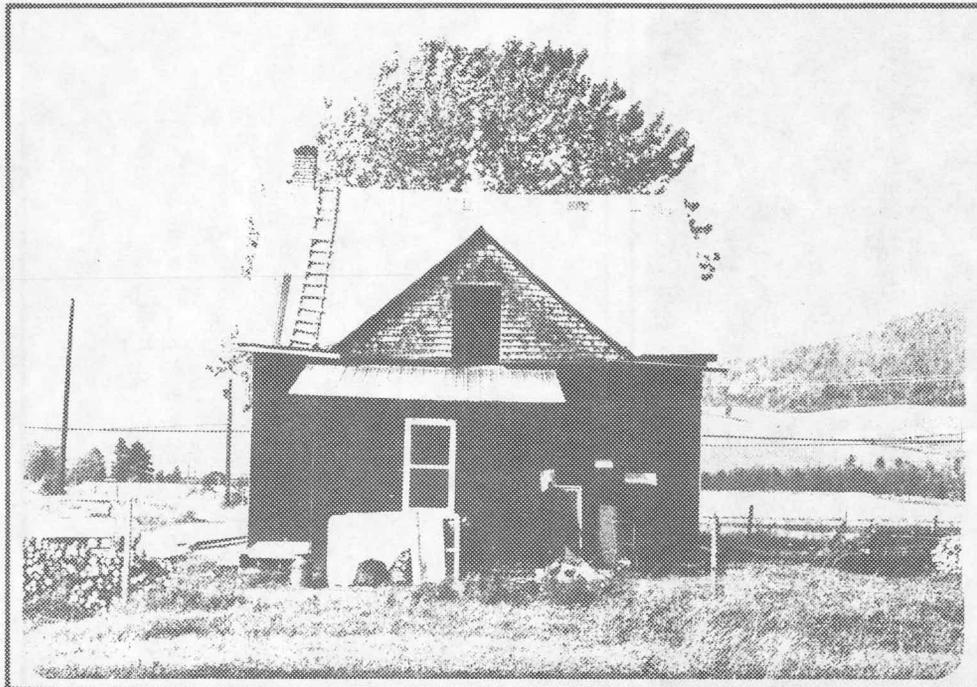
TYPE PATRIMONIAL

- de tradition vernaculaire américaine
- de colonisation
- de courant cubique
- d'esprit québécois
- sans typologie

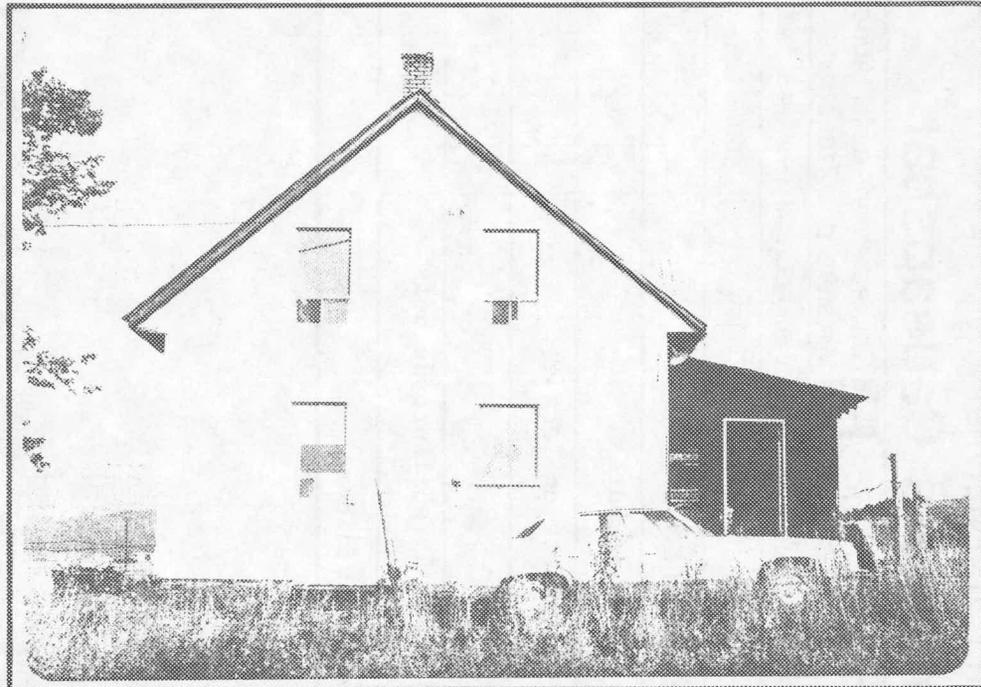
VALEUR PATRIMONIALE

- exceptionnelle
- supérieure
- intéressante
- incertaine
- aucune

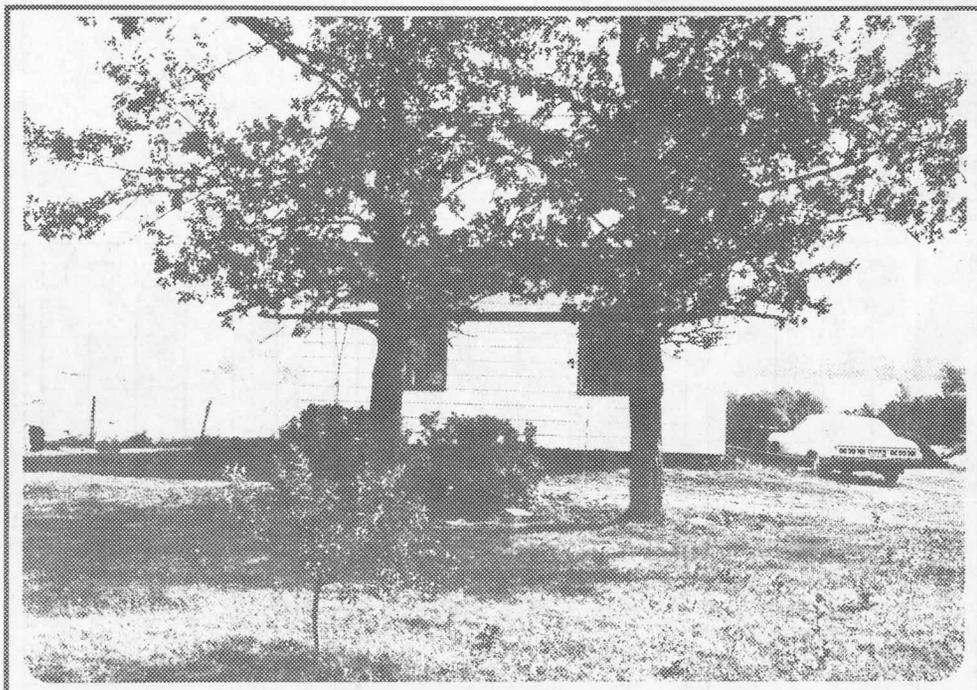




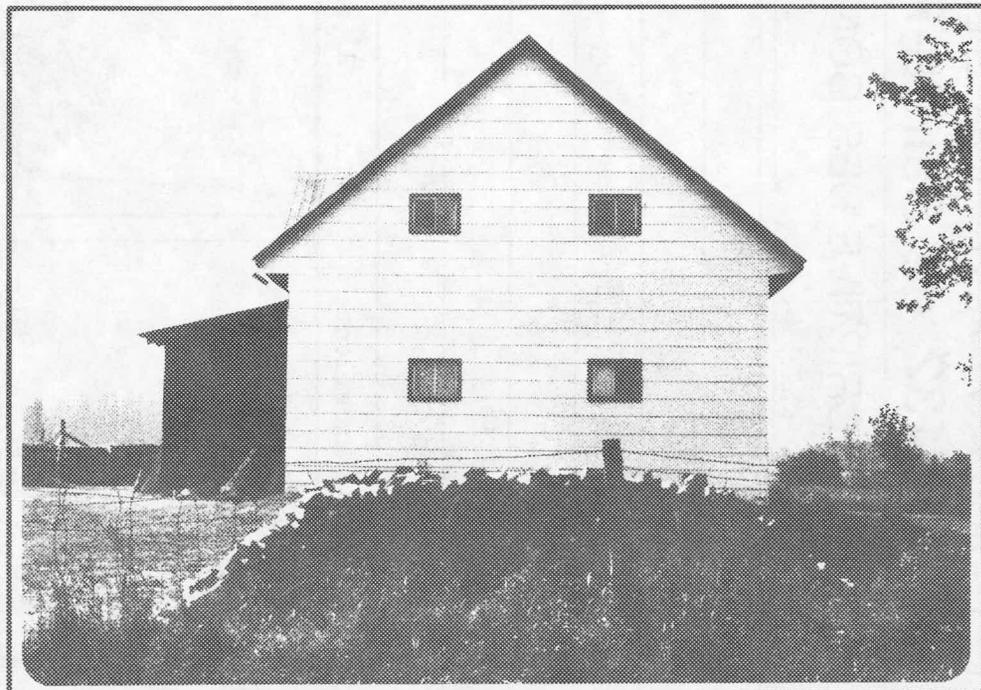
élévation est



élévation sud



élévation ouest



élévation nord

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

ROUTE 132 de Sainte-Florence à Causapsal

FICHE DESCRIPTIVE DES CONSTRUCTIONS



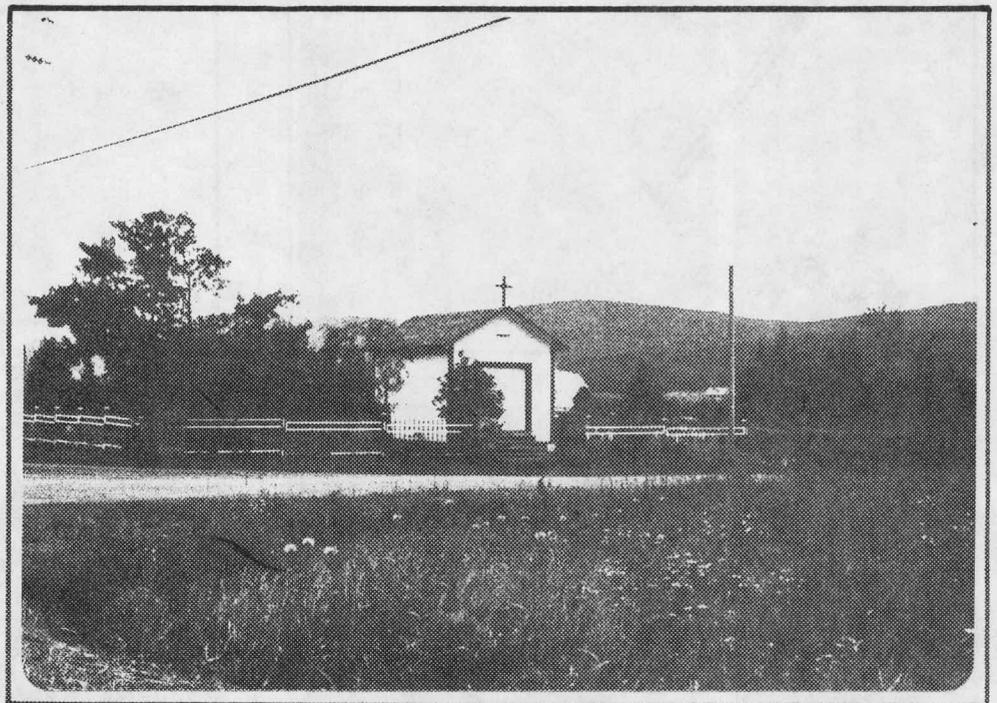
Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

no 11 usage Charnier lot no Ptie-37a préparé par PLURAM inc. déc. 1983

DESCRIPTION DE LA CONSTRUCTION			QUALITE			
ELEMENTS	TYPE	MATERIAUX	1	2	3	4
toit	pignon en façade	bardeau de bois		X		
ouvertures		bois (porte en façade)	X			
fondations	piliers	béton	X			
murs		planche à feuillure de bois	X			

QUALITE : 1. excellente 2. bonne 3. faible 4. médiocre

REMARQUES



QUALITE GENERALE

excellente

bonne

faible

médiocre

TYPE PATRIMONIAL

de tradition vernaculaire américaine

de colonisation

de courant cubique

d'esprit québécois

sans typologie

VALEUR PATRIMONIALE

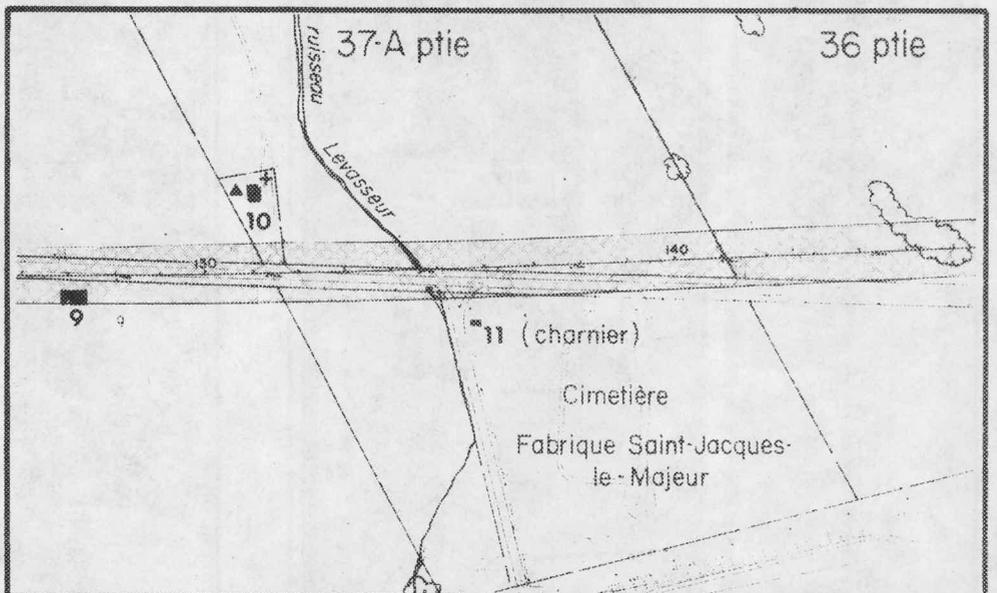
exceptionnelle

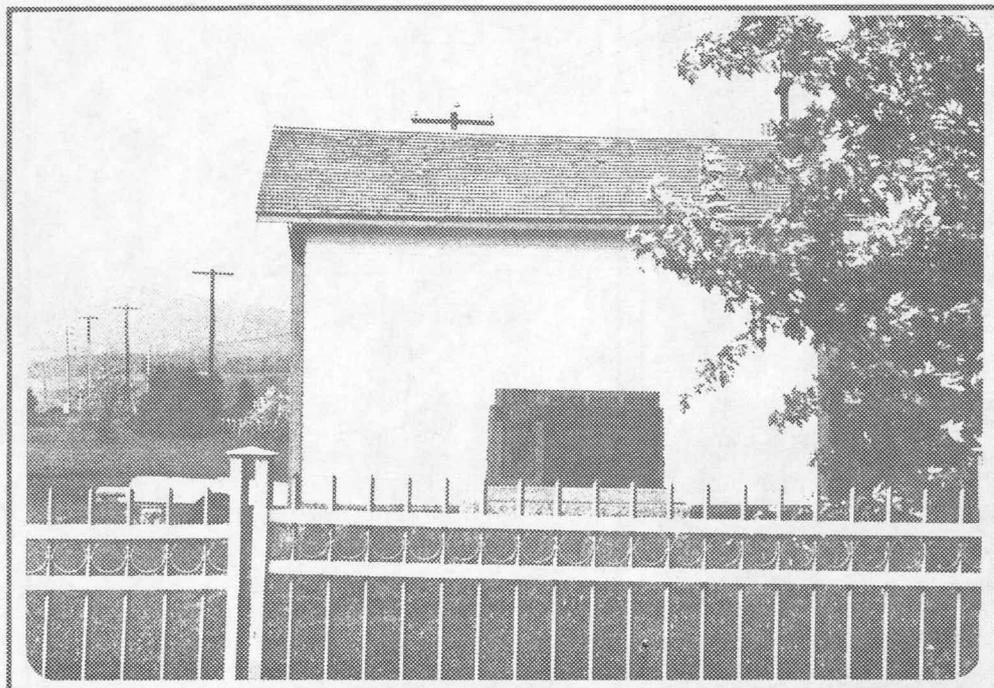
supérieure

intéressante

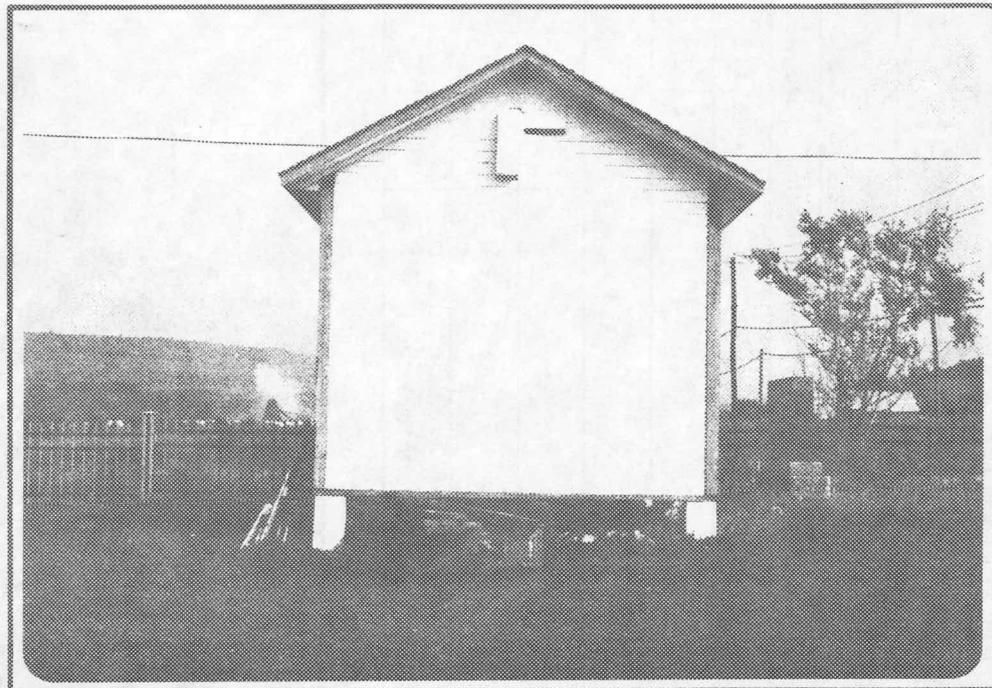
incertaine

aucune

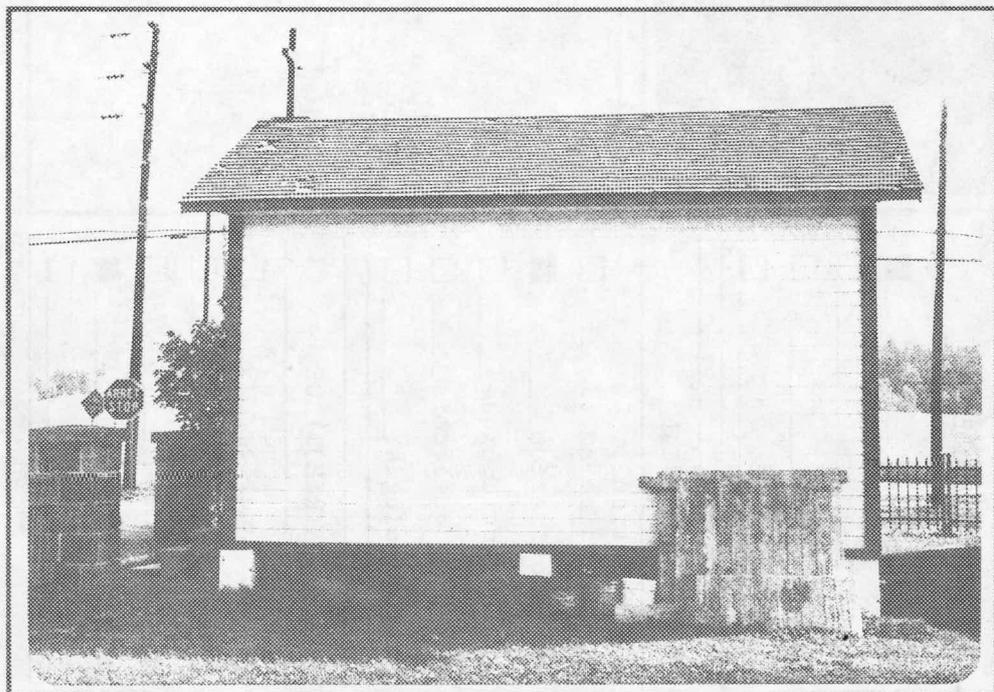




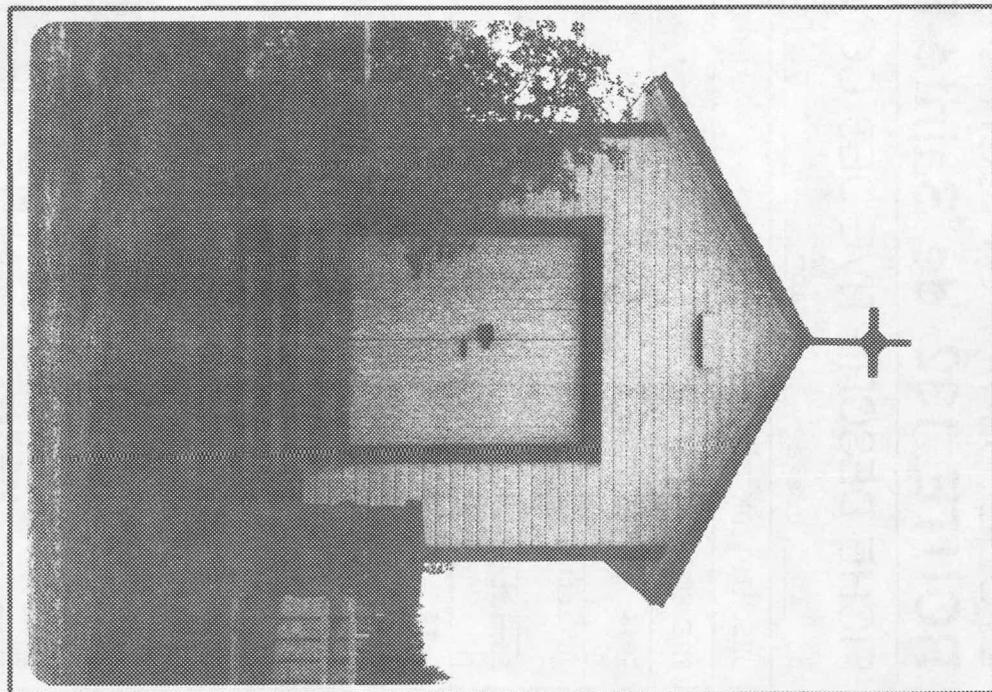
élévation est



élévation sud



élévation ouest



élévation nord

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

ROUTE 132 de Sainte-Florence à Causapschal

FICHE DESCRIPTIVE DES CONSTRUCTIONS



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

no 16 usage Habitation

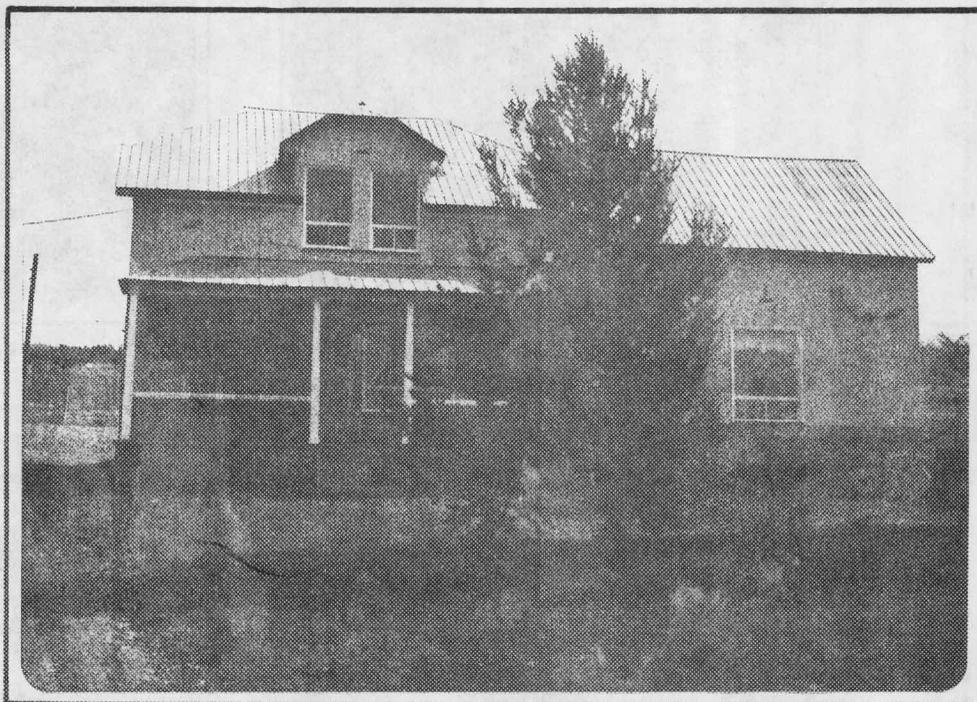
lot no Ptie-34

préparé par PLURAM inc. déc. 1983

DESCRIPTION DE LA CONSTRUCTION			QUALITE			
ELEMENTS	TYPE	MATERIAUX	1	2	3	4
toit	pignons latéraux en croupe avec gable à l'avant	tôle ondulée	X			
ouvertures	coulissantes	aluminium	X			
fondations		béton coulé	X			
murs	maçonnerie	crépi avec joints imitant la pierre cimentée	X			

QUALITE : 1. excellente 2. bonne 3. faible 4. médiocre

REMARQUES



QUALITE GENERALE

excellente

bonne

faible

médiocre

TYPE PATRIMONIAL

de tradition vernaculaire américaine

de colonisation

de courant cubique

d'esprit québécois

sans typologie

VALEUR PATRIMONIALE

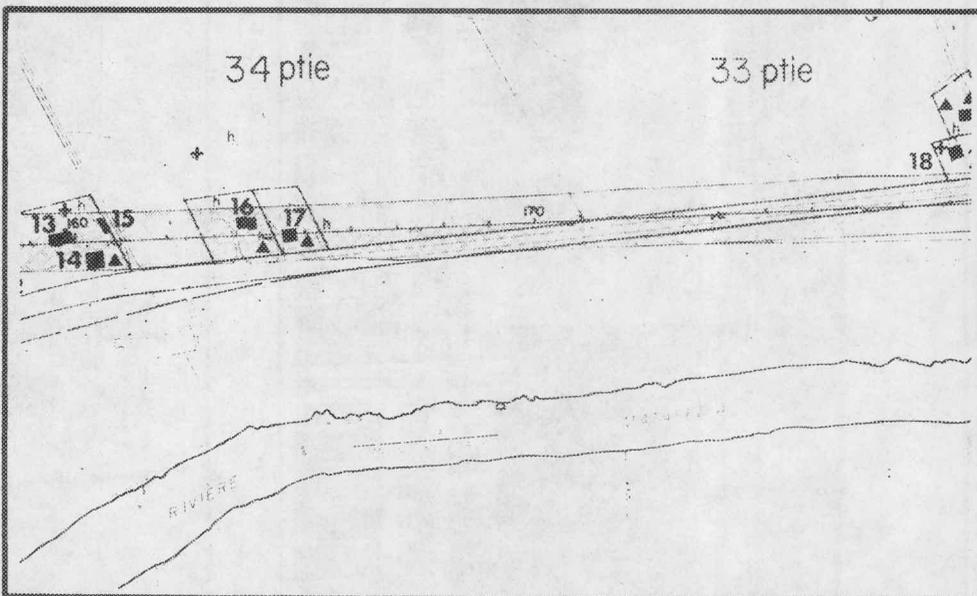
exceptionnelle

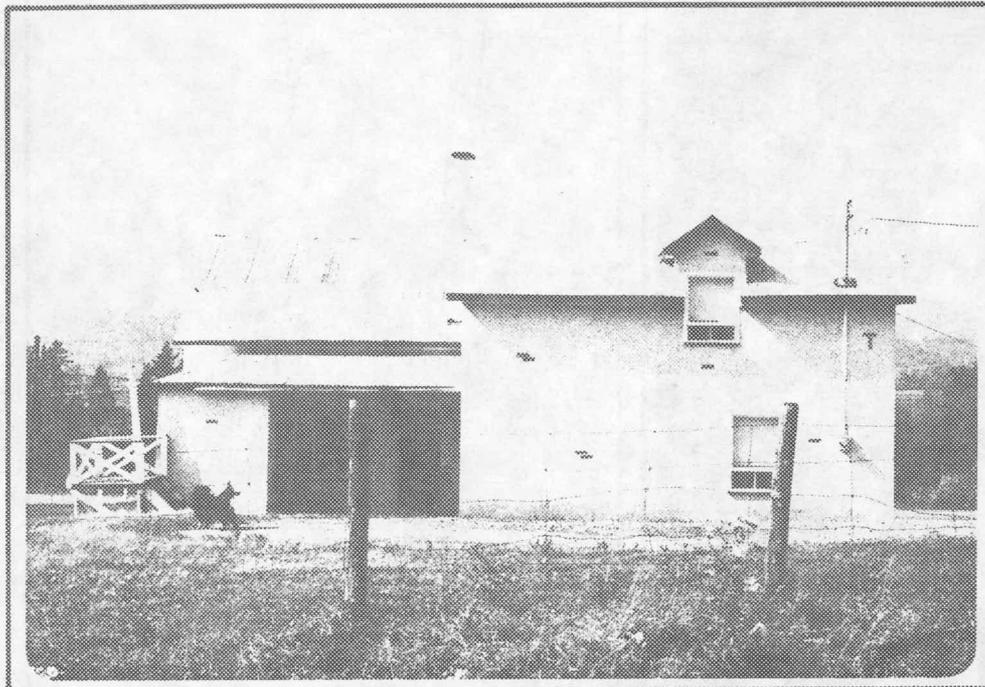
supérieure

intéressante

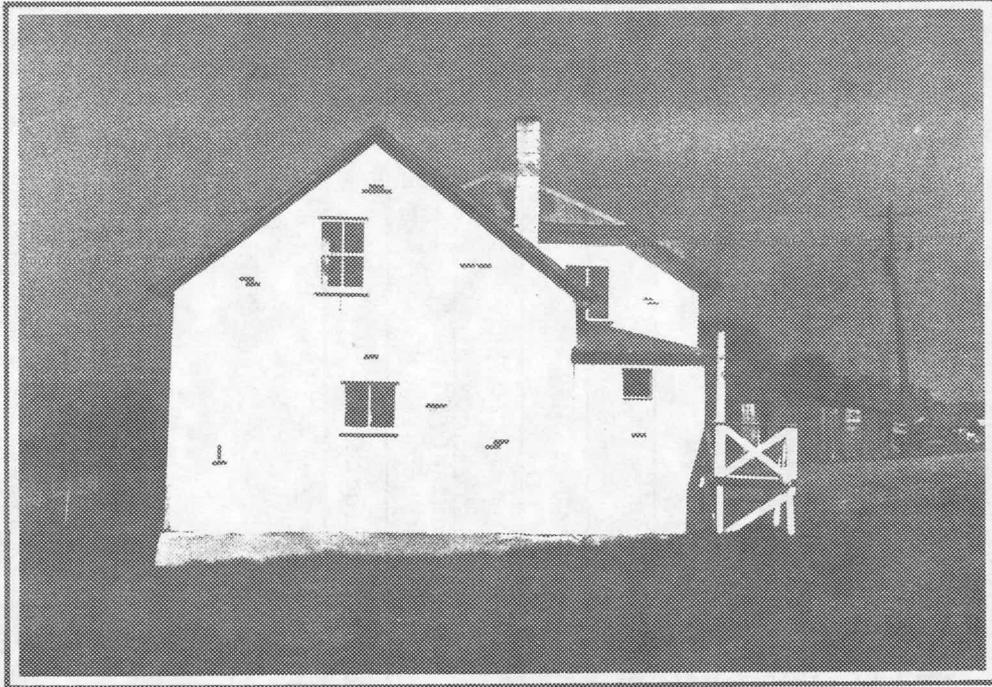
incertaine

aucune

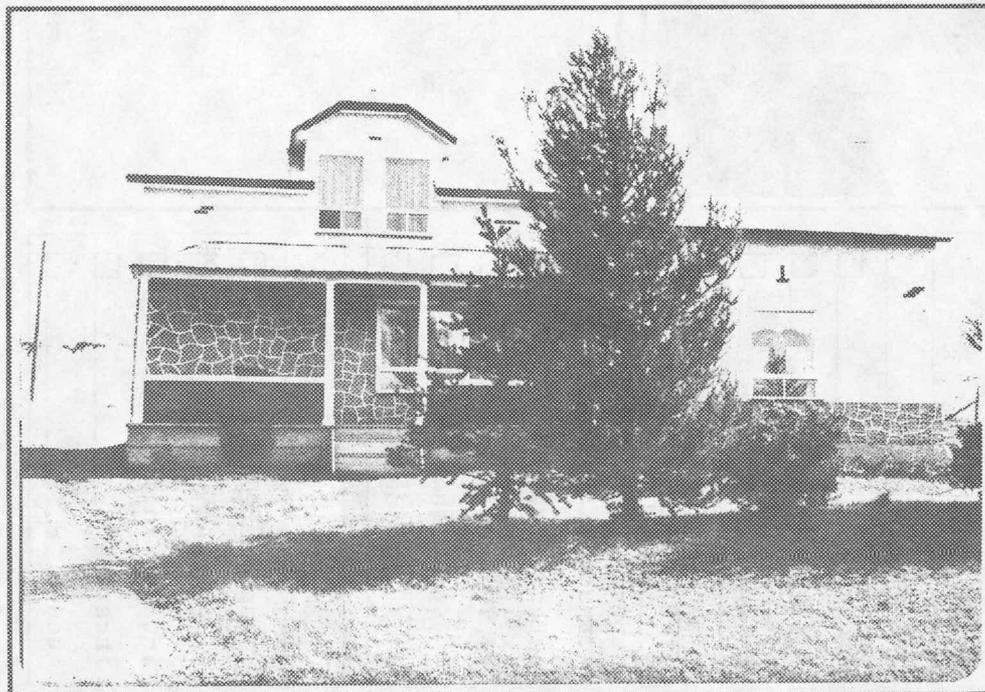




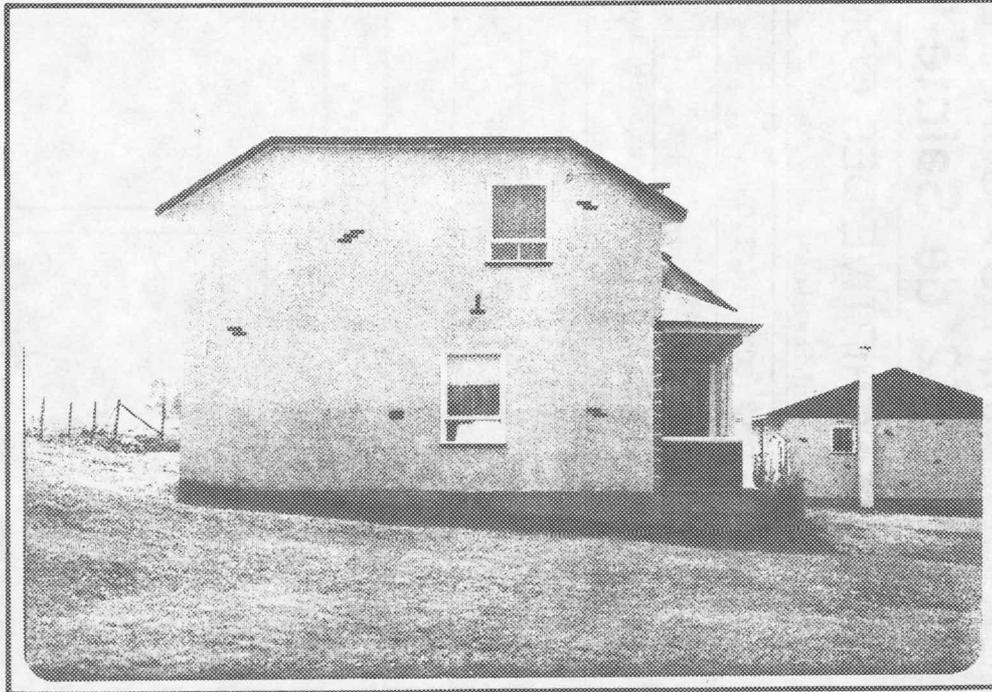
élévation est



élévation sud



élévation ouest



élévation nord

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

ROUTE 132 de Sainte-Florence à Causapsal

FICHE DESCRIPTIVE DES CONSTRUCTIONS



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

no 19 usage Habitation

lot no Ptie-33

préparé par PLURAM inc. déc. 1983

DESCRIPTION DE LA CONSTRUCTION			QUALITE			
ELEMENTS	TYPE	MATERIAUX	1	2	3	4
toit	pignons latéraux en croupe avec gable avant	tôle ondulée	X			
ouvertures	guillotine	bois			X	
fondations		béton coulé	X			
murs		bardeau d'amiante		X		

QUALITE : 1. excellente 2. bonne 3. faible 4. médiocre

REMARQUES

Galerie en pierre état.

QUALITE GENERALE

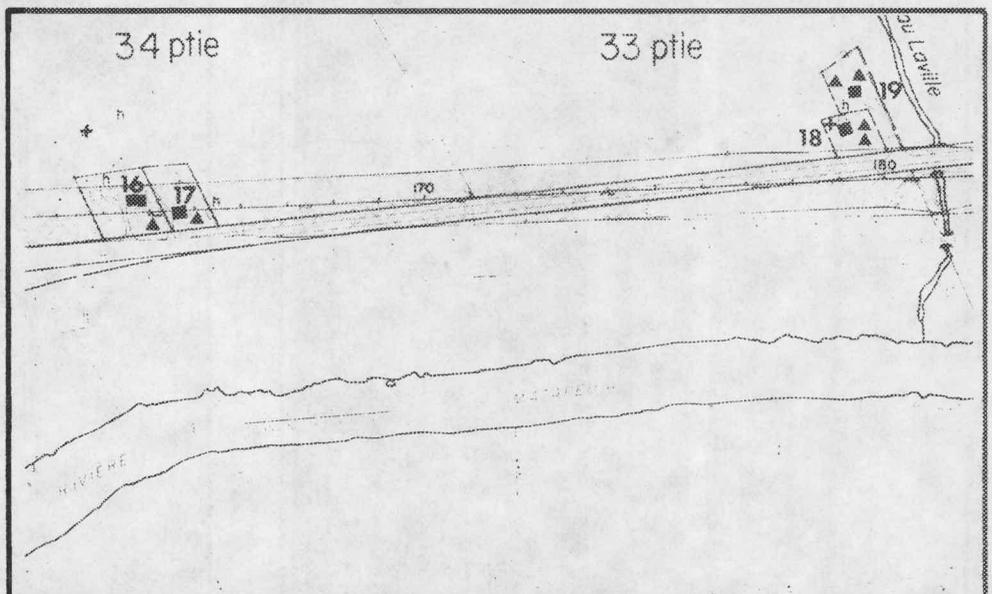
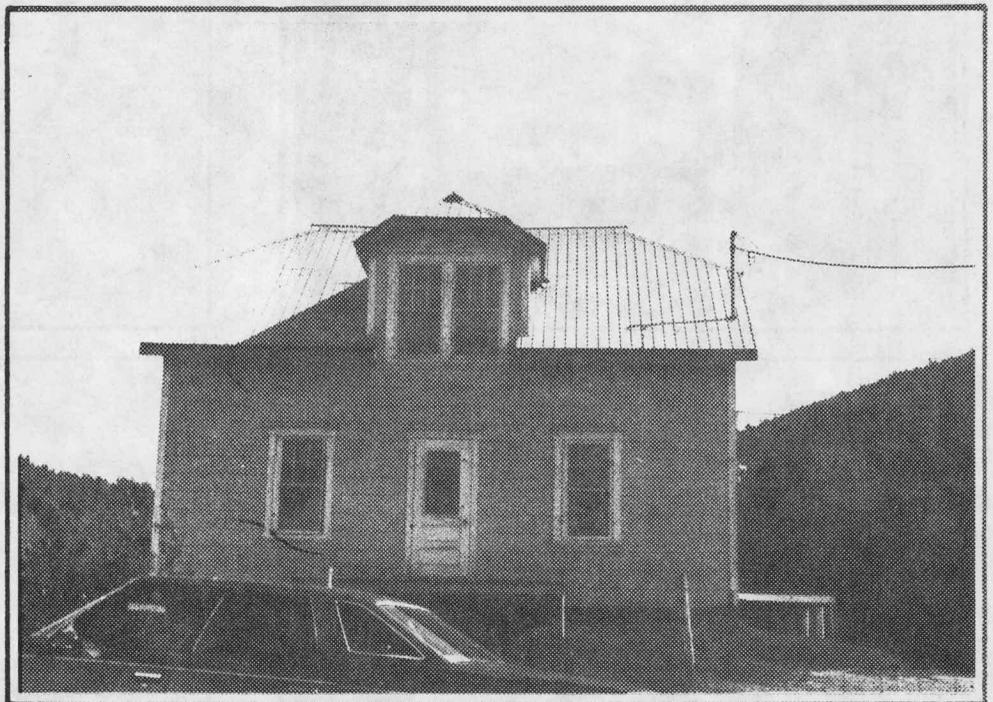
- excellente _____
- bonne _____
- faible _____
- médiocre _____

TYPE PATRIMONIAL

- de tradition vernaculaire américaine _____
- de colonisation _____
- de courant cubique _____
- d'esprit québécois _____
- sans typologie _____

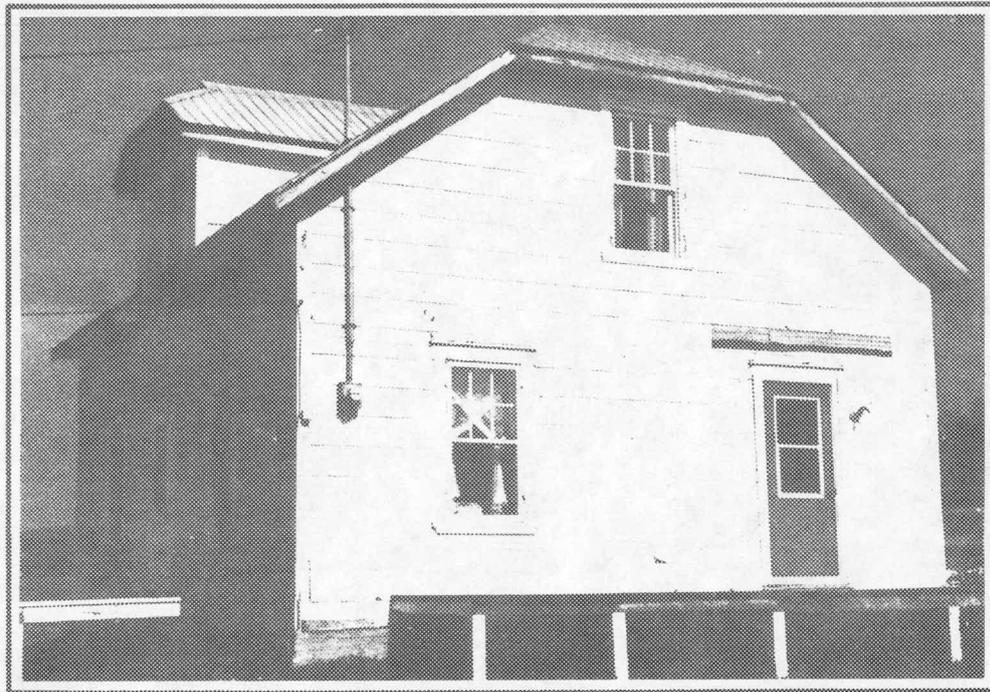
VALEUR PATRIMONIALE

- exceptionnelle _____
- supérieure _____
- intéressante _____
- incertaine _____
- aucune _____

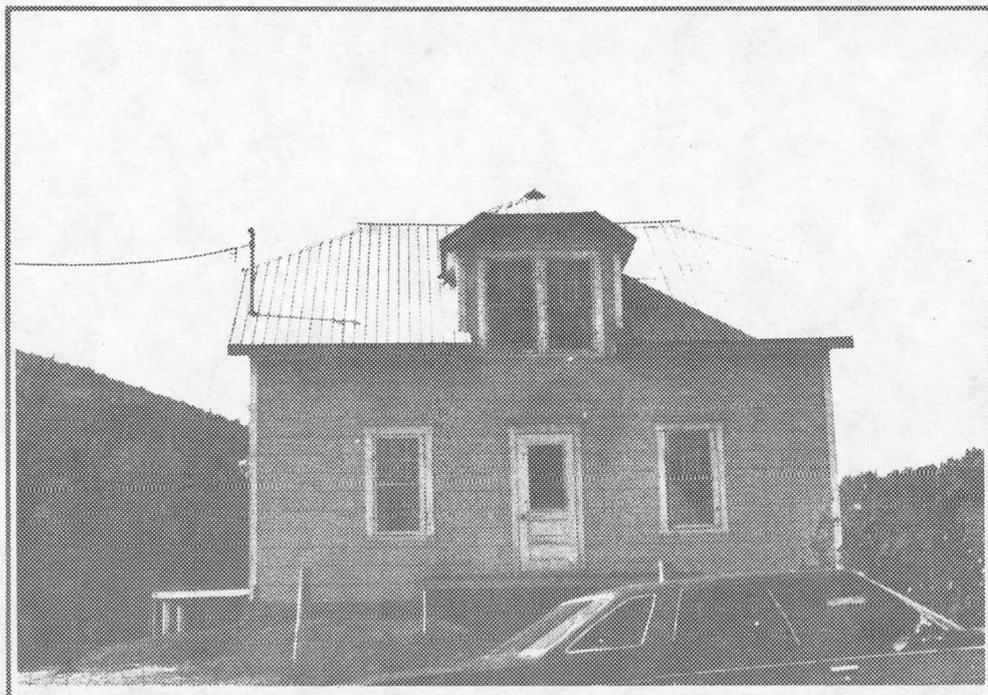




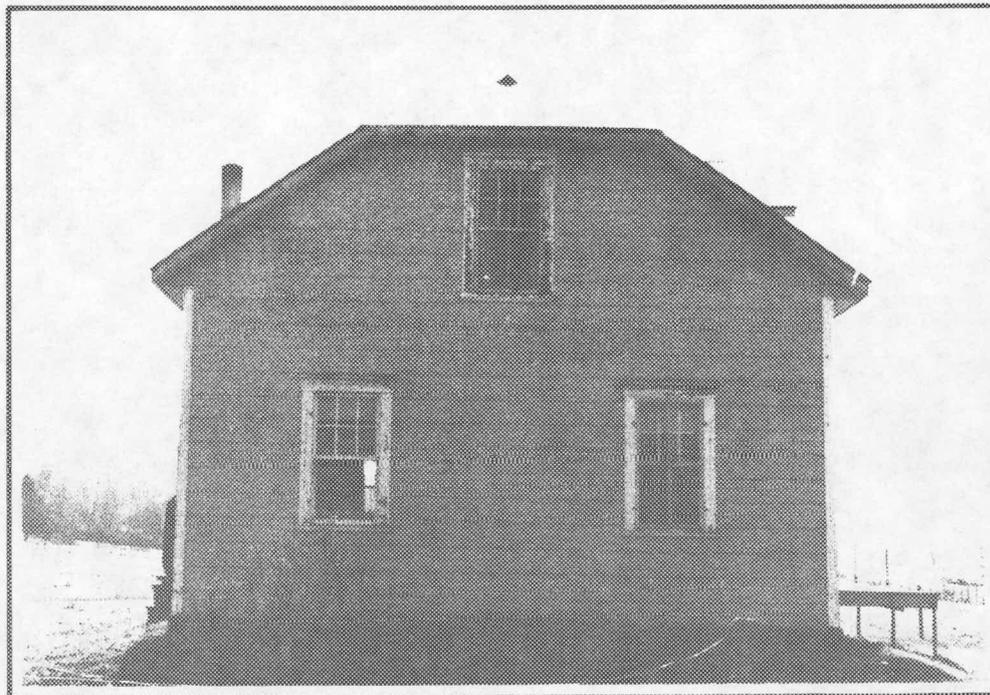
élévation est



élévation sud



élévation ouest



élévation nord

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

ROUTE 132 de Sainte-Florence à Causapsal

FICHE DESCRIPTIVE DES CONSTRUCTIONS



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

no 20 usage Habitation

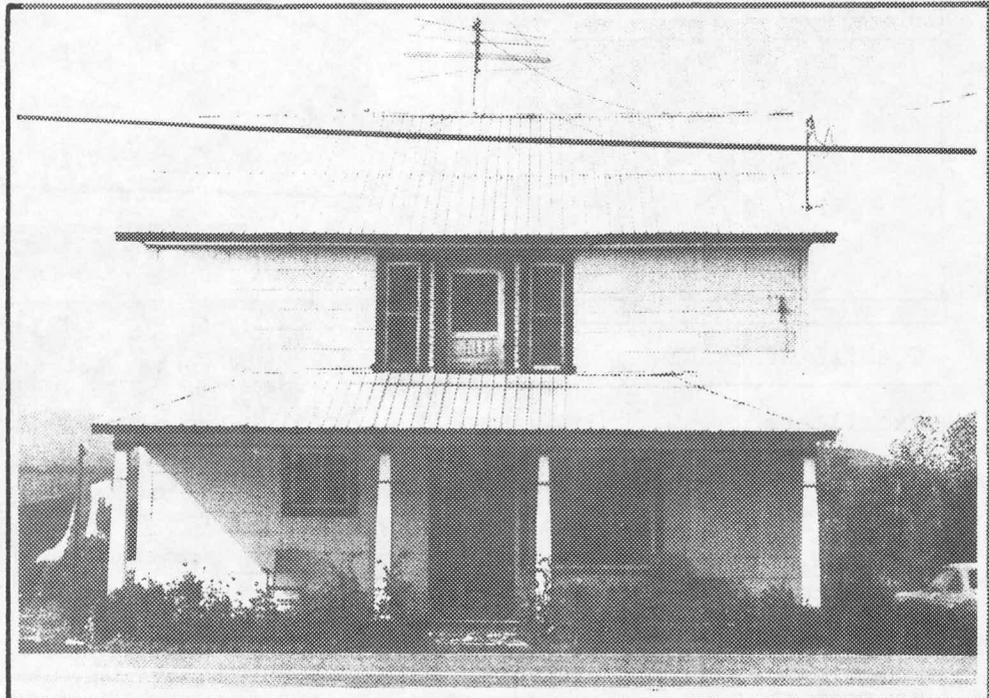
lot no Ptie-32

préparé par PLURAM inc. déc. 1983

DESCRIPTION DE LA CONSTRUCTION			QUALITE			
ELEMENTS	TYPE	MATERIAUX	1	2	3	4
toit	à pignons latéraux	tôle ondulée	X			
ouvertures	plusieurs types	bois et aluminium		X		
fondations		béton coulé		X		
murs		bardeau d'amiante	X			

QUALITE : 1. excellente 2. bonne 3. faible 4. médiocre

REMARQUES



QUALITE GENERALE

excellente

bonne

faible

médiocre

TYPE PATRIMONIAL

de tradition vernaculaire américaine

de colonisation

de courant cubique

d'esprit québécois

sans typologie

VALEUR PATRIMONIALE

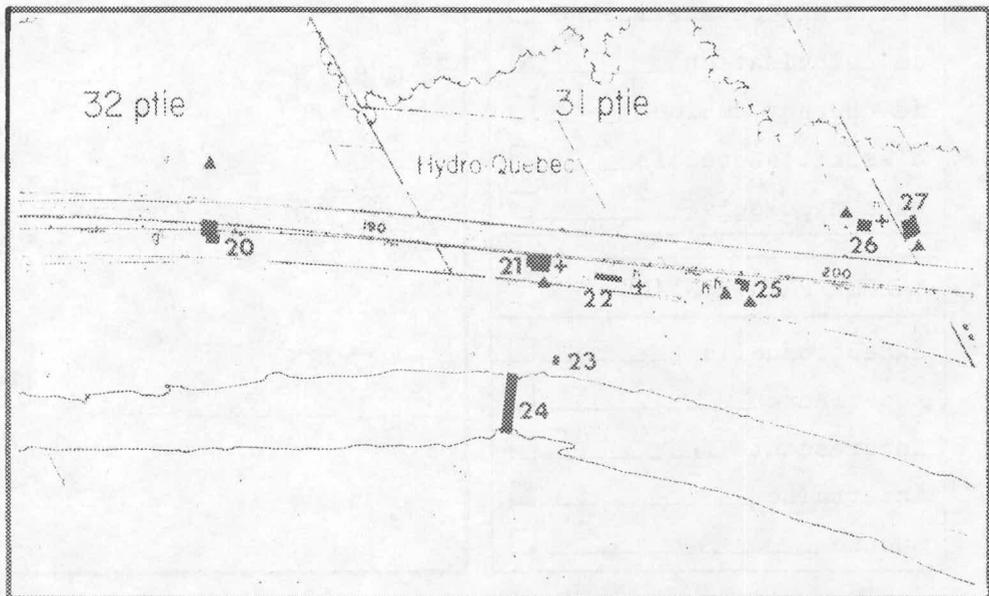
exceptionnelle

supérieure

intéressante

incertaine

aucune



ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

ROUTE 132 de Sainte-Florence à Causapsal

FICHE DESCRIPTIVE DES CONSTRUCTIONS



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

no 21 usage Habitation

lot no Ptie-33

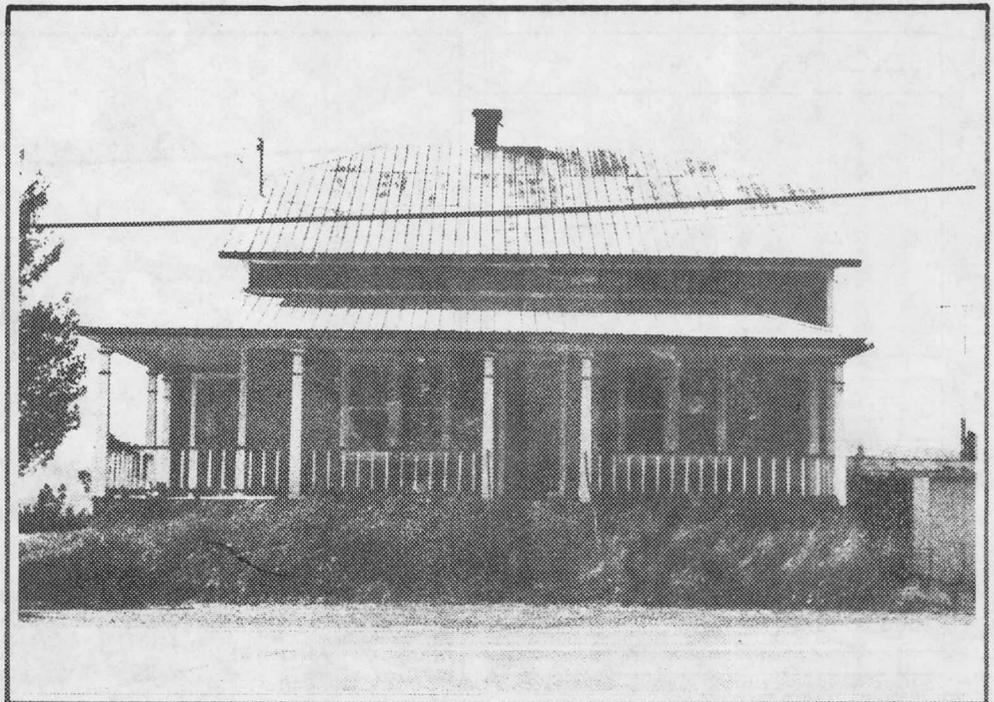
préparé par PLURAM inc.

déc. 1983

DESCRIPTION DE LA CONSTRUCTION			QUALITE			
ELEMENTS	TYPE	MATERIAUX	1	2	3	4
toit	pignons latéraux en croupe	tôle ondulée		X		
ouvertures	guillotines	bois		X		
fondations		béton coulé	X			
murs		parement d'imitation de pierres de taille		X		

QUALITE : 1. excellente 2. bonne 3. faible 4. médiocre

REMARQUES



QUALITE GENERALE

excellente

bonne

faible

médiocre

TYPE PATRIMONIAL

de tradition vernaculaire américaine

de colonisation

de courant cubique

d'esprit québécois

sans typologie

VALEUR PATRIMONIALE

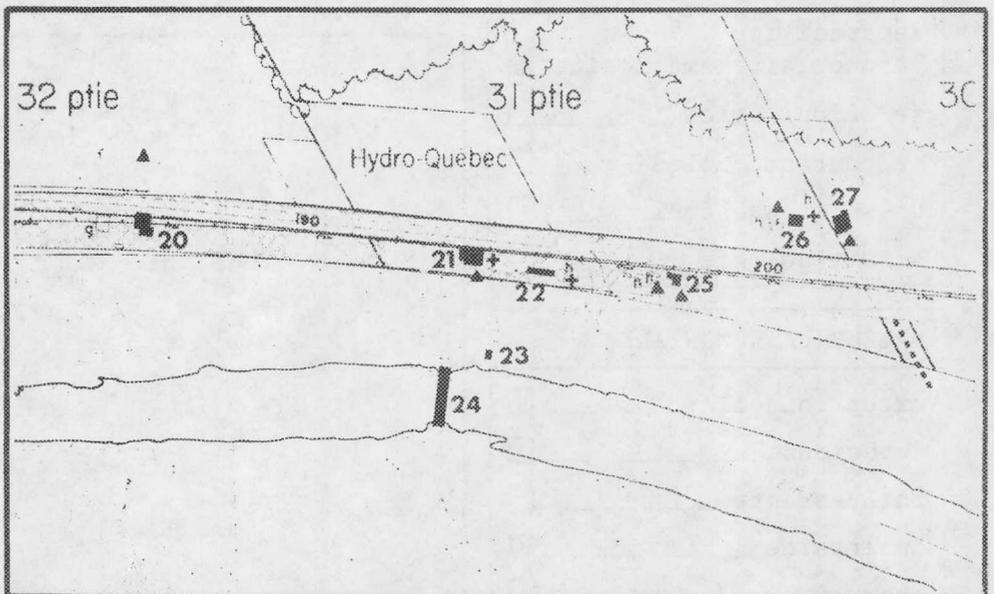
exceptionnelle

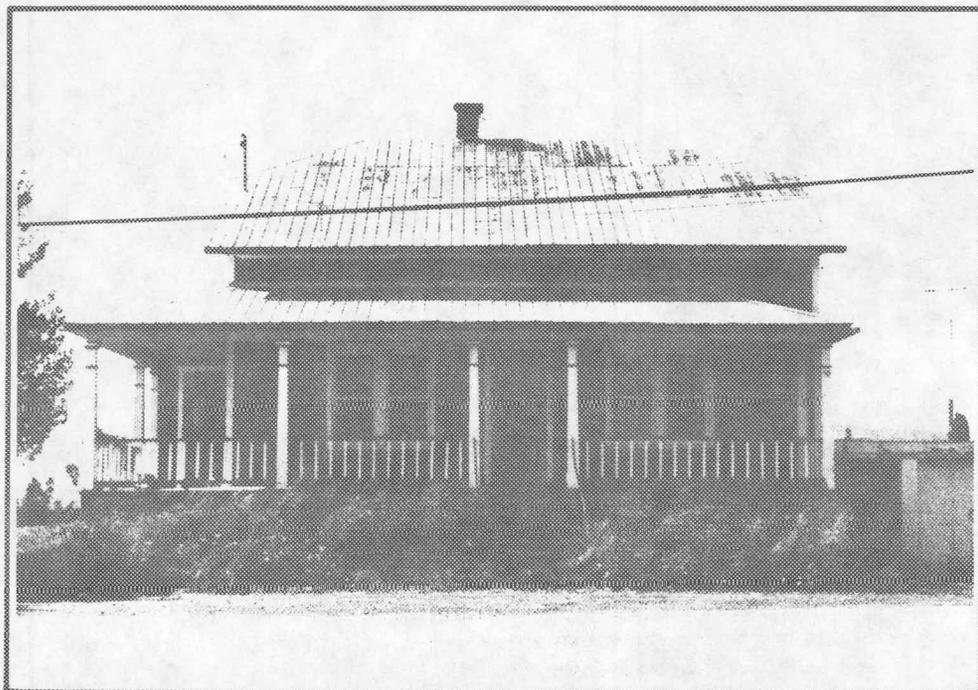
supérieure

intéressante

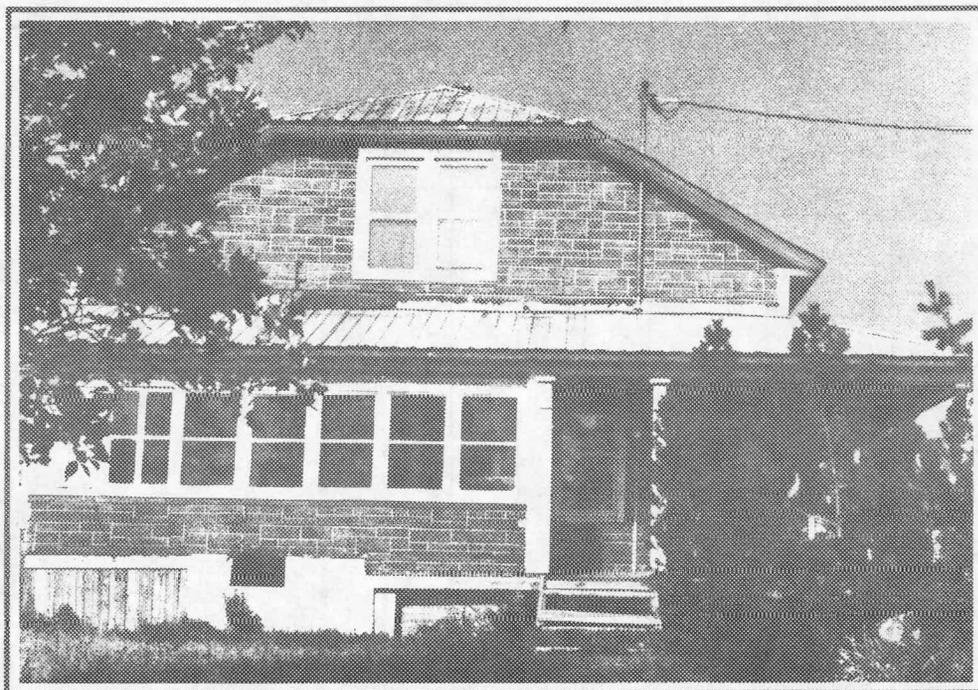
incertaine

aucune

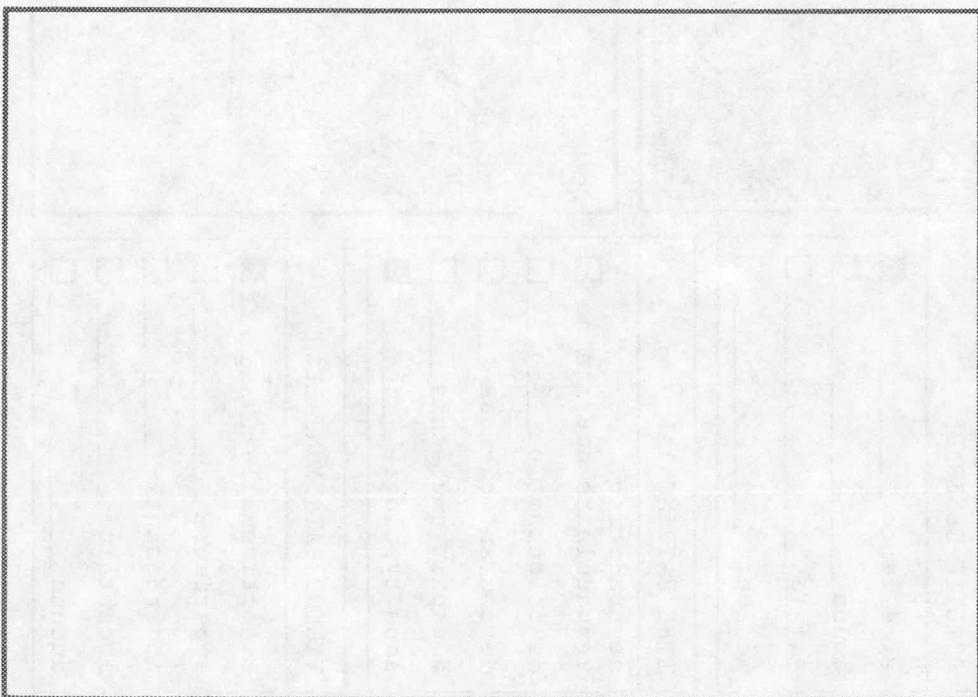




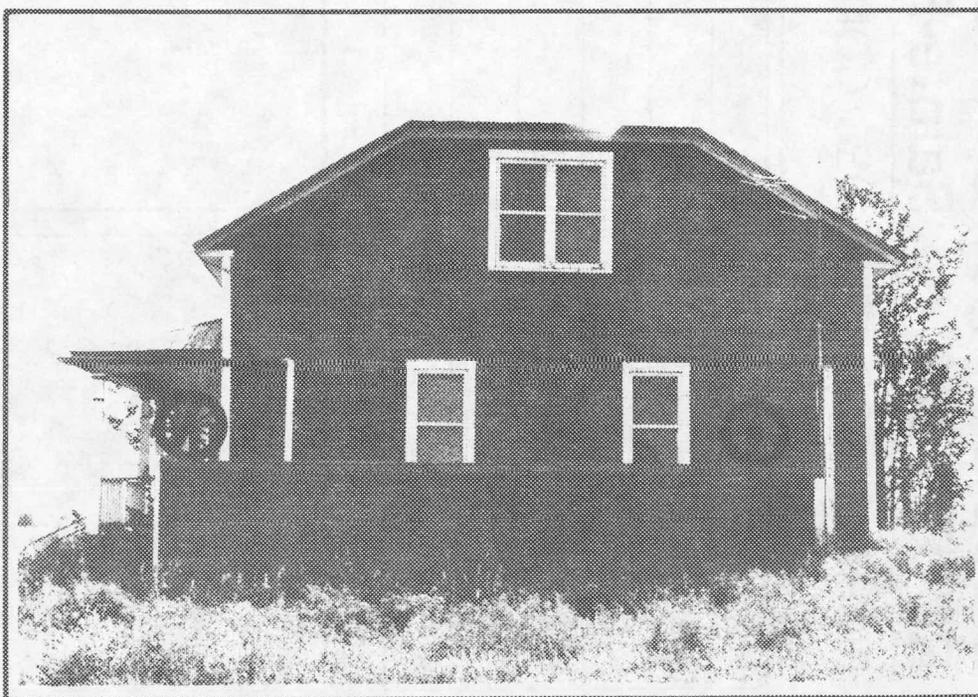
élévation est



élévation sud



élévation ouest



élévation nord

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

ROUTE 132 de Sainte-Florence à Causapsca

FICHE DESCRIPTIVE DES CONSTRUCTIONS



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

no 24 usage Pont Heppell

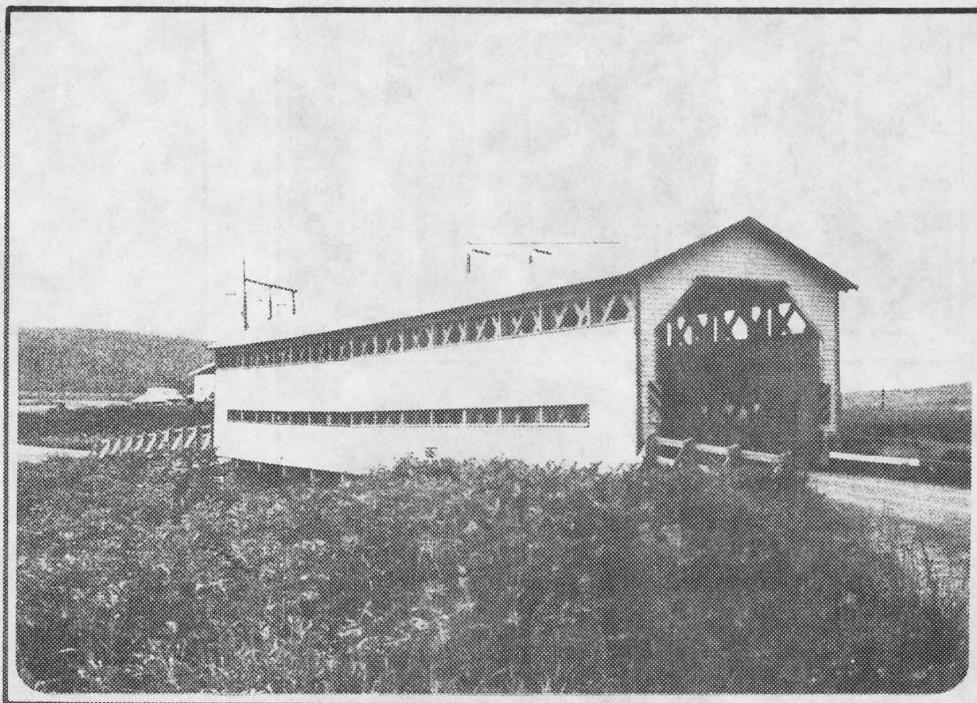
lot no Ptie-31

préparé par PLURAM inc. déc. 1983

DESCRIPTION DE LA CONSTRUCTION			QUALITE			
ELEMENTS	TYPE	MATERIAUX	1	2	3	4
toit	à pignon (moyen)	tôle ondulée	X			
ouvertures			X			
fondations	piliers	béton	X			
murs		planche à feuillure de bois	X			

QUALITE : 1. excellente 2. bonne 3. faible 4. médiocre

REMARQUES



QUALITE GENERALE

excellente

bonne

faible

médiocre

TYPE PATRIMONIAL

de tradition vernaculaire américaine

de colonisation

de courant cubique

d'esprit québécois

sans typologie

VALEUR PATRIMONIALE

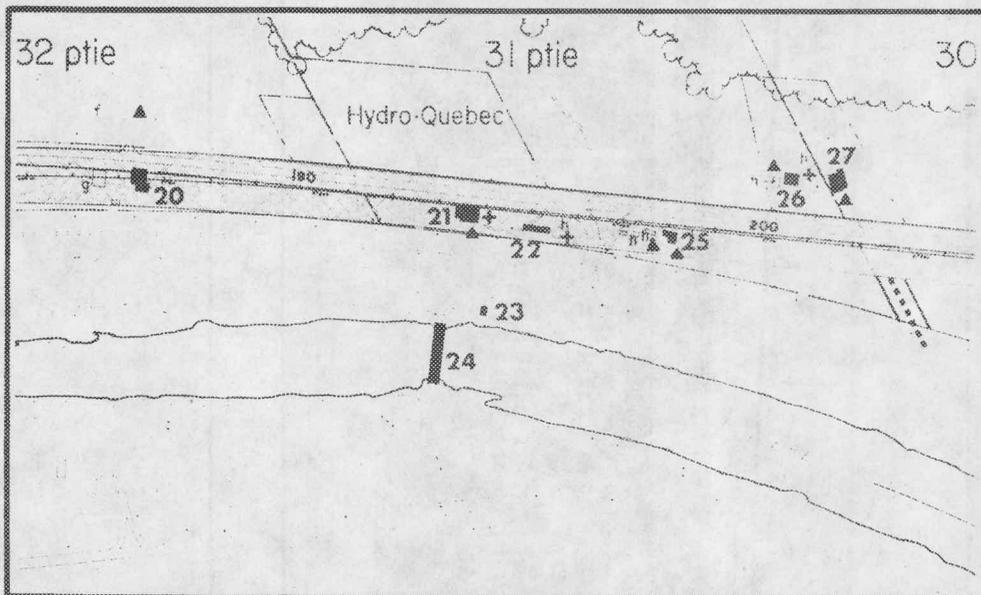
exceptionnelle

supérieure

intéressante

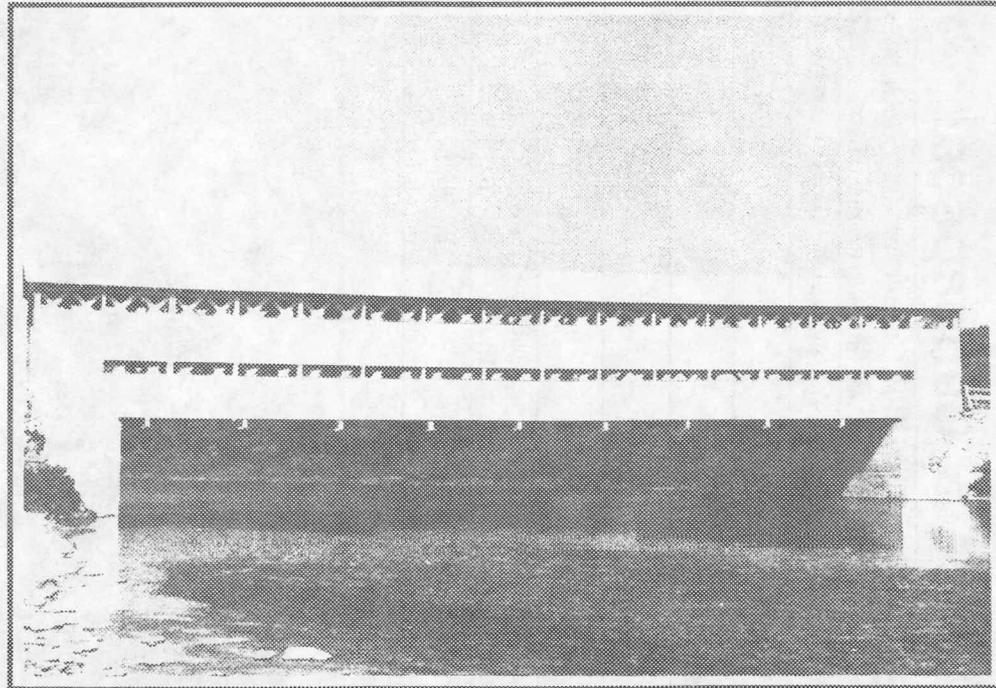
incertaine

aucune

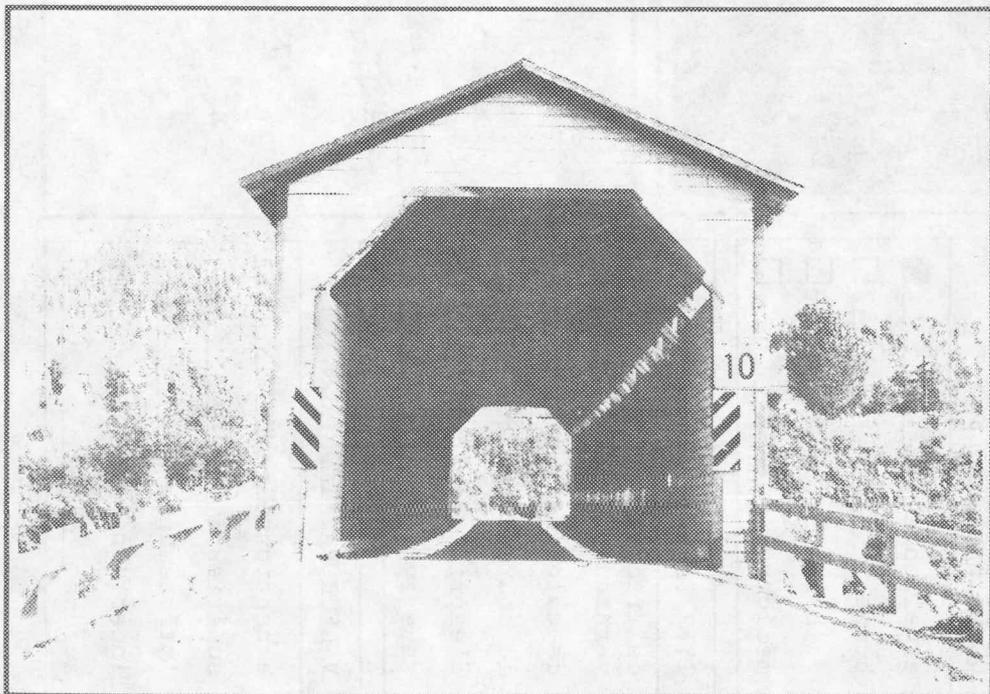




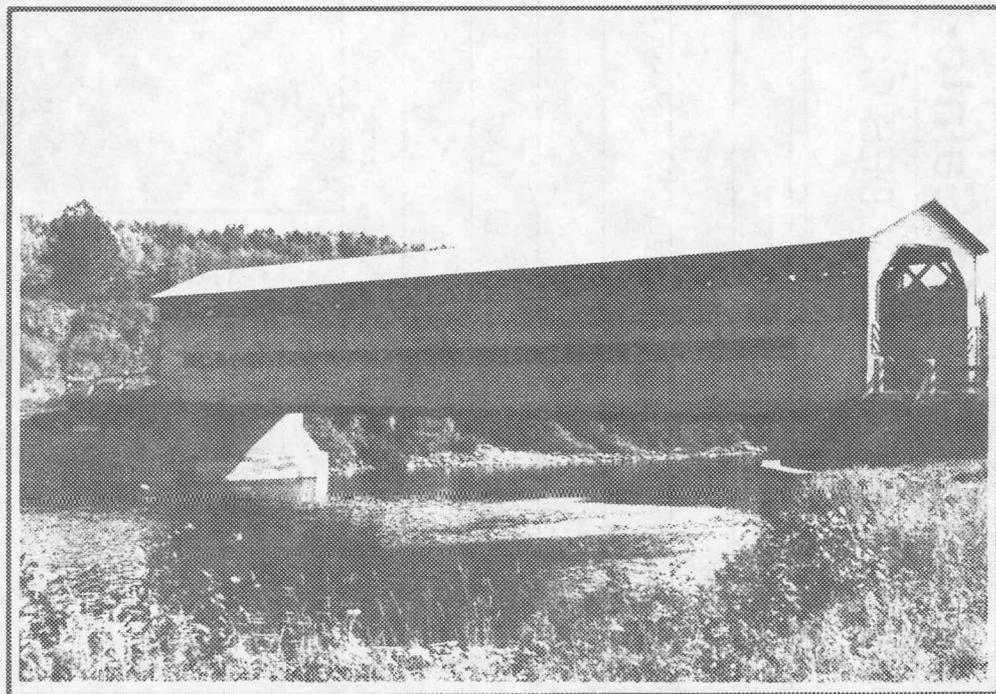
élévation est



élévation sud



élévation ouest



élévation nord

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

ROUTE 132 de Sainte-Florence à Causapsal

FICHE DESCRIPTIVE DES CONSTRUCTIONS



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

no 26 usage Habitation

lot no Ptie-31

préparé par PLURAM inc. déc. 1983

DESCRIPTION DE LA CONSTRUCTION			QUALITE			
ELEMENTS	TYPE	MATERIAUX	1	2	3	4
toit	à pignons latéraux avec gable avant	tôle ondulée	X			
ouvertures	coulissantes	aluminium	X			
fondations	non apparentes	recouvertes d'un parement imitant la pierre de taille				
murs		déclín d'aluminium	X			

QUALITE : 1. excellente 2. bonne 3. faible 4. médiocre

REMARQUES

Annexe à toit à deux versants.

QUALITE GENERALE

excellente

bonne

faible

médiocre

TYPE PATRIMONIAL

de tradition vernaculaire américaine

de colonisation

de courant cubique

d'esprit québécois

sans typologie

VALEUR PATRIMONIALE

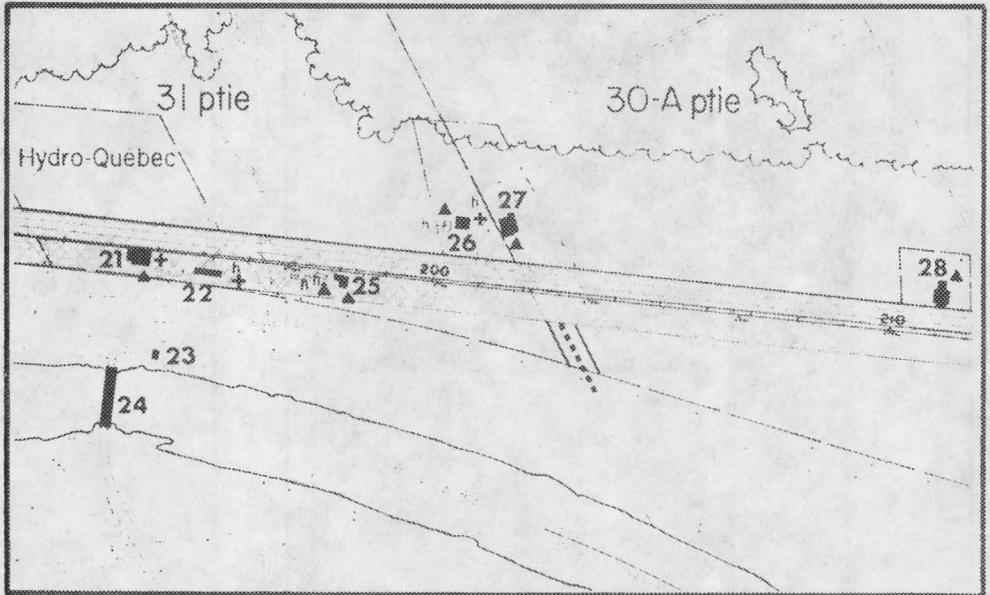
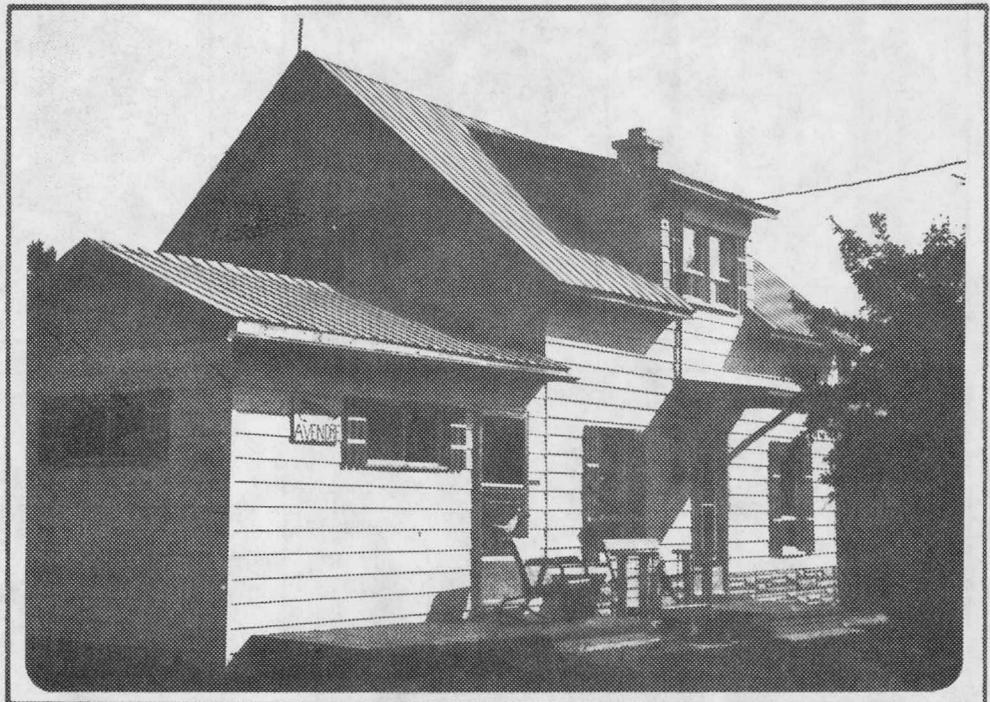
exceptionnelle

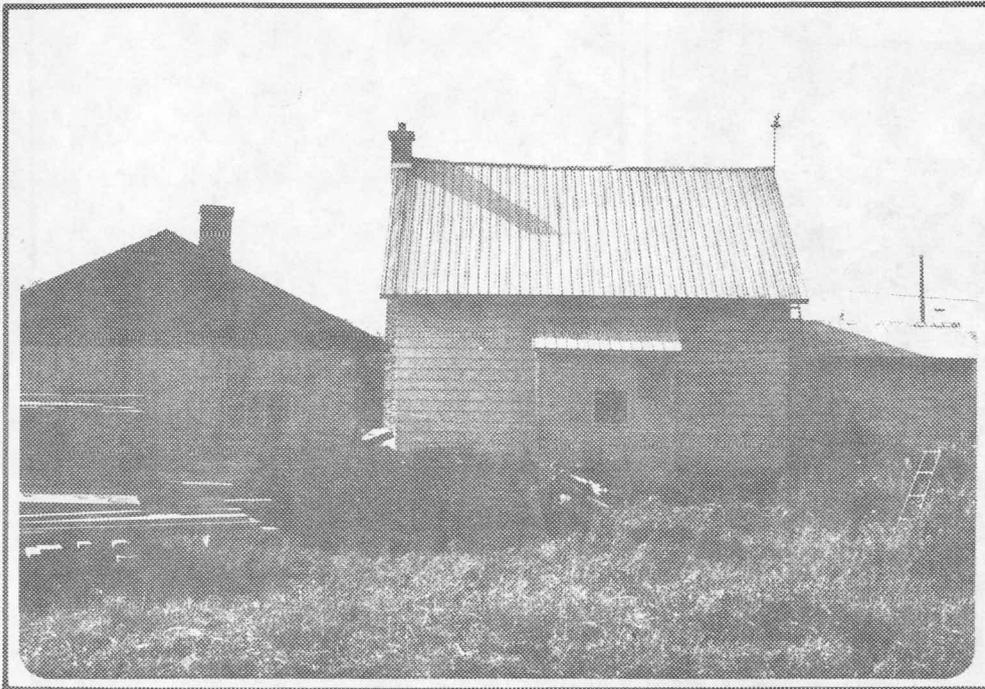
supérieure

intéressante

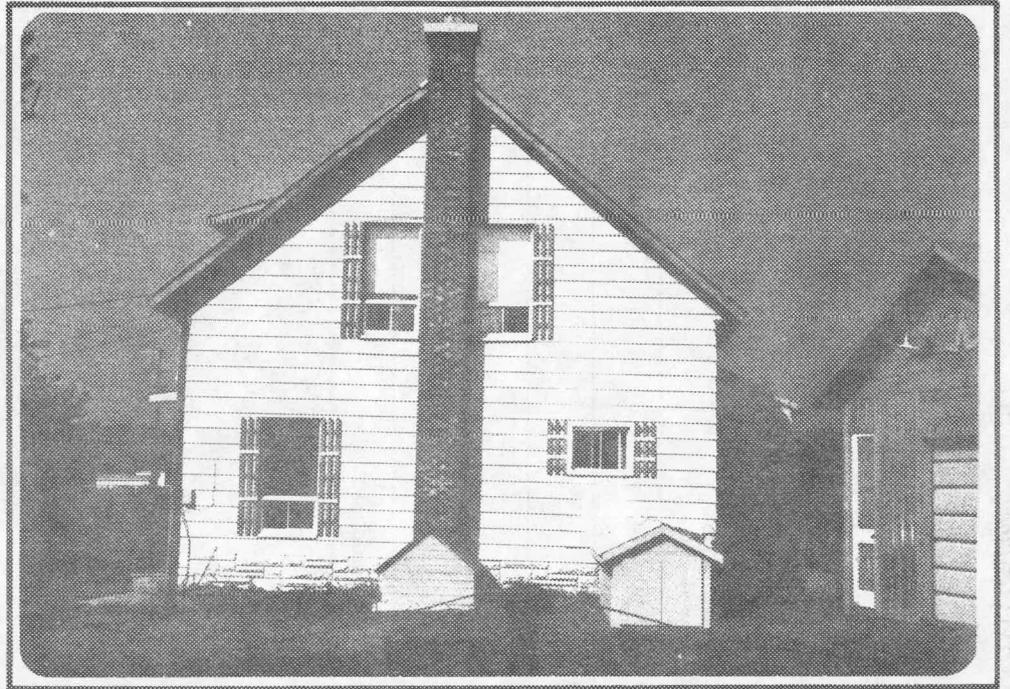
incertaine

aucune

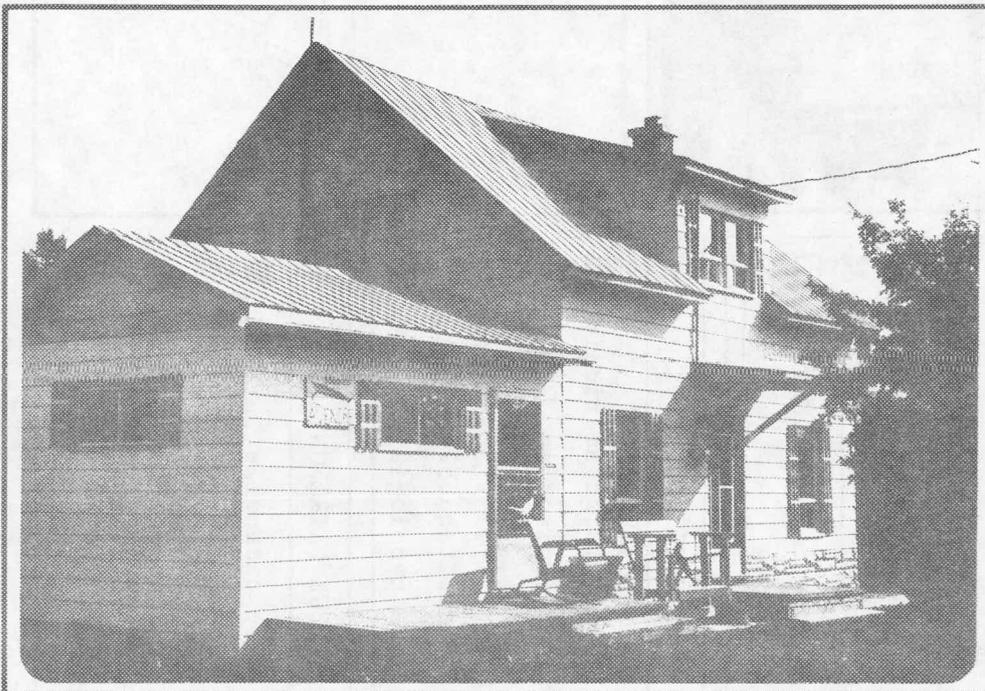




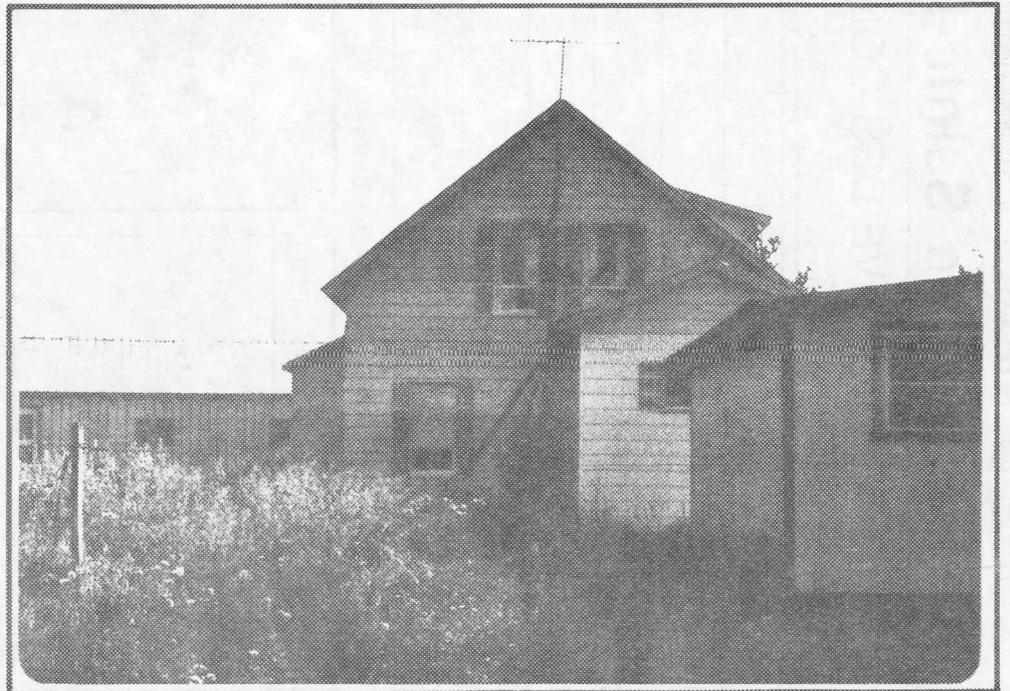
élévation est



élévation sud



élévation ouest



élévation nord

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

ROUTE 132 de Sainte-Florence à Causapsal

FICHE DESCRIPTIVE DES CONSTRUCTIONS



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

no 28 usage Habitation

lot no Ptie-30a

préparé par PLURAM inc. déc. 1983

DESCRIPTION DE LA CONSTRUCTION			QUALITE			
ELEMENTS	TYPE	MATERIAUX	1	2	3	4
toit	à pignons latéraux avec lucarne en façade	bardeau d'asphalte		X		
ouvertures	guillotine	bois		X		
fondations	non apparentes	recouvertes de terre				
murs		planche à feuillure (bois)	X			

QUALITE : 1. excellente 2. bonne 3. faible 4. médiocre

REMARQUES

Annexe à toit de tôle ondulée, à pignons latéraux en croupe.

QUALITE GENERALE

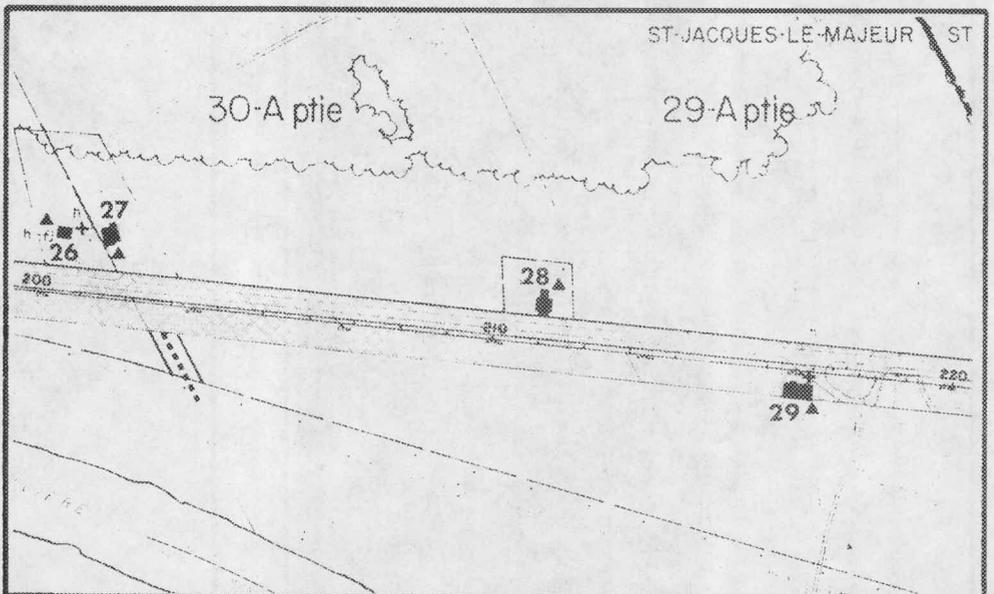
- excellente
- bonne
- faible
- médiocre

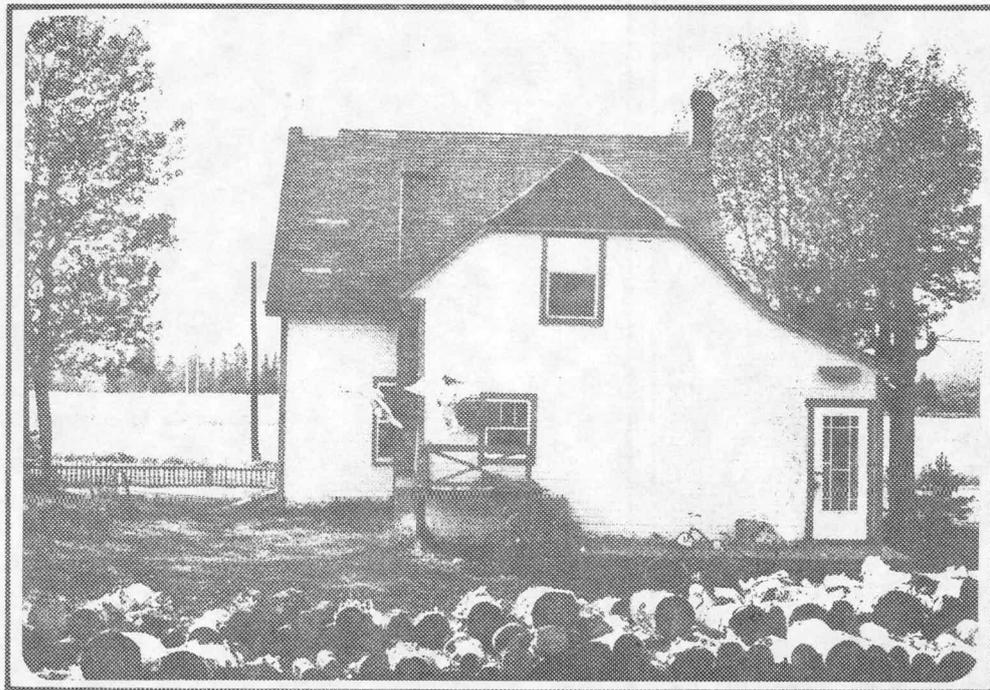
TYPE PATRIMONIAL

- de tradition vernaculaire américaine
- de colonisation
- de courant cubique
- d'esprit québécois
- sans typologie

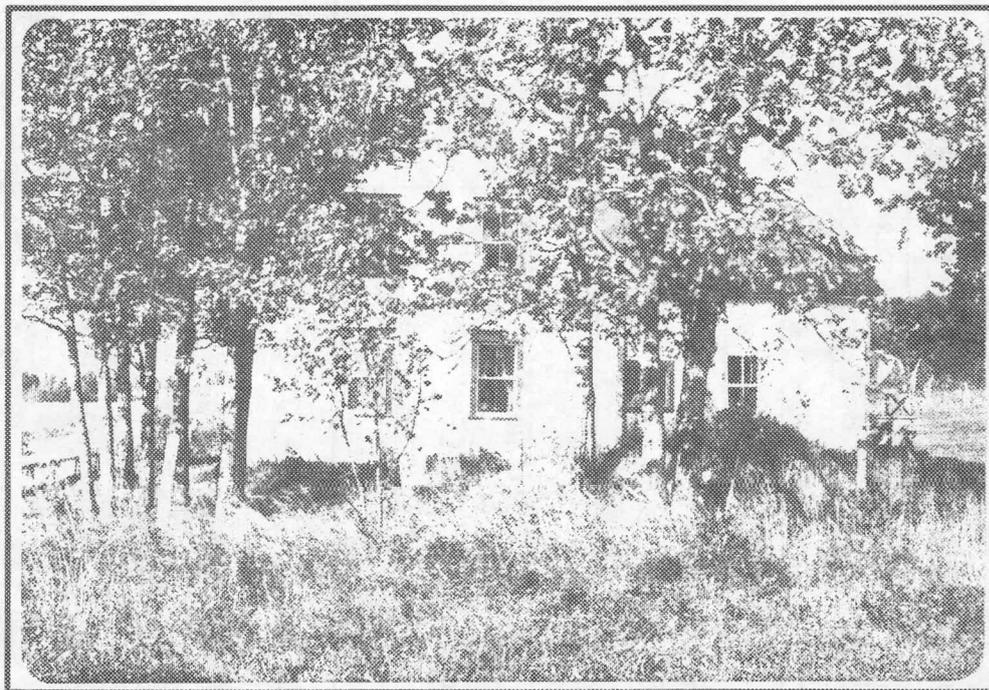
VALEUR PATRIMONIALE

- exceptionnelle
- supérieure
- intéressante
- incertaine
- aucune

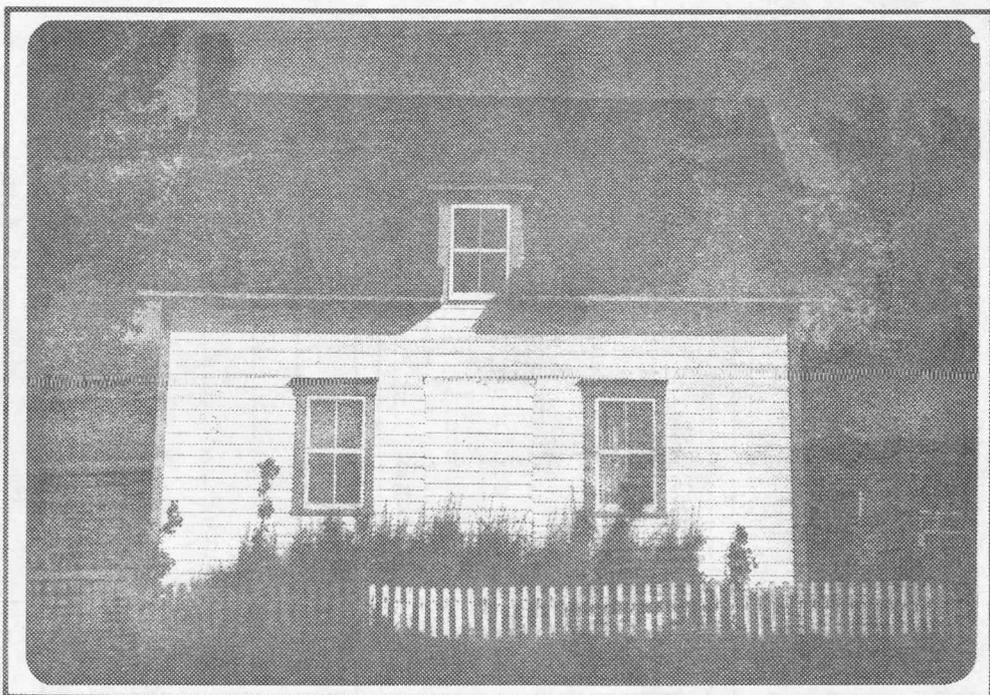




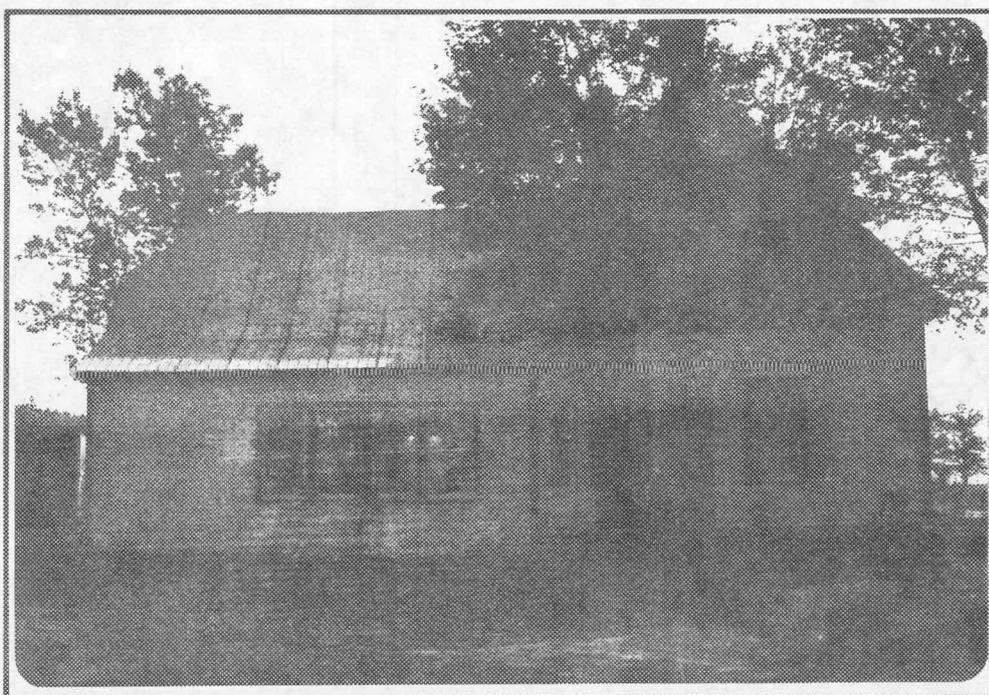
élévation est



élévation sud



élévation ouest



élévation nord

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

ROUTE 132 de Sainte-Florence à Causapschal

FICHE DESCRIPTIVE DES CONSTRUCTIONS



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

no 29 usage Habitation

lot no Ptie-29a

préparé par PLURAM inc. déc. 1983

DESCRIPTION DE LA CONSTRUCTION			QUALITE			
ELEMENTS	TYPE	MATERIAUX	1	2	3	4
toit	à pignons latéraux avec lucarne en façade	tôle ondulée	X			
ouvertures	guillotines	bois		X		
fondations		pierres cimentées		X		
murs		planches à feuillure (bois)	X			

QUALITE : 1. excellente 2. bonne 3. faible 4. médiocre

REMARQUES

Annexe à toit de bardeau d'asphalte à pignons latéraux en croupe.

Fondation de béton coulé.

Galleries en pierre état.

QUALITE GENERALE

excellente

bonne

faible

médiocre

TYPE PATRIMONIAL

de tradition vernaculaire américaine

de colonisation

de courant cubique

d'esprit québécois

sans typologie

VALEUR PATRIMONIALE

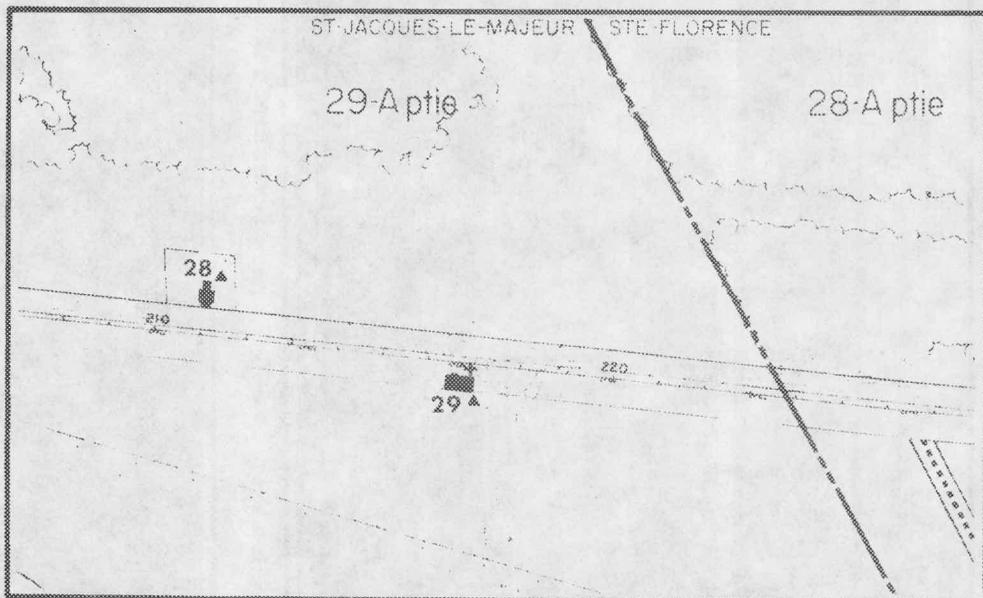
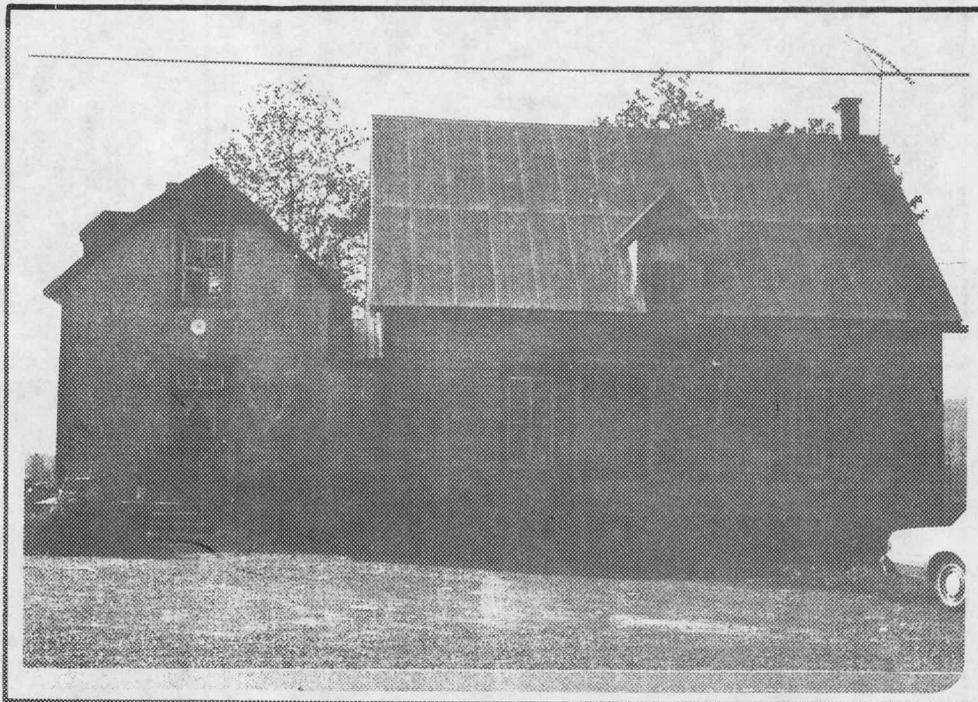
exceptionnelle

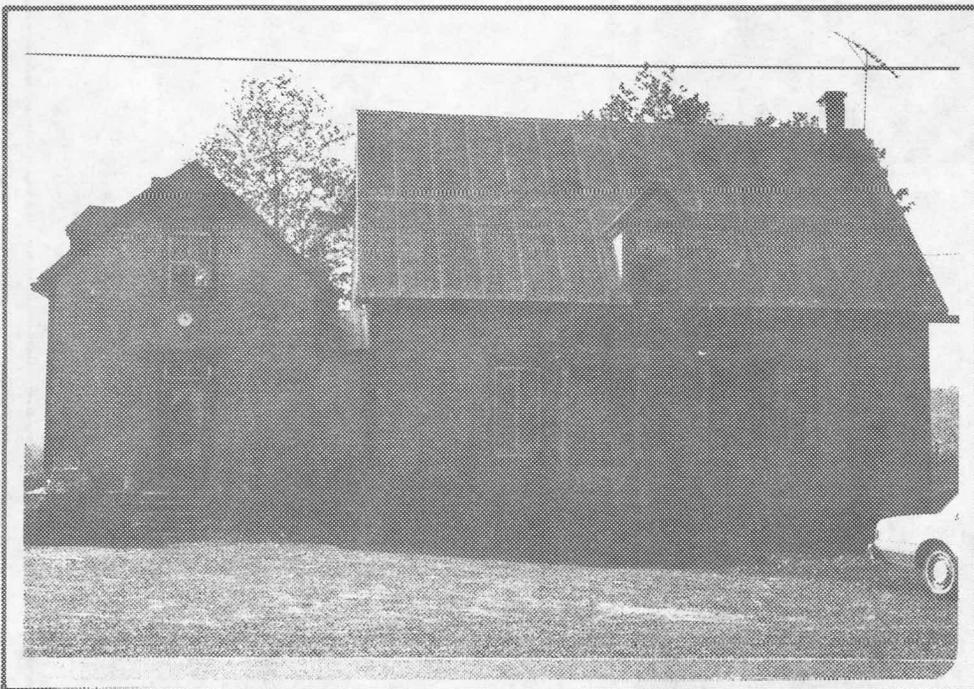
supérieure

intéressante

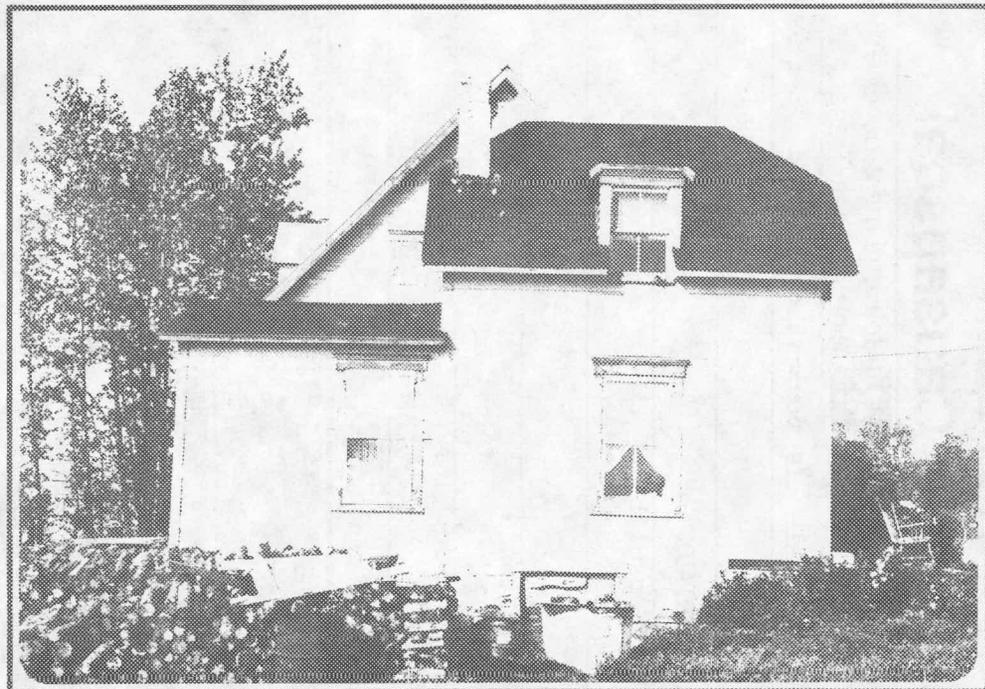
incertaine

aucune

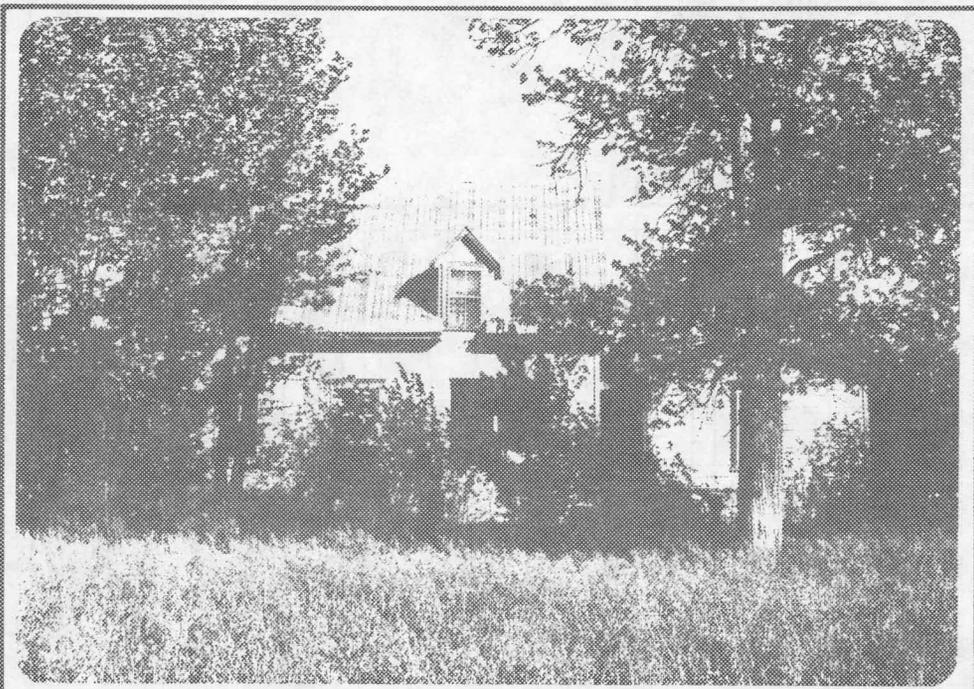




élévation est



élévation sud



élévation ouest



élévation nord

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

ROUTE 132 de Sainte-Florence à Causapsca

FICHE DESCRIPTIVE DES CONSTRUCTIONS



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

no 30 usage Habitation

lot no Ptie-27a

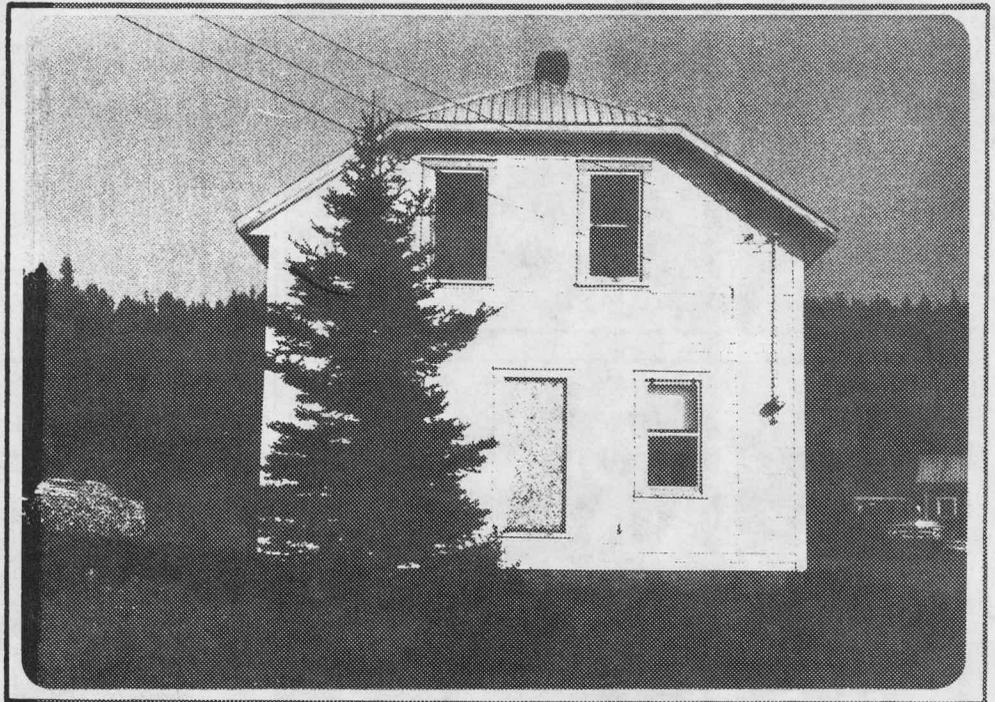
préparé par PLURAM inc.

déc. 1983

DESCRIPTION DE LA CONSTRUCTION			QUALITE			
ELEMENTS	TYPE	MATERIAUX	1	2	3	4
toit	à pignons latéraux en croupe	tôle ondulée	X			
ouvertures	guillotine	bois		X		
fondations		béton coulé	X			
murs		bardeau de bois		X		

QUALITE : 1. excellente 2. bonne 3. faible 4. médiocre

REMARQUES



QUALITE GENERALE

excellente

bonne

faible

médiocre

TYPE PATRIMONIAL

de tradition vernaculaire américaine

de colonisation

de courant cubique

d'esprit québécois

sans typologie

VALEUR PATRIMONIALE

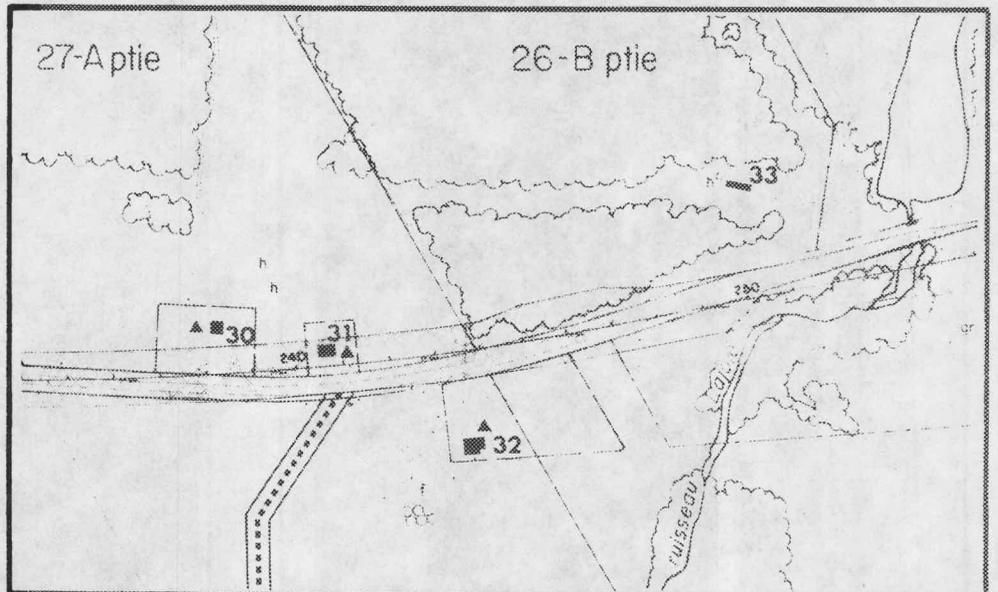
exceptionnelle

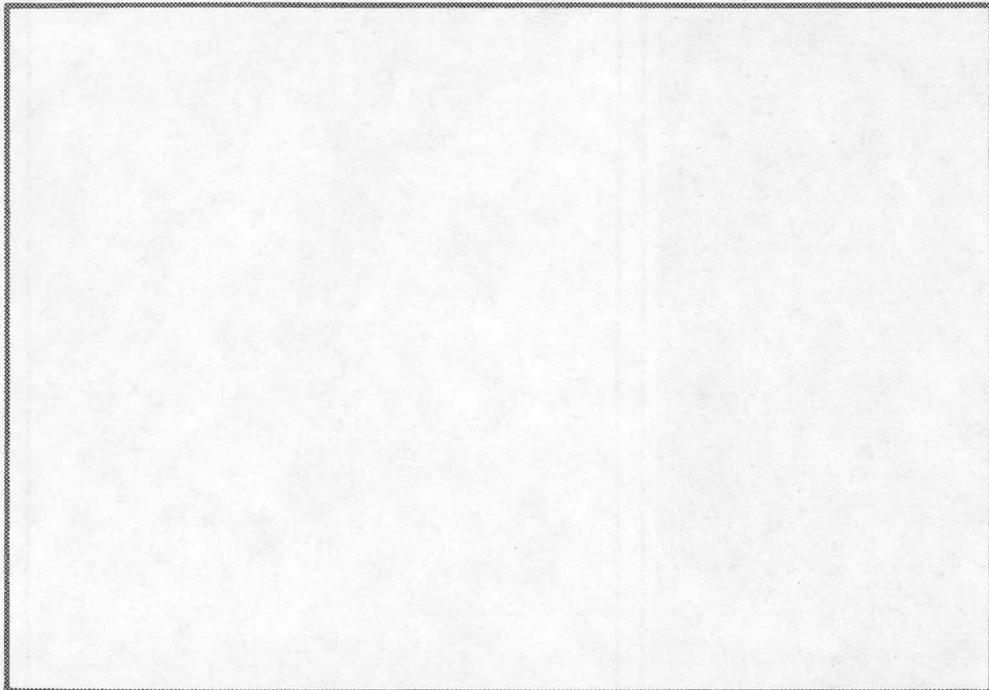
supérieure

intéressante

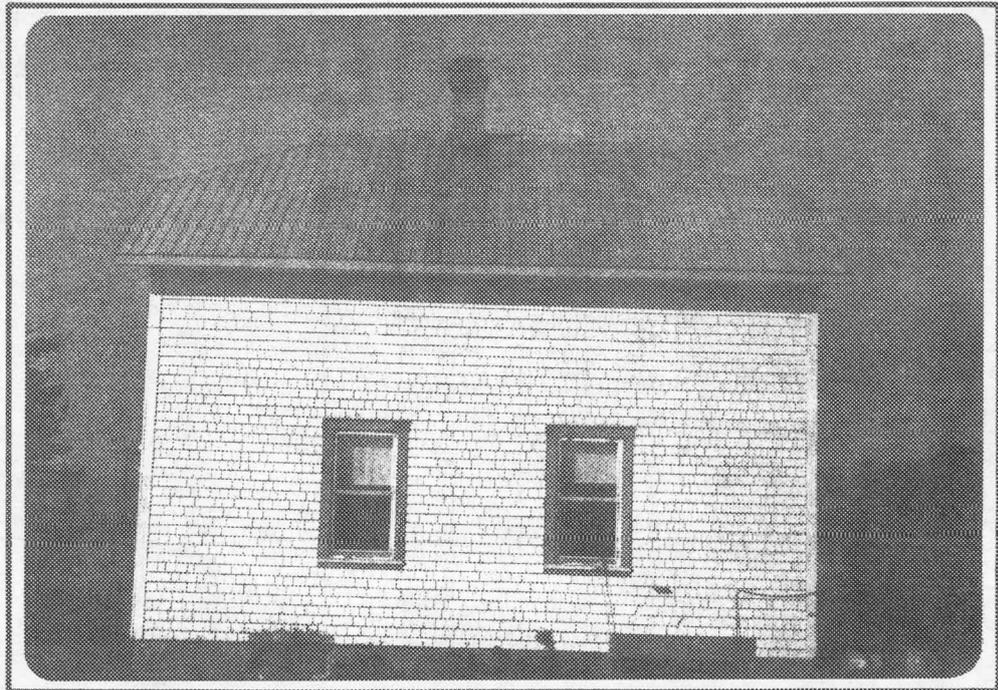
incertaine

aucune





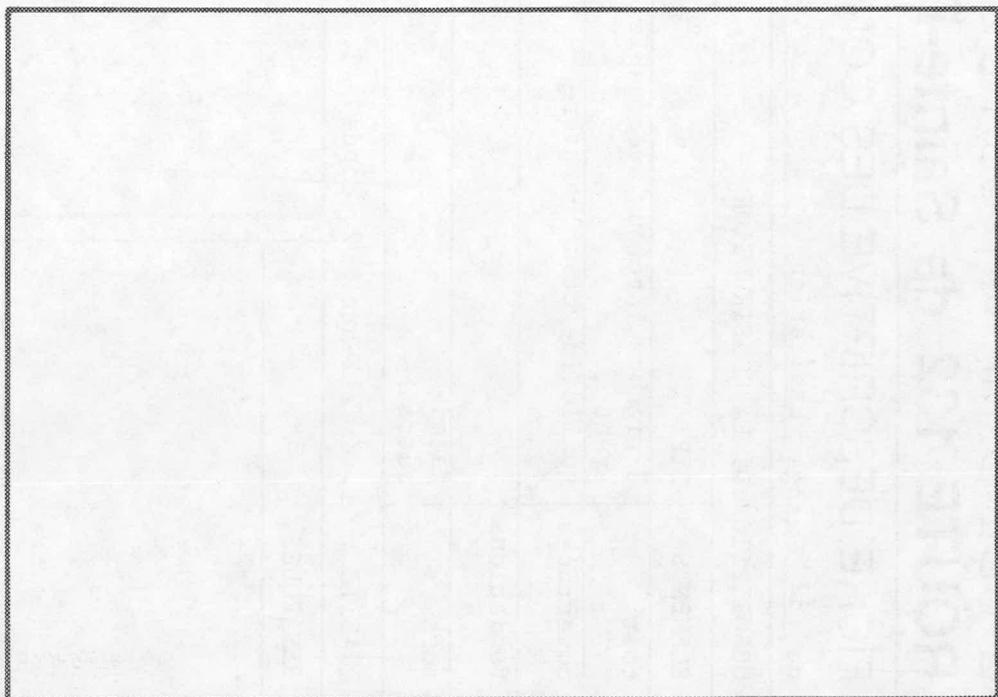
élévation est



élévation sud



élévation ouest



élévation nord

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

ROUTE 132 de Sainte-Florence à Causapsal

FICHE DESCRIPTIVE DES CONSTRUCTIONS



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

no 32 usage Habitation lot no Ptie-27a préparé par PLURAM inc. déc. 1983

DESCRIPTION DE LA CONSTRUCTION			QUALITE			
ELEMENTS	TYPE	MATERIAUX	1	2	3	4
toit	à pignons latéraux avec gable avant	tôle ondulée	X			
ouvertures	guillotines et à charnière	aluminium et bois	X			
fondations		béton coulé	X			
murs	façade autres	planche à couvre-joint (bois) planche à déclin d'aluminium	X			

QUALITE : 1. excellente 2. bonne 3. faible 4. médiocre

REMARQUES



QUALITE GENERALE

excellente

bonne

faible

médiocre

TYPE PATRIMONIAL

de tradition vernaculaire américaine

de colonisation

de courant cubique

d'esprit québécois

sans typologie

VALEUR PATRIMONIALE

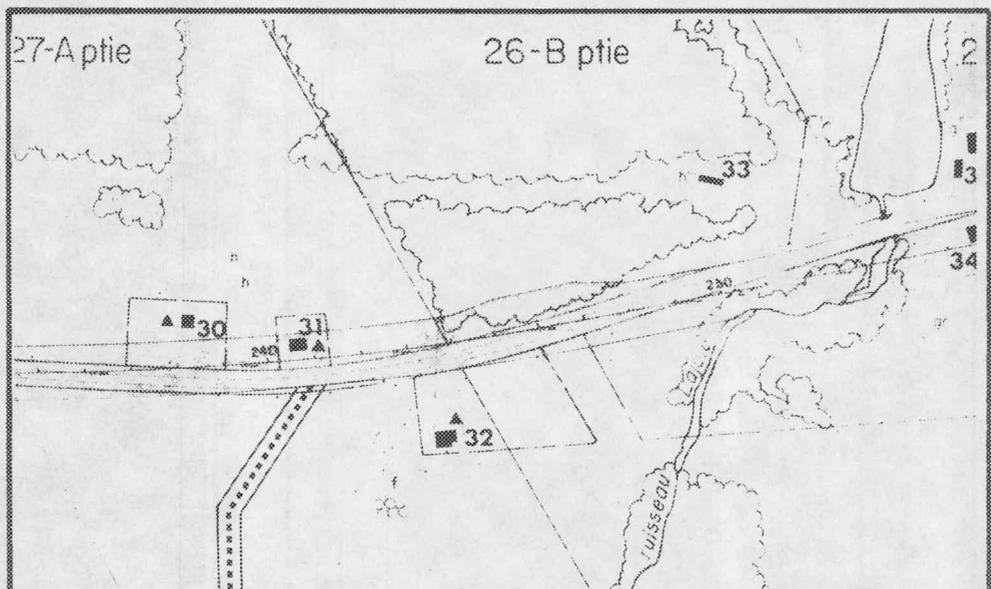
exceptionnelle

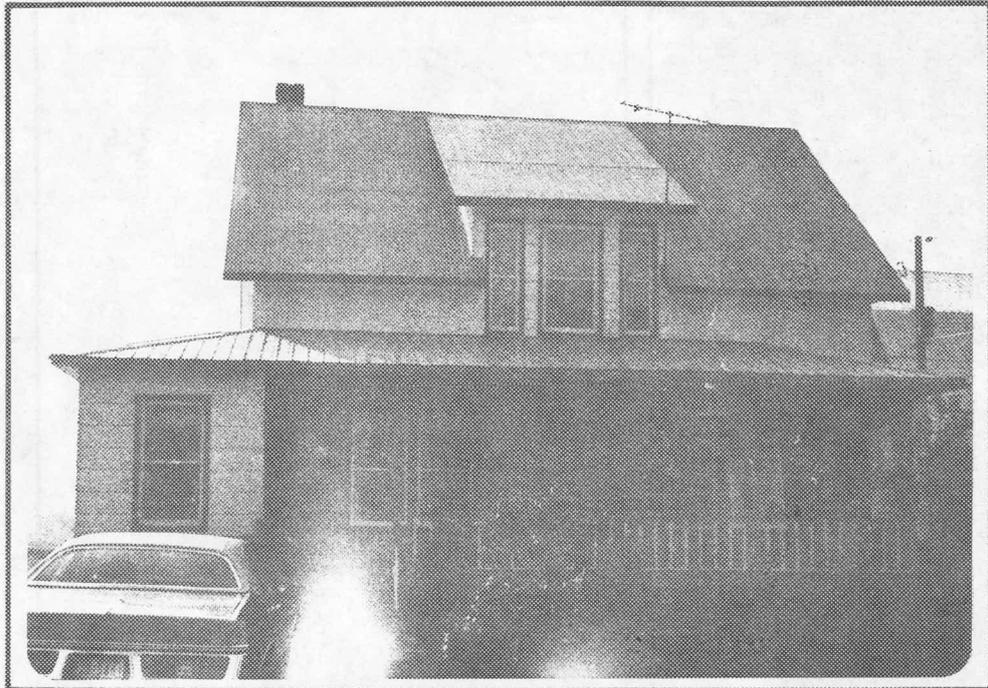
supérieure

intéressante

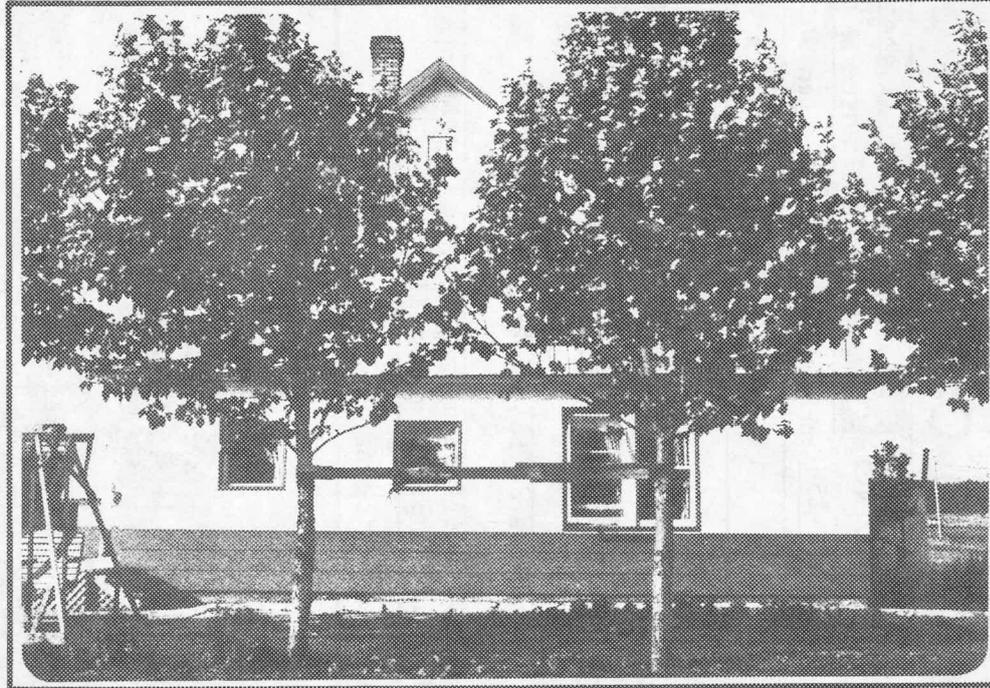
incertaine

aucune

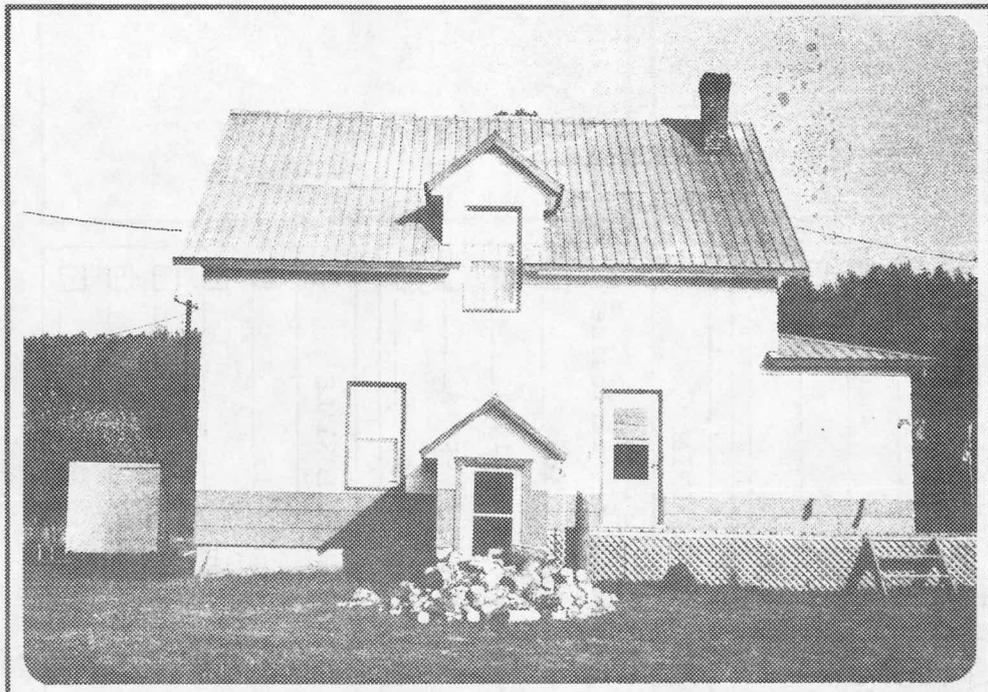




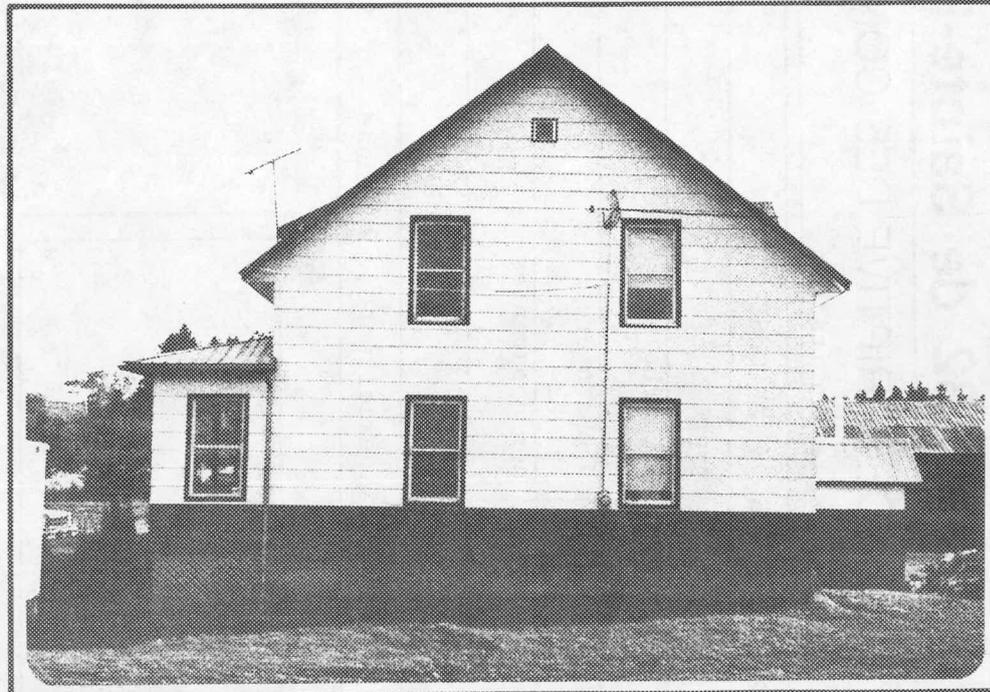
élévation est



élévation sud



élévation ouest



élévation nord

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

ROUTE 132 de Sainte-Florence à Causapsal

FICHE DESCRIPTIVE DES CONSTRUCTIONS



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

no 34 usage Habitation lot no Ptie-25b préparé par PLURAM inc. déc. 1983

DESCRIPTION DE LA CONSTRUCTION			QUALITE			
ELEMENTS	TYPE	MATERIAUX	1	2	3	4
toit	à pignon en façade	tôle	X			
ouvertures	à charnière	bois		X		
fondations	non apparentes	recouvertes de tôle embossée				
murs		tôle à motifs dite embossée, imitant la pierre de taille		X		

QUALITE : 1. excellente 2. bonne 3. faible 4. médiocre

REMARQUES

Galleries en mauvaise condition.

QUALITE GENERALE

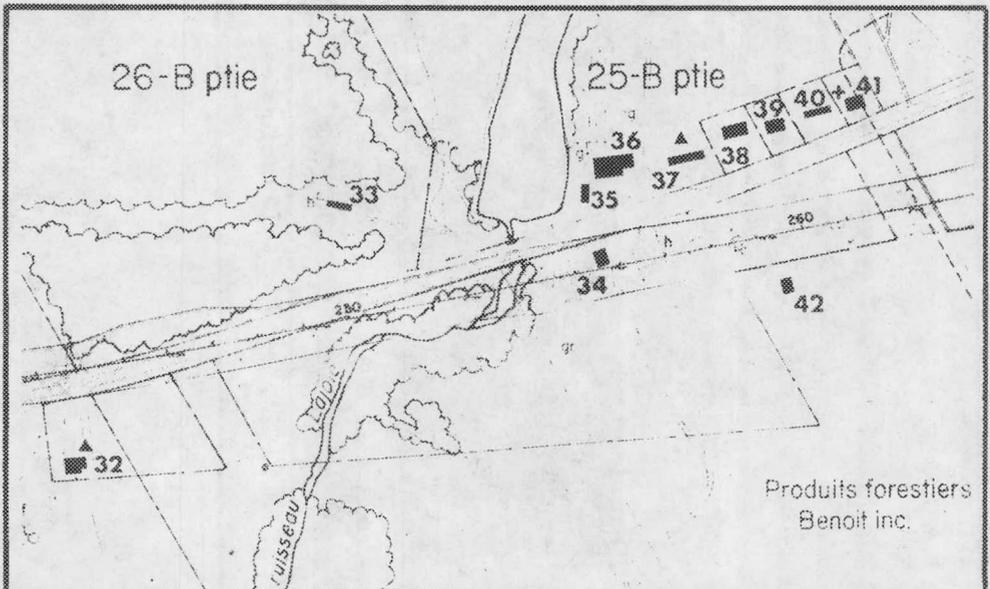
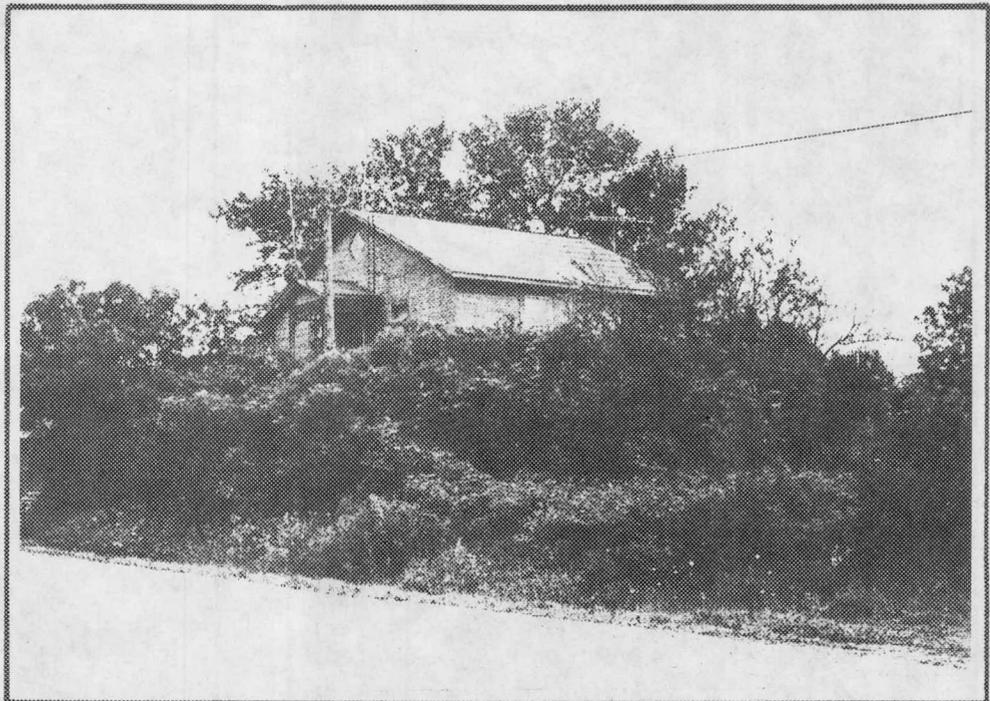
- excellente _____
- bonne _____
- faible _____
- médiocre _____

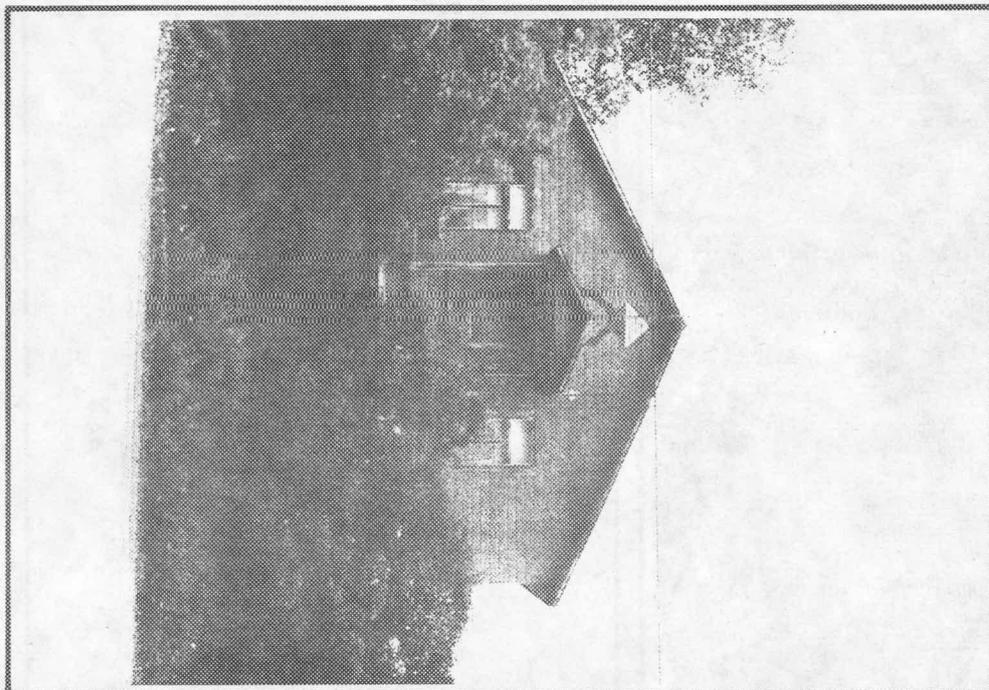
TYPE PATRIMONIAL

- de tradition vernaculaire américaine _____
- de colonisation _____
- de courant cubique _____
- d'esprit québécois _____
- sans typologie _____

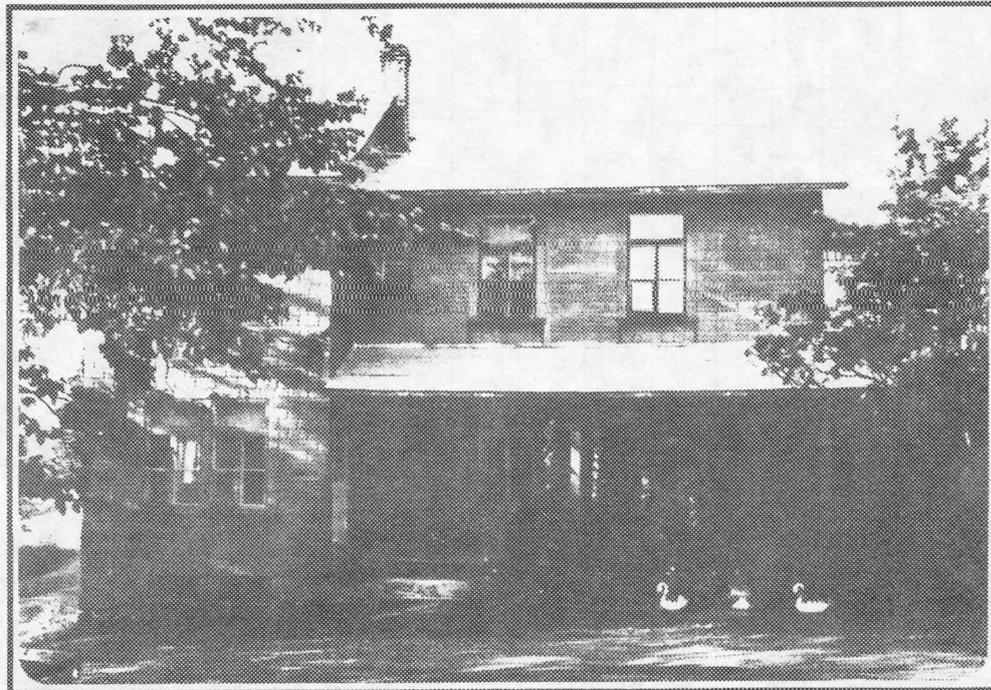
VALEUR PATRIMONIALE

- exceptionnelle _____
- supérieure _____
- intéressante _____
- incertaine _____
- aucune _____

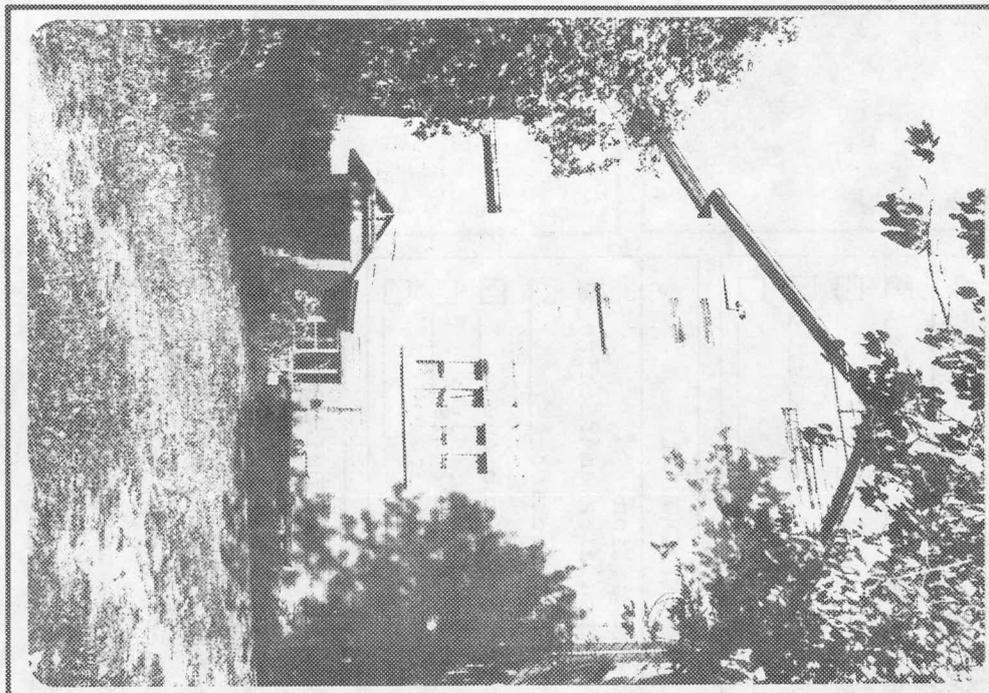




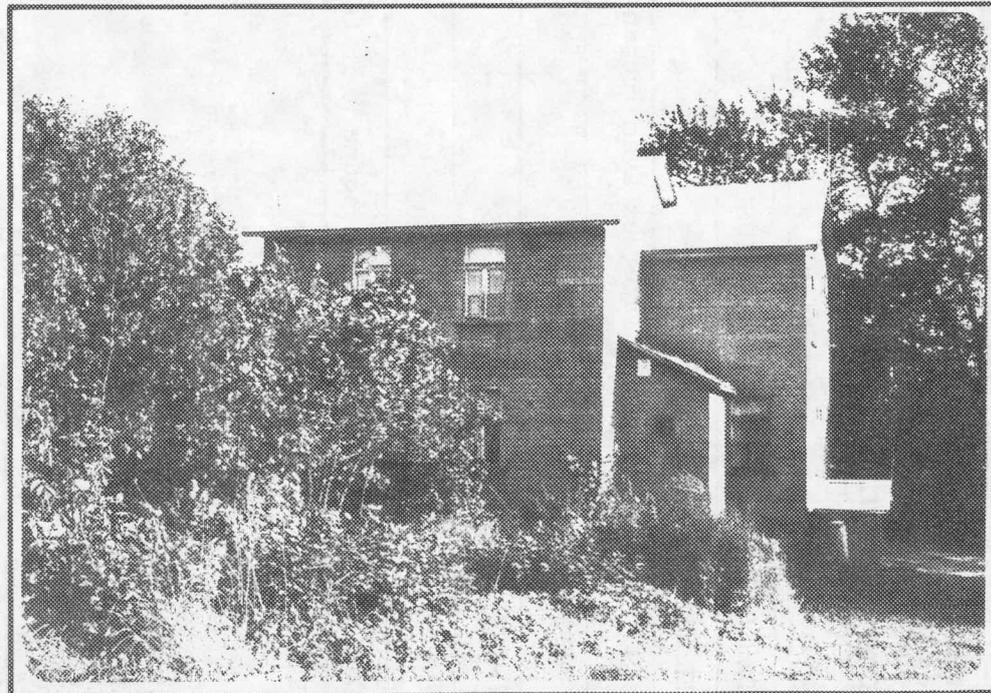
élévation est



élévation sud



élévation ouest



élévation nord

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

ROUTE 132 de Sainte-Florence à Causapsal

FICHE DESCRIPTIVE DES CONSTRUCTIONS



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

no 43 usage Habitation

lot no Ptie-22

préparé par PLURAM inc. déc. 1983

DESCRIPTION DE LA CONSTRUCTION			QUALITE			
ELEMENTS	TYPE	MATERIAUX	1	2	3	4
toit	à pignons latéraux avec lucarne en façade	tôle ondulée	X			
ouvertures	coulissantes	aluminium	X			
fondations		béton coulé	X			
murs		bardeau de bois	X			

QUALITE : 1. excellente 2. bonne 3. faible 4. médiocre

REMARQUES



QUALITE GENERALE

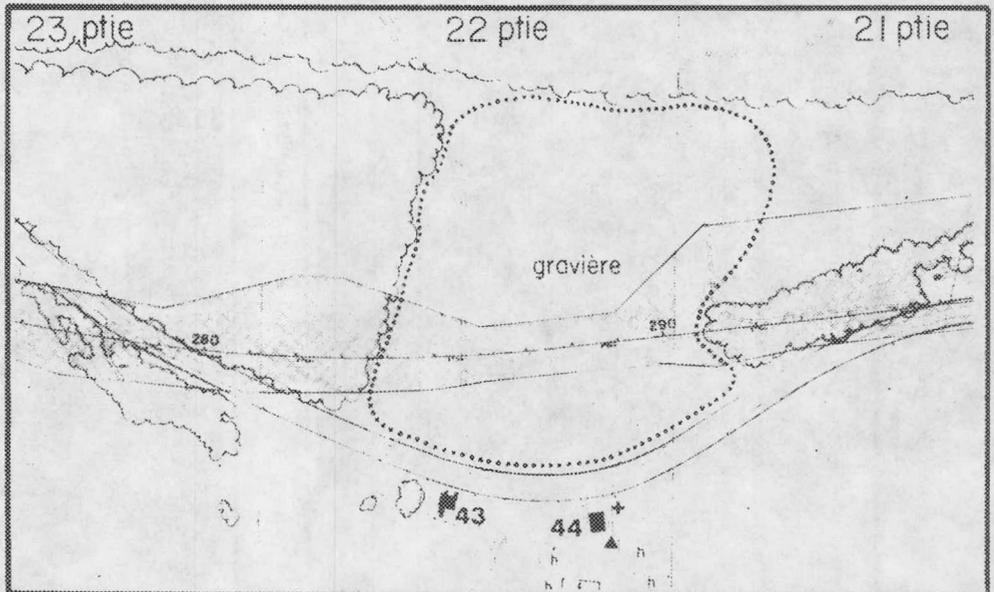
- excellente
- bonne
- faible
- médiocre

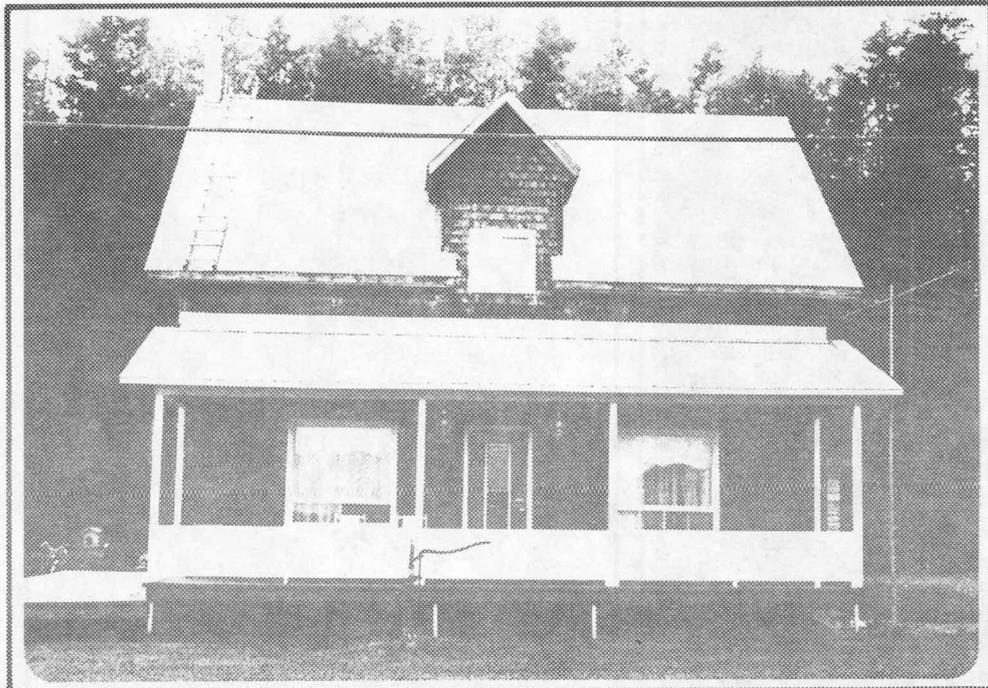
TYPE PATRIMONIAL

- de tradition vernaculaire américaine
- de colonisation
- de courant cubique
- d'esprit québécois
- sans typologie

VALEUR PATRIMONIALE

- exceptionnelle
- supérieure
- intéressante
- incertaine
- aucune





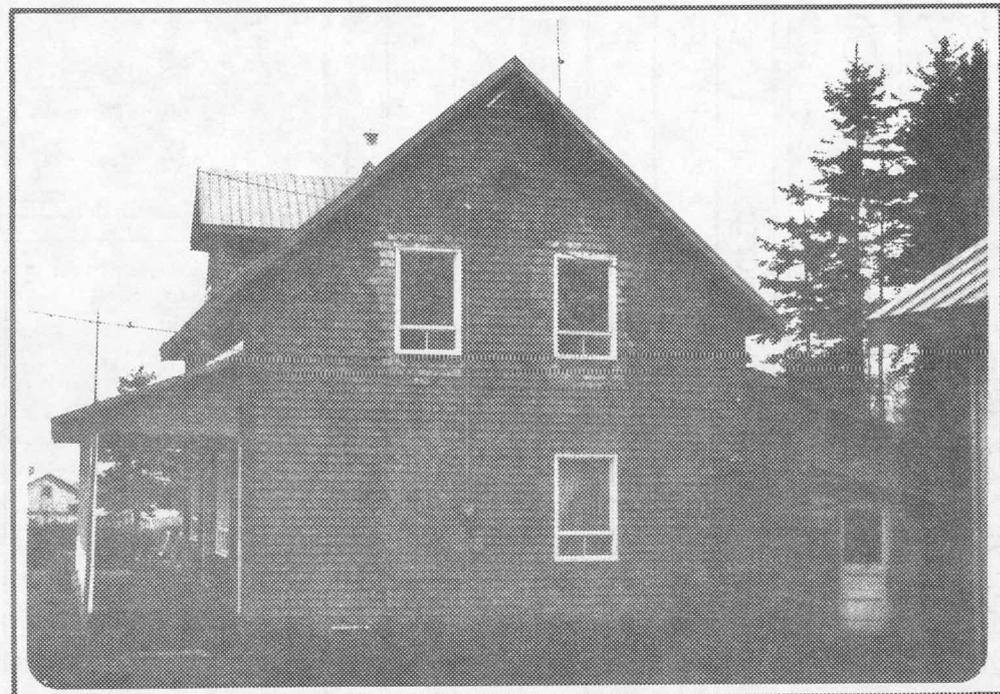
élévation est



élévation sud



élévation ouest



élévation nord

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

ROUTE 132 de Sainte-Florence à Causapsca

FICHE DESCRIPTIVE DES CONSTRUCTIONS



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

no 44 usage Habitation

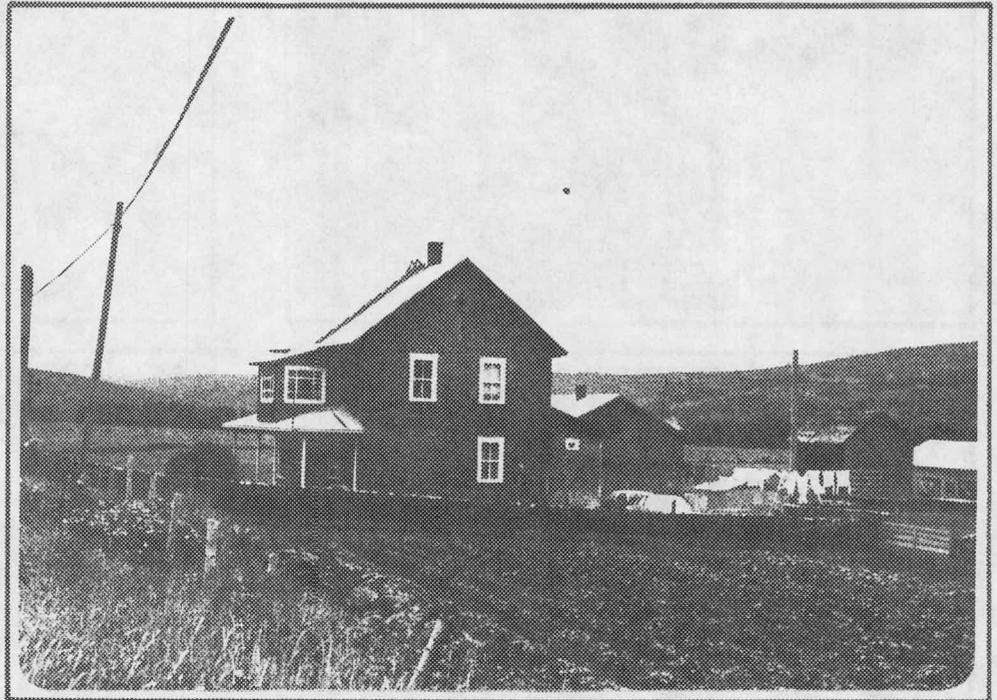
lot no Ptie-22

préparé par PLURAM inc. déc. 1983

DESCRIPTION DE LA CONSTRUCTION			QUALITE			
ELEMENTS	TYPE	MATERIAUX	1	2	3	4
toit	à pignons latéraux	tôle ondulée	X			
ouvertures	guillotine	bois		X		
fondations		béton coulé	X			
murs		bardeau de bois		X		

QUALITE : 1. excellente 2. bonne 3. faible 4. médiocre

REMARQUES



QUALITE GENERALE

excellente

bonne

faible

médiocre

TYPE PATRIMONIAL

de tradition vernaculaire américaine

de colonisation

de courant cubique

d'esprit québécois

sans typologie

VALEUR PATRIMONIALE

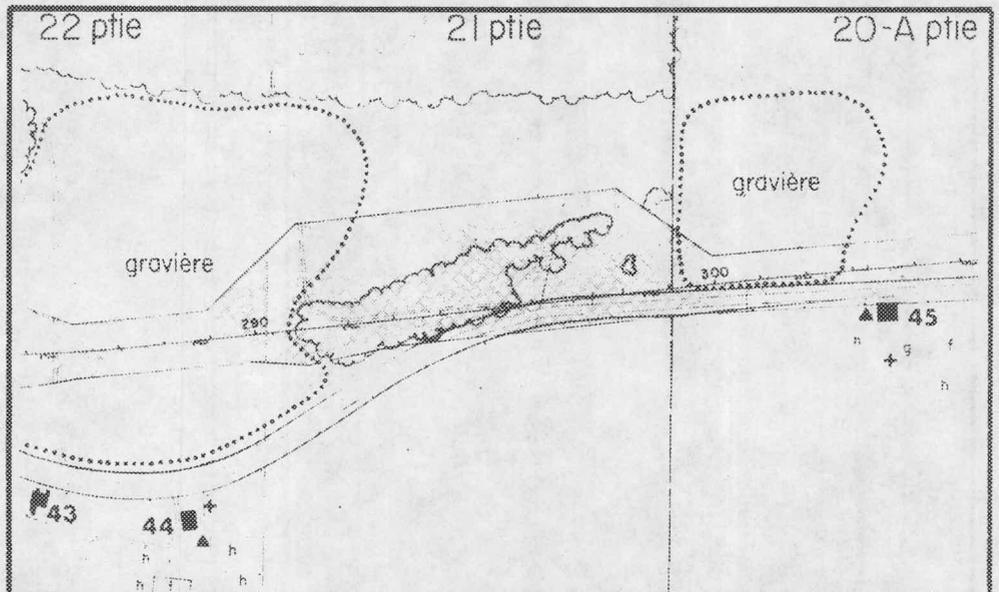
exceptionnelle

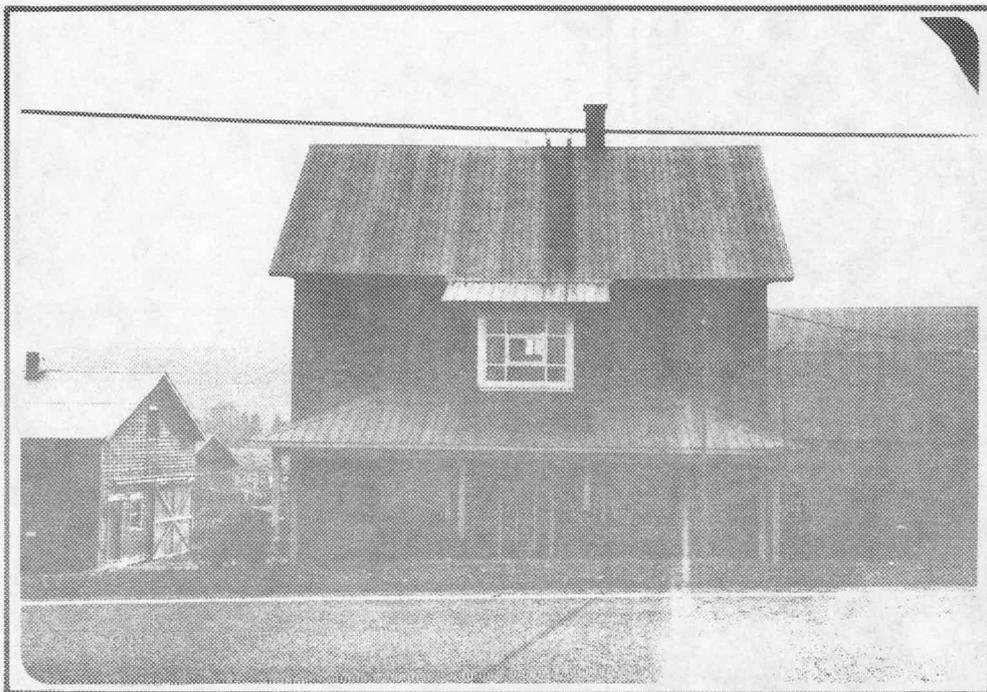
supérieure

intéressante

incertaine

aucune

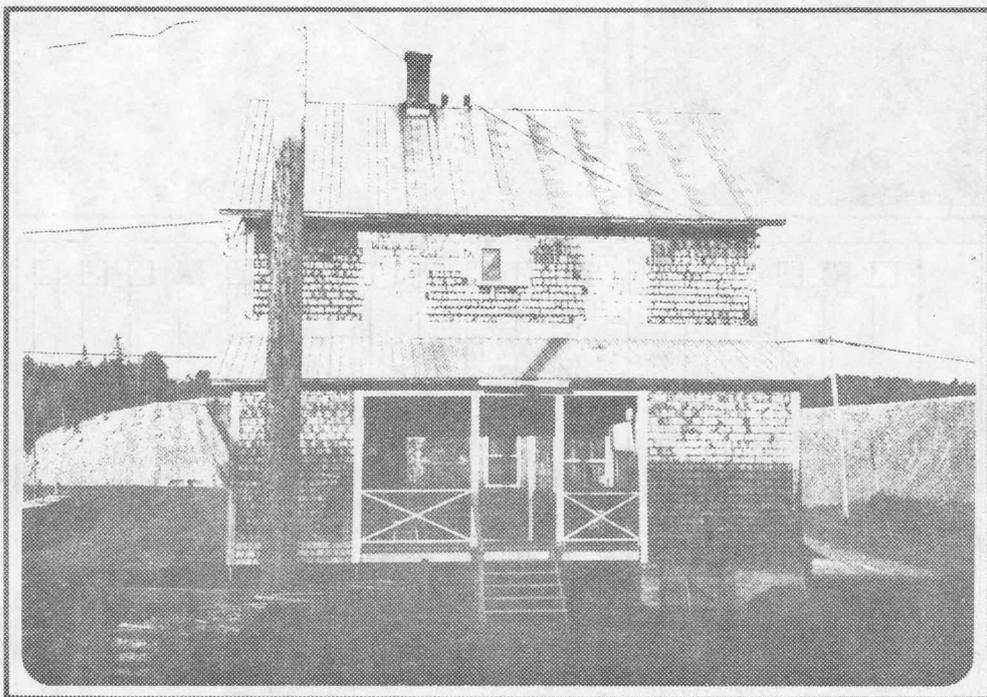




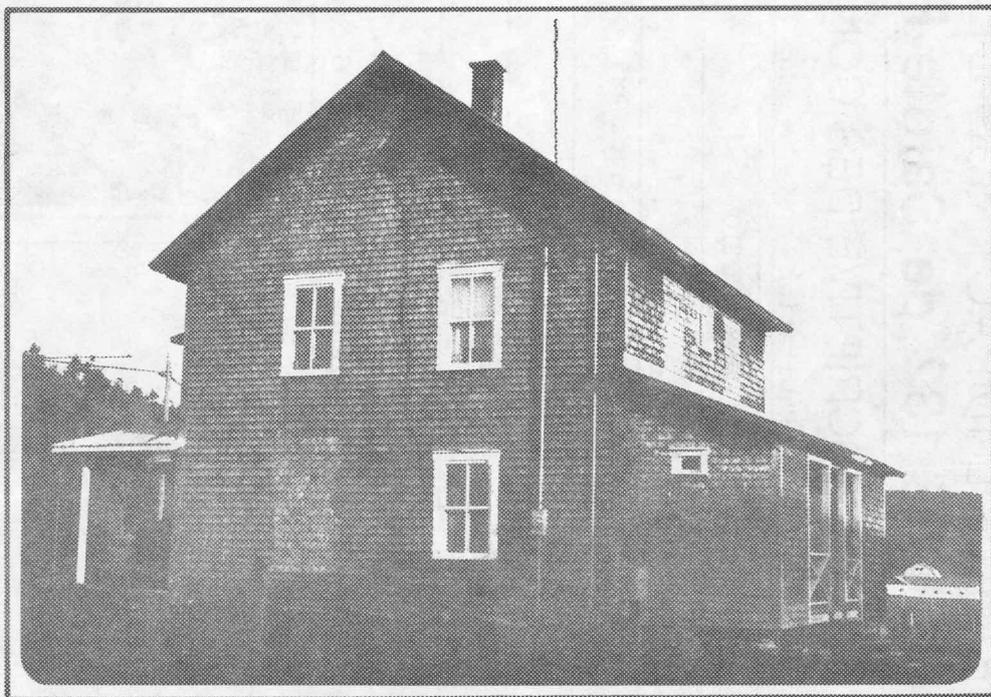
élévation est



élévation sud



élévation ouest



élévation nord

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

ROUTE 132 de Sainte-Florence à Causapschal

FICHE DESCRIPTIVE DES CONSTRUCTIONS



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

no 46 usage Habitation

lot no Ptie-19a

préparé par PLURAM inc.

déc. 1983

DESCRIPTION DE LA CONSTRUCTION			QUALITE			
ELEMENTS	TYPE	MATERIAUX	1	2	3	4
toit	à pignons latéraux avec gable à l'avant	tôle ondulée	X			
ouvertures	guillotines	bois			X	
fondations		béton coulé	X			
murs		recouvrement de papier brique		X		

QUALITE : 1. excellente 2. bonne 3. faible 4. médiocre

REMARQUES

Galerie en pierre état.



QUALITE GENERALE

excellente

bonne

faible

médiocre

TYPE PATRIMONIAL

de tradition vernaculaire américaine

de colonisation

de courant cubique

d'esprit québécois

sans typologie

VALEUR PATRIMONIALE

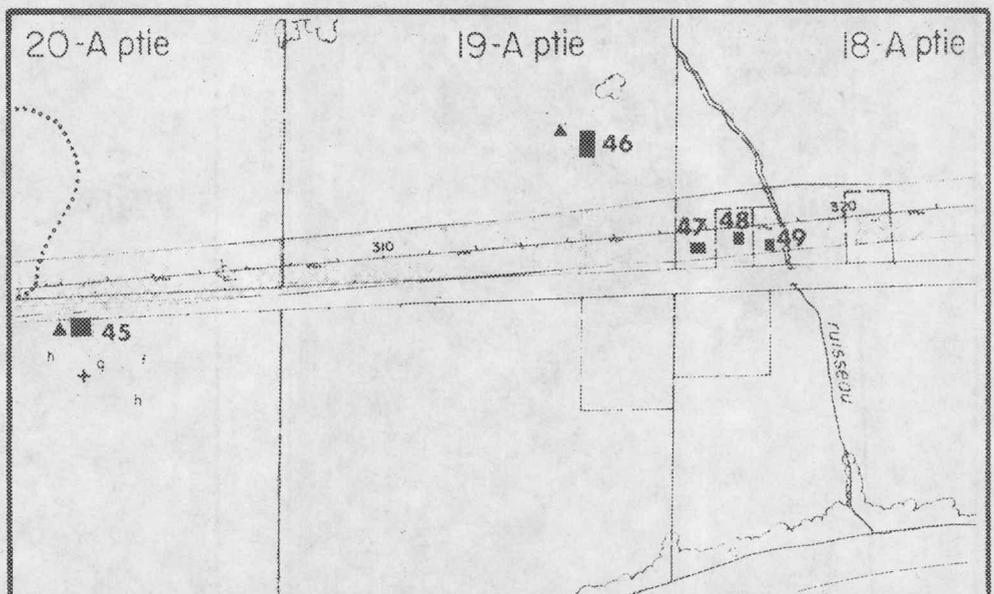
exceptionnelle

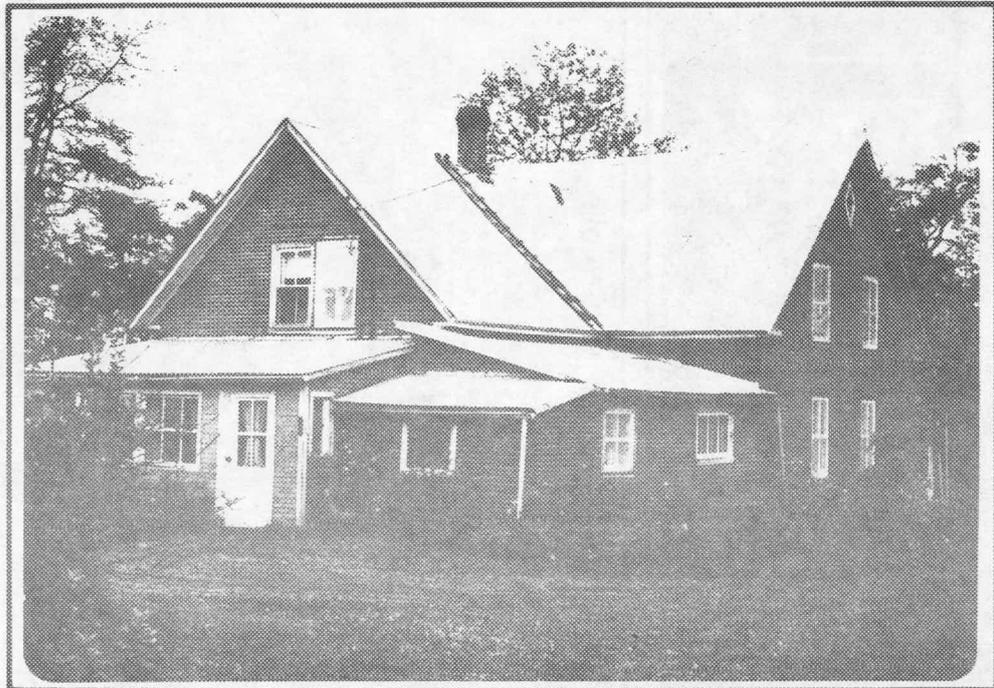
supérieure

intéressante

incertaine

aucune

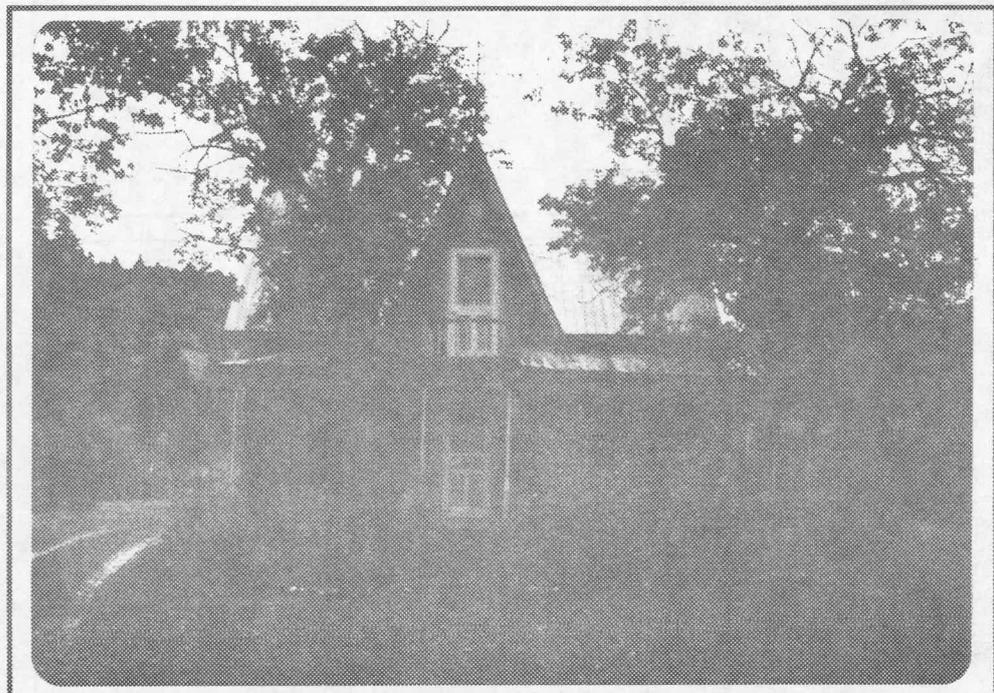




élévation est



élévation sud



élévation ouest



élévation nord

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

ROUTE 132 de Sainte-Florence à Causapsal

FICHE DESCRIPTIVE DES CONSTRUCTIONS



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

no 52 usage Habitation

lot no Ptie-17a

préparé par PLURAM inc. déc. 1983

DESCRIPTION DE LA CONSTRUCTION			QUALITE			
ELEMENTS	TYPE	MATERIAUX	1	2	3	4
toit	à pignons latéraux	tôle ondulée	X			
ouvertures	coulissantes	aluminium	X			
fondations		béton coulé	X			
murs		planche à déclin d'aluminium et à couvre-joint (bois)	X			

QUALITE : 1. excellente 2. bonne 3. faible 4. médiocre

REMARQUES

Elévation nord sur bardeau de bois (en réparation) lors de l'inventaire.

QUALITE GENERALE

excellente

bonne

faible

médiocre

TYPE PATRIMONIAL

de tradition vernaculaire américaine

de colonisation

de courant cubique

d'esprit québécois

sans typologie

VALEUR PATRIMONIALE

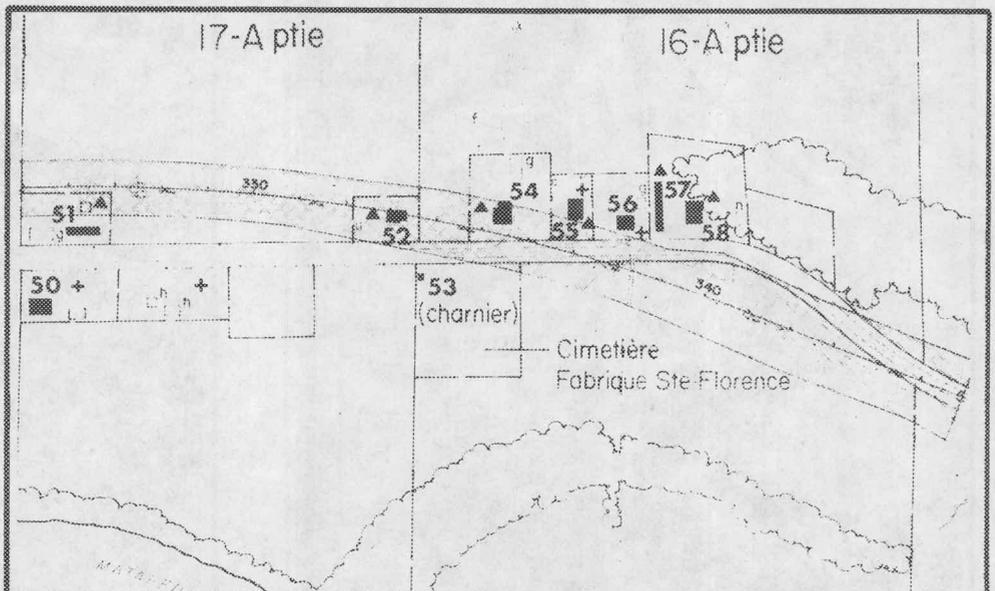
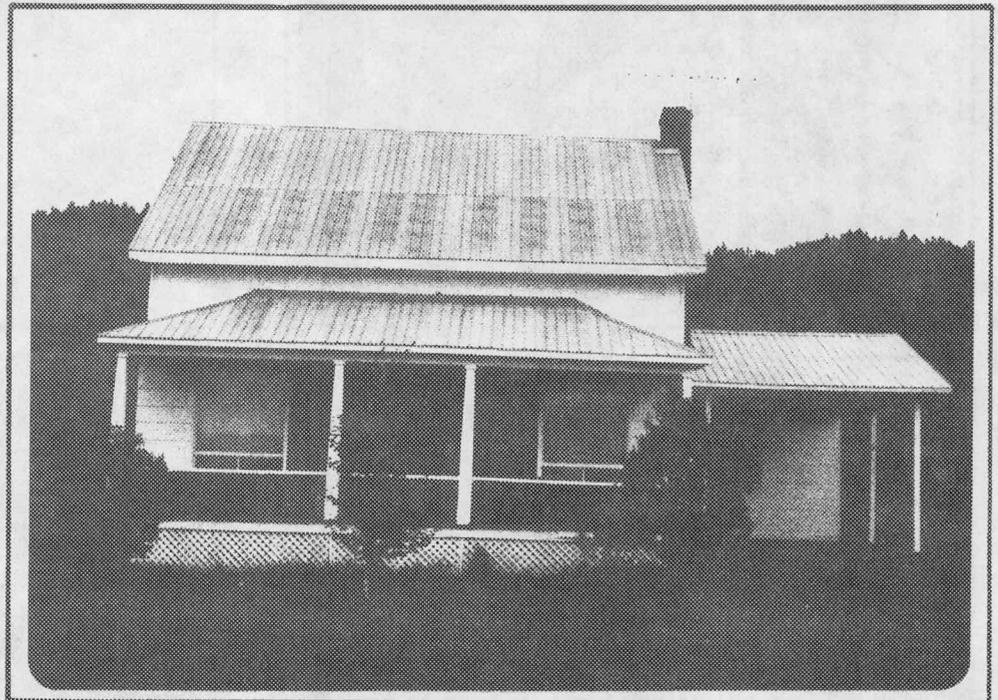
exceptionnelle

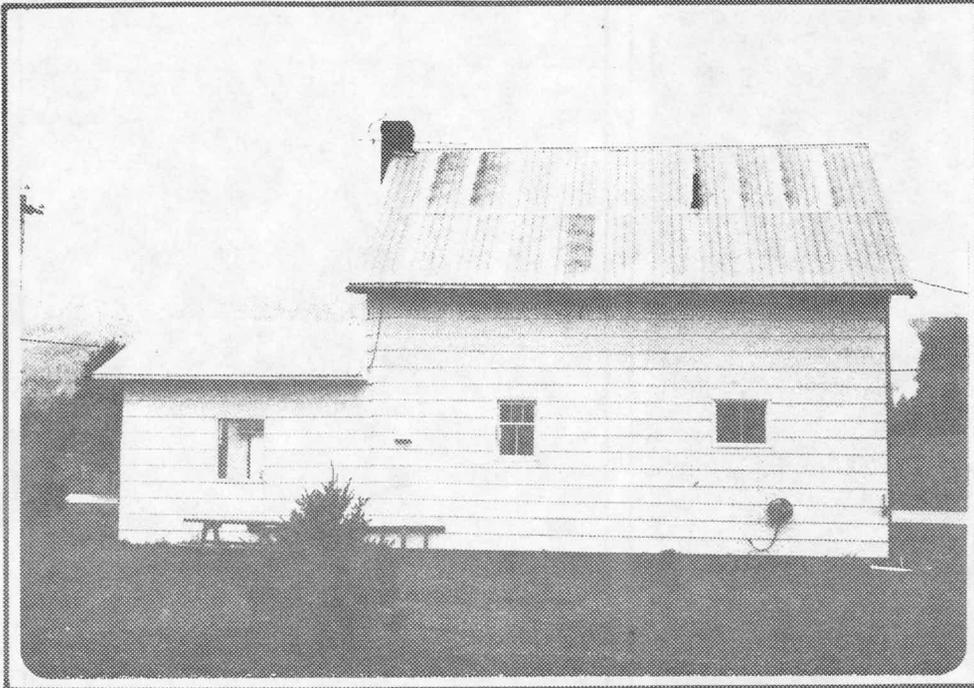
supérieure

intéressante

incertaine

aucune

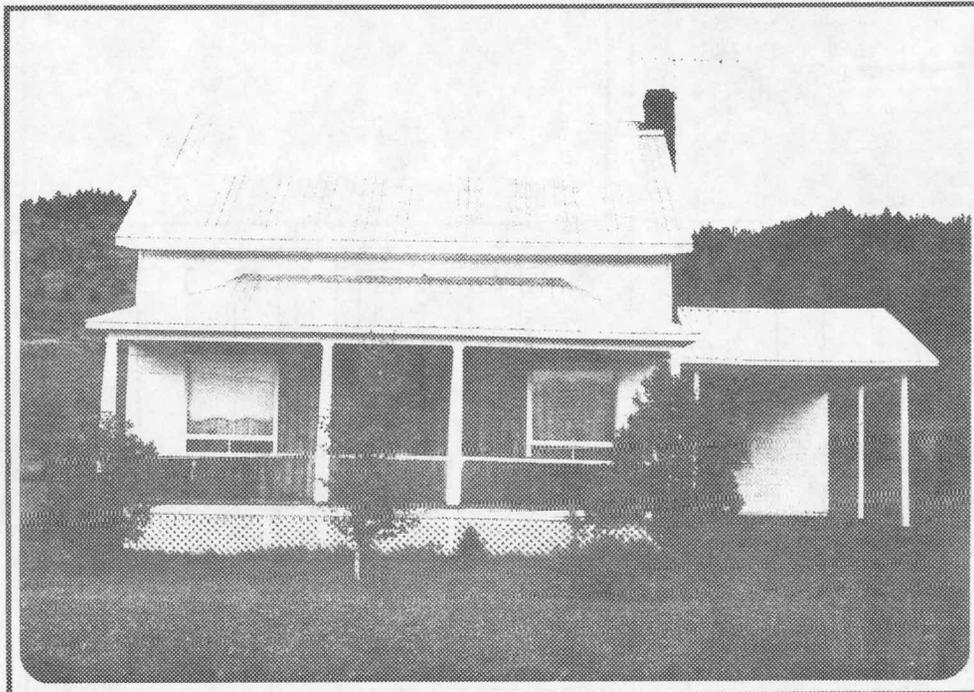




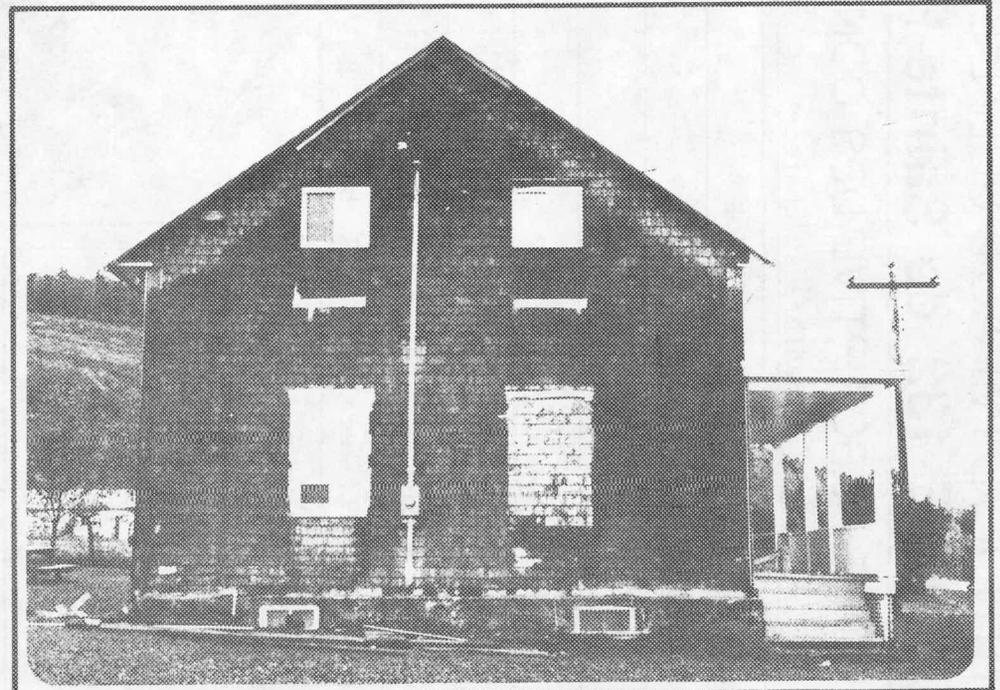
élévation est



élévation sud



élévation ouest



élévation nord

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

ROUTE 132 de Sainte-Florence à Causapsca

FICHE DESCRIPTIVE DES CONSTRUCTIONS



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

no 53 usage Cimetière et charnier lot no Ptie-16a préparé par PLURAM inc. déc. 1983

DESCRIPTION DE LA CONSTRUCTION			QUALITE			
ELEMENTS	TYPE	MATERIAUX	1	2	3	4
toit	à pignons latéraux	bardeau d'asphalte	X			
ouvertures		portes de bois	X			
fondations		béton coulé	X			
murs		planche à feuillure (bois)	X			

QUALITE : 1. excellente 2. bonne 3. faible 4. médiocre

REMARQUES

QUALITE GENERALE

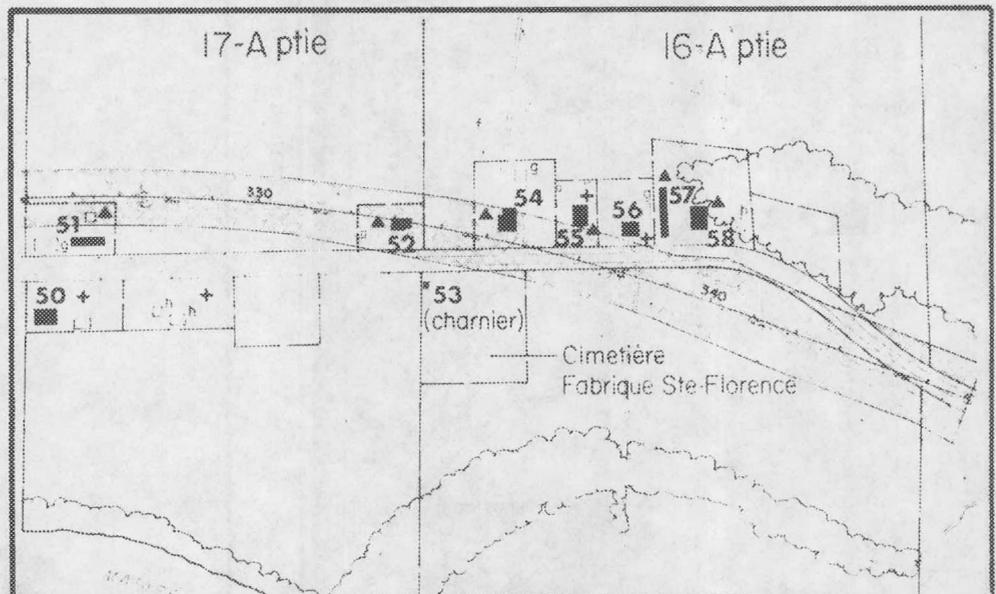
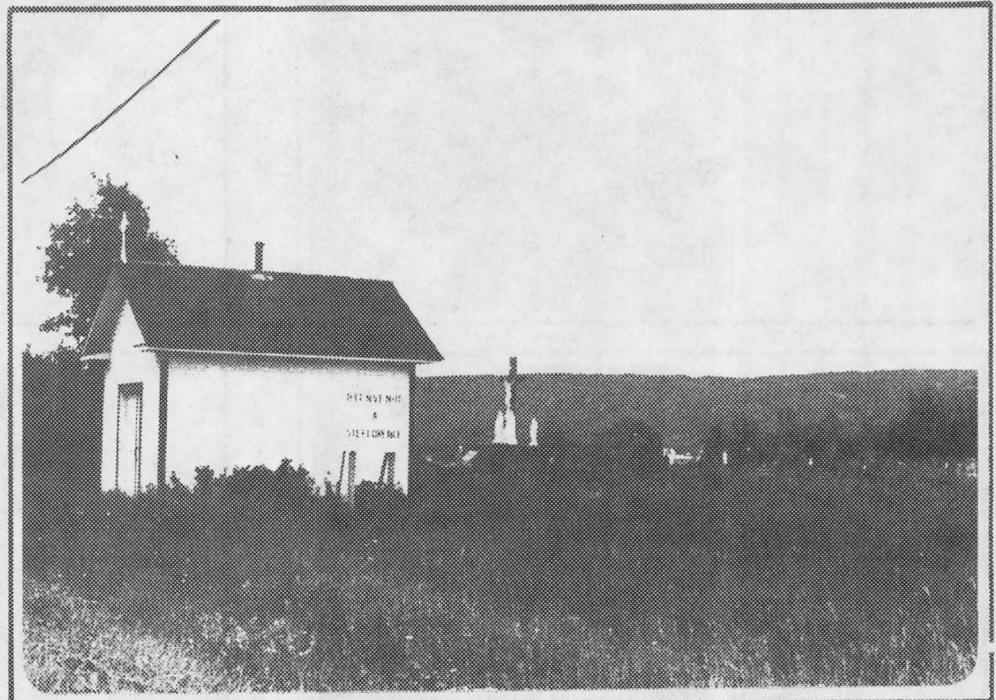
excellente
bonne
faible
médiocre

TYPE PATRIMONIAL

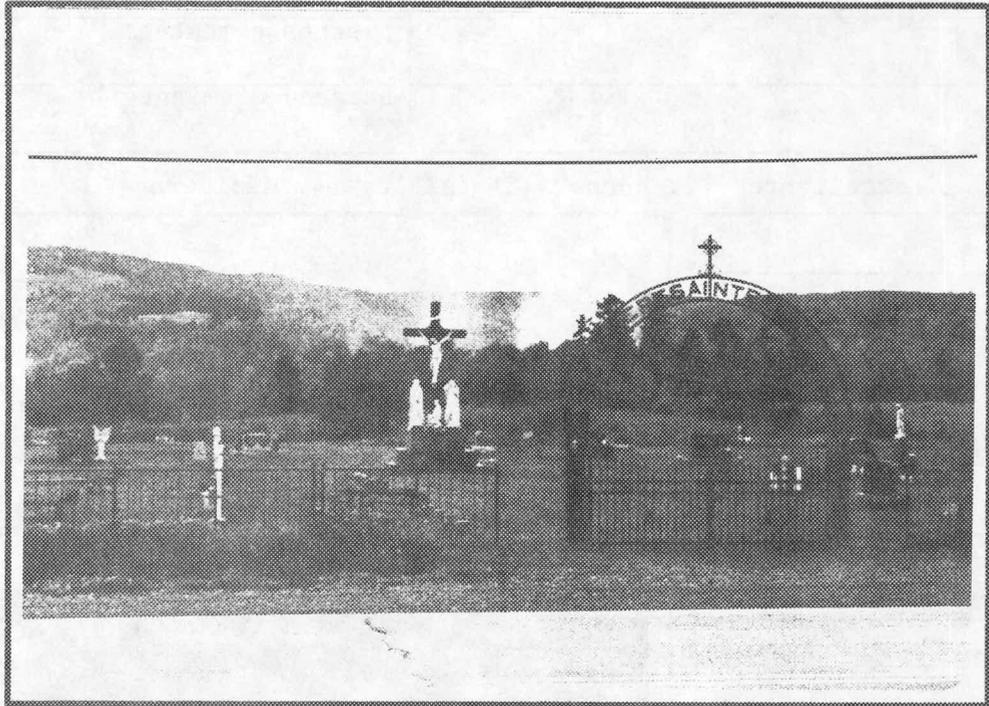
de tradition vernaculaire américaine
de colonisation
de courant cubique
d'esprit québécois
sans typologie

VALEUR PATRIMONIALE

exceptionnelle
supérieure
intéressante
incertaine
aucune



CIMETIERE DE SAINTE-FLORENCE



ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

ROUTE 132 de Sainte-Florence à Causapsca

FICHE DESCRIPTIVE DES CONSTRUCTIONS



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

no 54 usage Habitation lot no Ptie-16a préparé par PLURAM inc. déc. 1983

DESCRIPTION DE LA CONSTRUCTION			QUALITE			
ELEMENTS	TYPE	MATERIAUX	1	2	3	4
toit	à pignons latéraux avec gable à l'avant	tôle ondulée		X		
ouvertures	guillotine	bois			X	
fondations		pierres cimentées		X		
murs		bardeau d'amiante	X			

QUALITE : 1. excellente 2. bonne 3. faible 4. médiocre

REMARQUES

Galerie à l'avant en piètre état.

QUALITE GENERALE

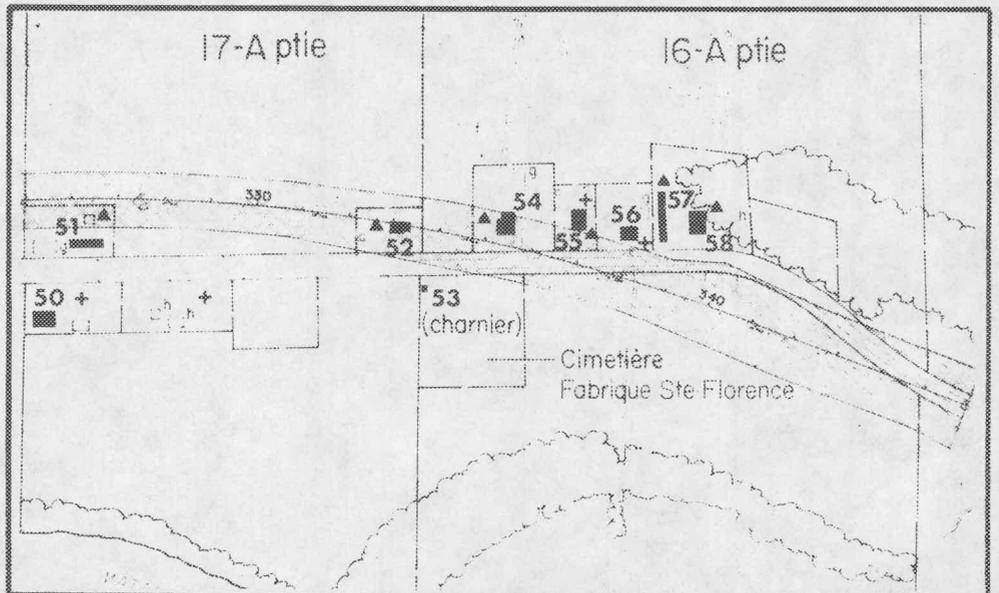
excellente
bonne
faible
médiocre

TYPE PATRIMONIAL

de tradition vernaculaire américaine
de colonisation
de courant cubique
d'esprit québécois
sans typologie

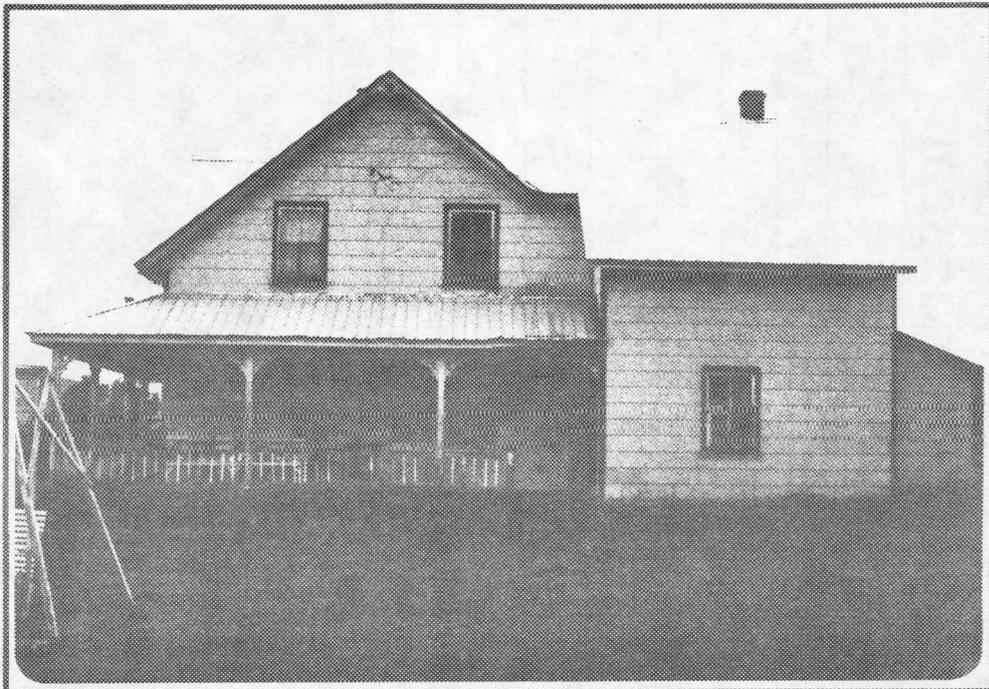
VALEUR PATRIMONIALE

exceptionnelle
supérieure
intéressante
incertaine
aucune

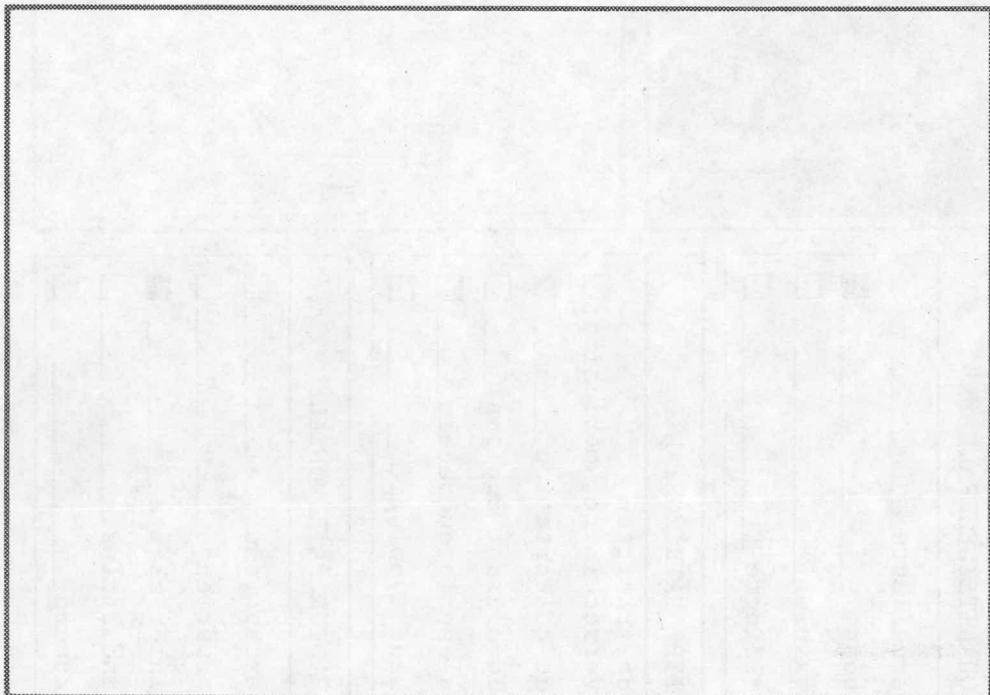




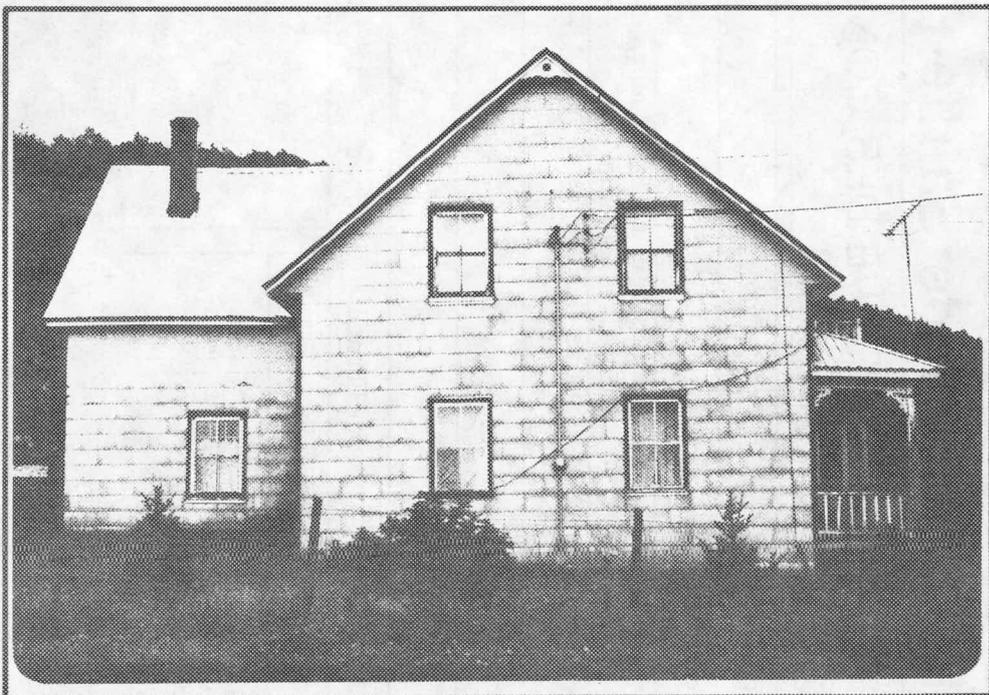
élévation est



élévation sud



élévation ouest



élévation nord

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

ROUTE 132 de Sainte-Florence à Causapsal

FICHE DESCRIPTIVE DES CONSTRUCTIONS

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

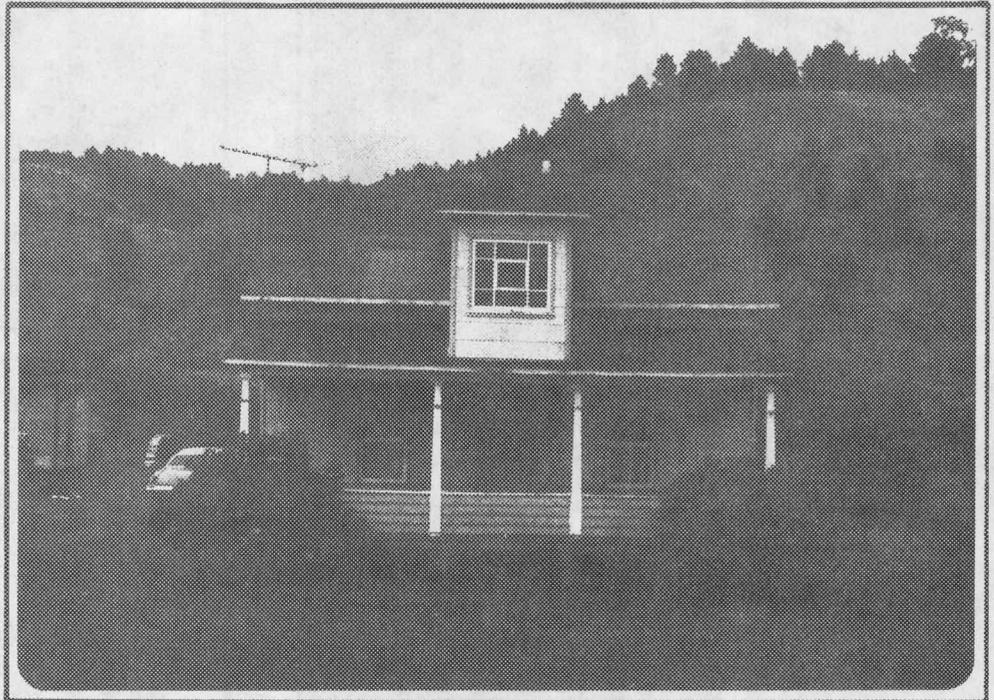
no 55 usage Habitation lot no Ptie-16a préparé par PLURAM inc. déc. 1983

DESCRIPTION DE LA CONSTRUCTION			QUALITE			
ELEMENTS	TYPE	MATERIAUX	1	2	3	4
toit	à pignons latéraux en croupes avec gable à l'avant	bardeau d'asphalte et tôle ondulée		X		
ouvertures	guillotines	bois		X		
fondations		béton coulé	X			
murs		planche à déclin de bois, bardeau d'amiante	X			

QUALITE : 1. excellente 2. bonne 3. faible 4. médiocre

REMARQUES

Galerie à l'avant en mauvaise condition.



QUALITE GENERALE

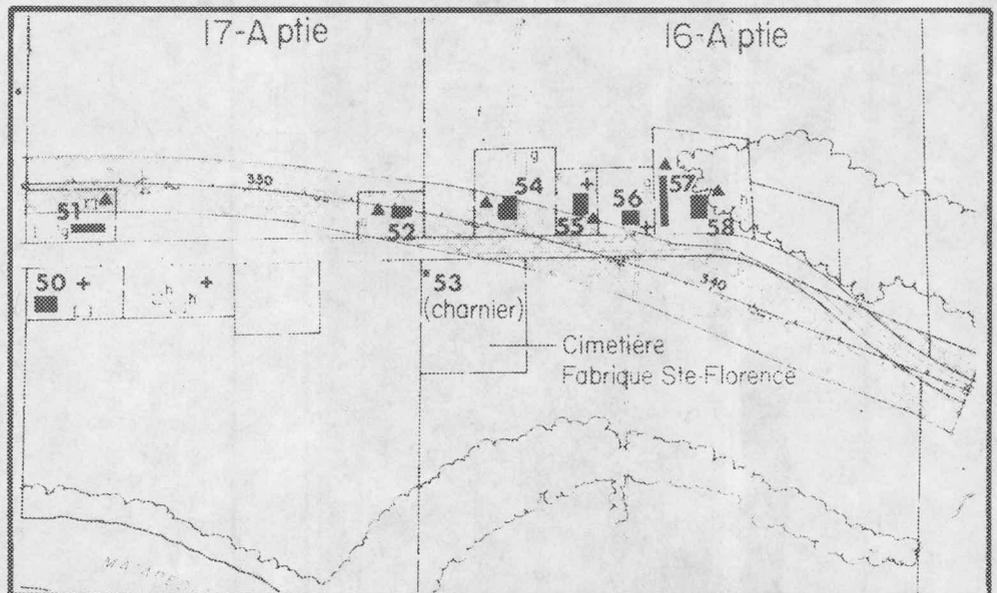
- excellente
- bonne
- faible
- médiocre

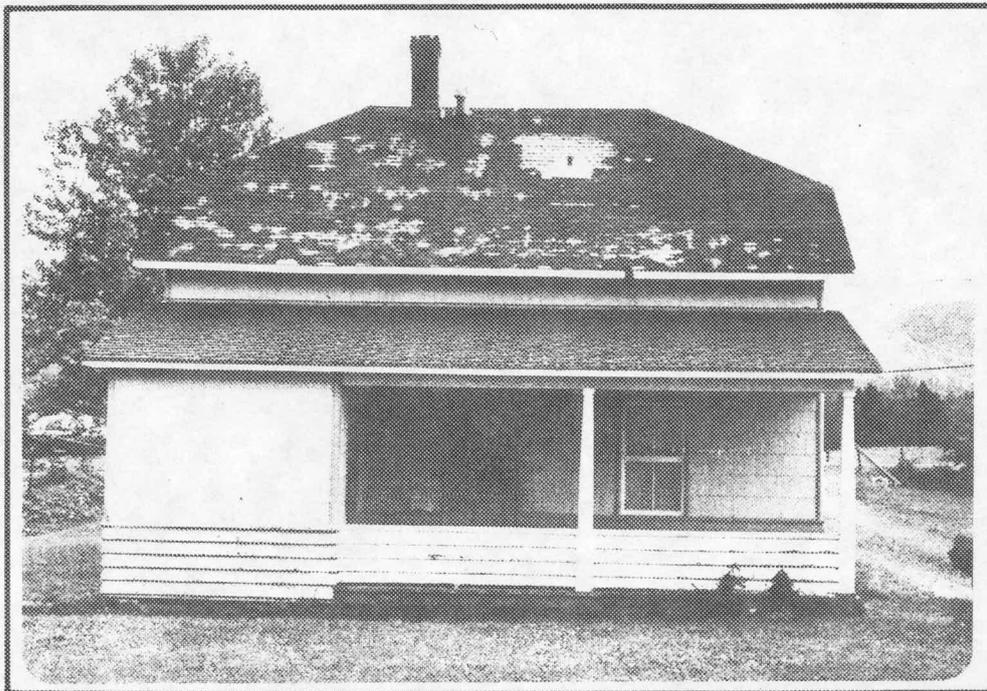
TYPE PATRIMONIAL

- de tradition vernaculaire américaine
- de colonisation
- de courant cubique
- d'esprit québécois
- sans typologie

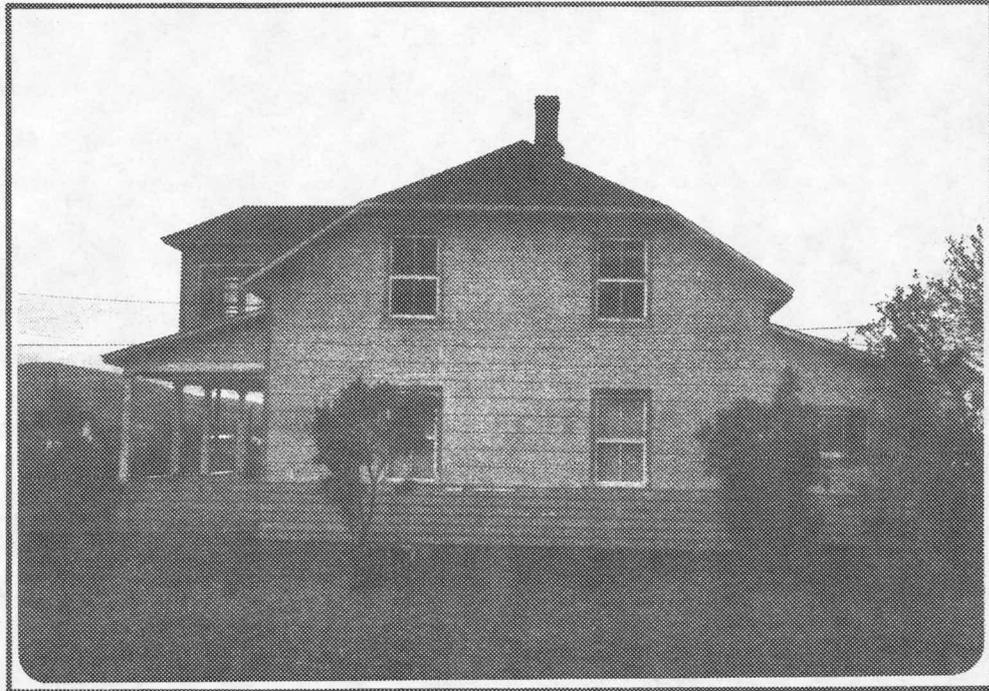
VALEUR PATRIMONIALE

- exceptionnelle
- supérieure
- intéressante
- incertaine
- aucune

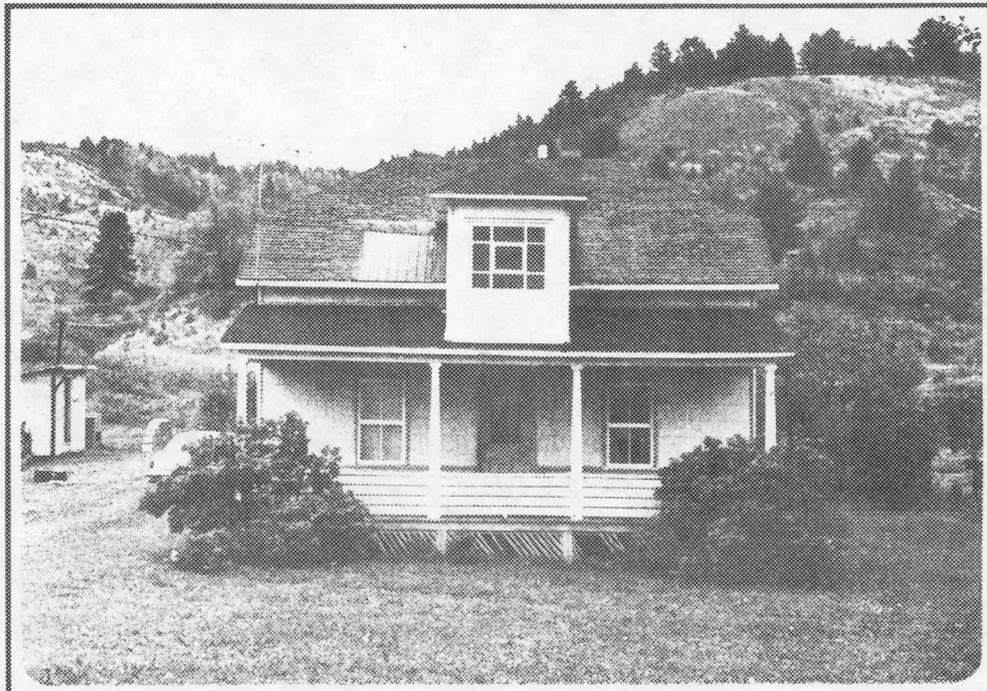




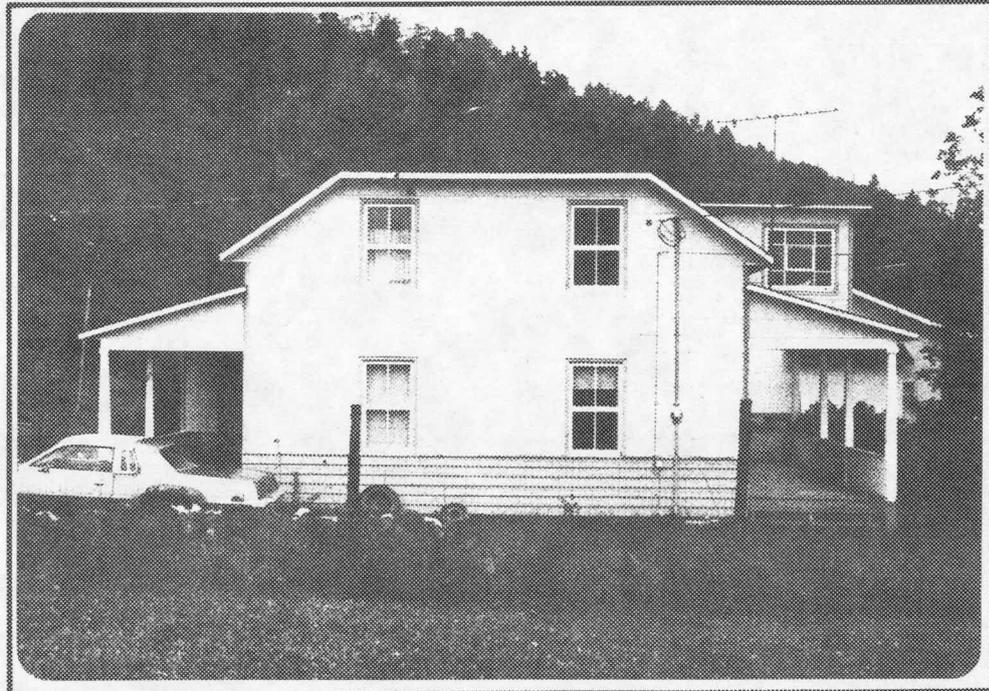
élévation est



élévation sud



élévation ouest



élévation nord

ANNEXE 7

**Méthodologie d'évaluation des impacts
(description détaillée)**

METHODOLOGIE D'EVALUATION DES IMPACTS (DESCRIPTION DETAILLEE)

1. DEMARCHE METHODOLOGIQUE GENERALE

L'objectif du présent texte consiste à décrire les outils méthodologiques employés afin d'identifier, décrire, puis évaluer les impacts engendrés sur l'environnement par la construction, la présence et l'exploitation de la route 132 dans les limites de la zone à l'étude. Nous retenons pour fins d'analyse uniquement les impacts significatifs, i.e. les effets du projet, pris séparément ou de façon cumulée, qui peuvent entraîner des modifications sensibles dans la présence ou le comportement d'une variable environnementale par rapport à un système (ex. milieu bâti, milieu biophysique) ou un ensemble de systèmes (environnement dans son ensemble).

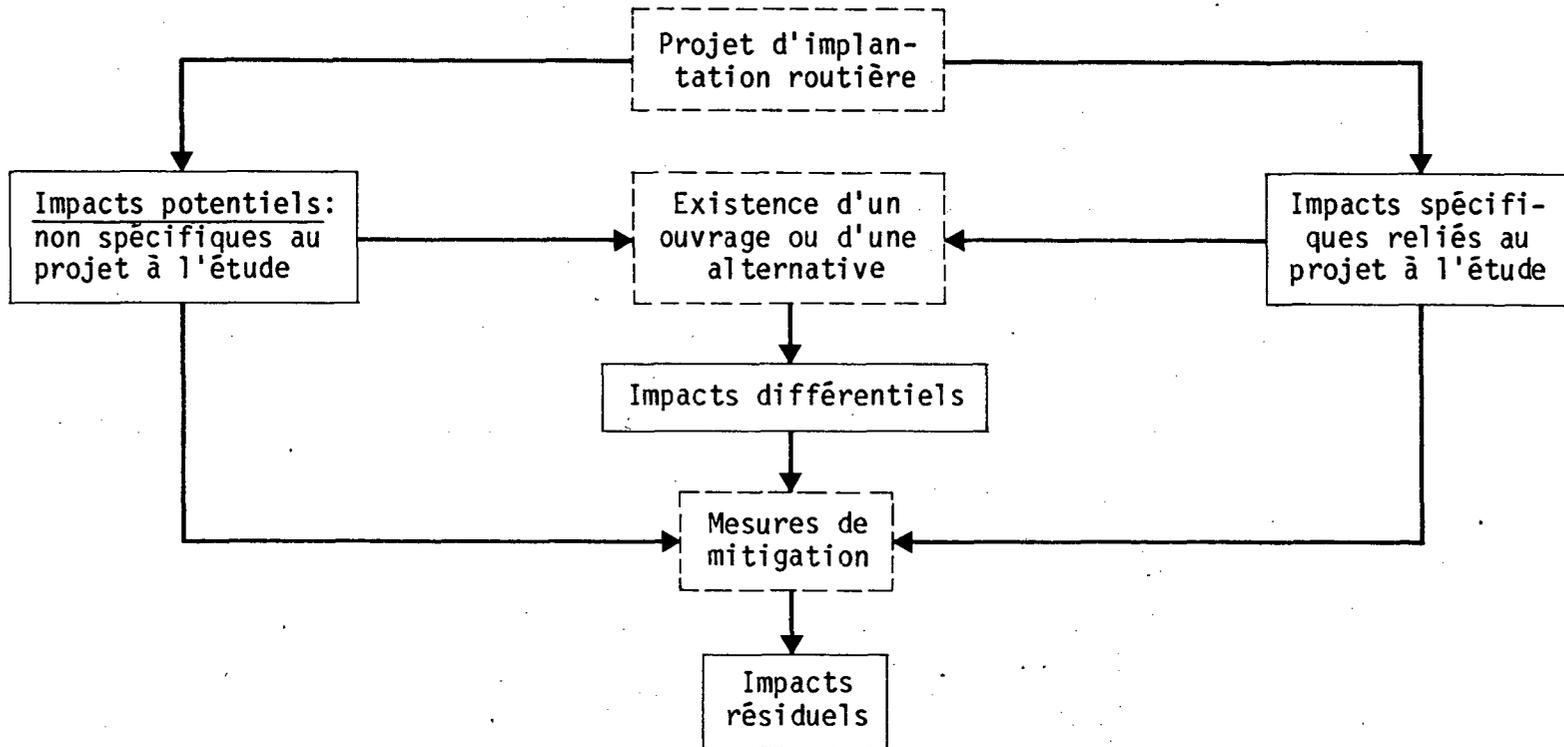
La méthodologie utilisée vise donc à assurer une évaluation systématique et sur une base comparable des impacts rattachés à chacune des grandes composantes environnementales (milieux biophysique, humain, agricole, visuel et composantes historiques, patrimoniales et archéologiques). L'intensité de l'impact résultera de la pondération des indicateurs de l'étendue et de la durée de l'impact, ainsi que de la valeur environnementale de ces composantes.

2. LES CATEGORIES D'IMPACTS

Nous regrouperons les impacts en quatre grandes catégories qui sont: les impacts potentiels, spécifiques, différentiels et résiduels.

FIGURE 1: LES PRINCIPALES CATEGORIES D'IMPACTS

PROJET A L'ETUDE



2.1 IMPACTS POTENTIELS

Il s'agit des impacts faisant abstraction des caractéristiques du milieu à l'étude que l'on retrouve dans la plupart des projets de même nature, soit une infrastructure routière. Ainsi, les impacts potentiels dus à la construction d'une route concernent généralement les nuisances occasionnées par les manoeuvres de la machinerie de chantier, passage de camions et autres travaux de chantier et sont toujours présents même si leur durée ou intensité peuvent elles varier. La perte de sol arable et les difficultés engendrées pour l'exploitation agricole sont également des impacts potentiels créés par la présence physique de la route.

2.2 IMPACTS SPECIFIQUES

Ces types d'impacts réfèrent aux conséquences reliées très particulièrement à l'ouvrage projeté et leur évaluation est établie en fonction des particularités des composantes environnementales de la zone d'étude.

2.3 IMPACTS DIFFERENTIELS

Les impacts différentiels sont uniquement engendrés par la présence ou l'exploitation de la route. L'impact différentiel est estimé en fonction de l'écart constaté entre les effets éventuels de la route projetée par rapport à ceux déjà connus de la situation actuelle, par exemple la variation du climat sonore engendré par le trafic routier, et le déplacement de la voie pavée de son axe original.

2.4 LES IMPACTS RESIDUELS

Il s'agit des impacts qui subsisteront une fois qu'auront été mises en oeuvre les mesures de mitigation.

3. LES INDICATEURS D'INTENSITE DE L'IMPACT (DUREE, ETENDUE, VALEUR ENVIRONNEMENTALE)

L'objectif poursuivi est de définir de façon théorique la portée des indicateurs de durée, d'étendue et de valeur environnementale qui seront utilisés à la section suivante pour la détermination de l'intensité de l'impact (ou valeur globale de l'impact si l'on préfère), intensité qui sera classifiée de forte, moyenne ou faible.

3.1 LA DUREE (PERMANENTE, SEMI-PERMANENTE, TEMPORAIRE)

La durée, qui peut être permanente, temporaire ou semi-permanente, est une notion qui fait appel à la dimension temporelle de l'impact sur une variable de l'environnement et influe très fortement sur la détermination du niveau d'intensité de l'impact.

L'impact est permanent si la composante environnementale ou un élément de cette dernière est affectée de façon irréversible. La plupart des impacts permanents qui sont occasionnés par la présence de l'ouvrage résultent de la perte définitive de superficie. Des activités de caractère temporaire rattachées surtout aux opérations de construction peuvent également entraîner des impacts permanents. Le bruit occasionné par la circulation automobile constitue également un impact de durée permanente rattaché à l'utilisation de la route. Nous avons également inclus dans cette classe de durée les impacts qui peuvent se présenter de façon ponctuelle ou cyclique dans le temps (ex. travaux d'entretien, sels de déglacage en hiver).

Un impact est temporaire si l'élément perturbé peut retrouver après un certain temps ses conditions ou sa forme originale. Les impacts temporaires sont généralement rattachés à la construction, comme par exemple soulèvement de la poussière,

Quant à l'importance relative qu'il faut accorder à chacune de ces classes, il faut retenir que l'impact de durée permanente a un caractère très discriminant pour l'évaluation de l'intensité de l'impact. A titre indicatif, la méthode matricielle de Odum (1) propose de façon générale que les impacts à long terme soient pondérés en leur accordant une importance dix fois supérieure à celle donnée pour un impact à court terme.

3.2 L'ÉTENDUE

L'étendue est un indice relevant de la dimension spatiale et quantitative et montre dans quelle proportion la variable est perturbée.

Ainsi, l'étendue sera générale si presque tout l'ensemble d'un phénomène est affecté, soit en termes de superficie lors d'une perte par exemple d'une partie d'un peuplement forestier, soit en termes de quantité comme le nombre de frayères touchées par la turbidité de l'eau.

Une étendue partielle affectera moins que l'ensemble d'un phénomène mais plus qu'une faible portion de ce dernier.

Enfin, l'étendue ponctuelle comporte peu de signification sur le plan spatial (ex. petite parcelle en culture sise à l'extrémité d'une terre qui est affectée par un élargissement de route) ou du nombre de sous-composantes que renferme un phénomène donné.

(1) Université de Montréal, Ecole polytechnique. Techniques d'identification et d'évaluation des impacts sur l'environnement.

Note: La méthode proposée par ODUM est essentiellement une combinaison linéaire des éléments de l'environnement en termes de grandeur multipliée par un facteur de pondération (N_i) donnant l'importance relative de chacun des éléments.

3.3 LA VALEUR ENVIRONNEMENTALE

La valeur environnementale se définit en fonction de la représentativité ou du rôle d'un élément ou d'une composante par rapport à son milieu. Cette représentativité peut être formulée à partir de critères explicites tels la sensibilité, l'unicité, la rareté ou la vulnérabilité de l'élément, de la composante ou du milieu affecté.

Cette représentativité, qui sera exprimée en termes de forte, moyenne ou faible valeur environnementale, est définie selon son rôle par rapport à l'écosystème ainsi qu'aux valeurs sociales, culturelles, physiologiques et psychiques de l'homme mais comporte certes dans son attribution une bonne part de subjectivité.

Par exemple, un cours d'eau avec frayères de salmonidés ou encore un monument classé historique constituent une forte valeur environnementale pour la collectivité; à l'opposé, des champs en friche de faible potentiel agricole (classes 5, 6 et 7) ou des peuplements forestiers ravagés par la tordeuse ont une faible valeur environnementale.

4. EVALUATION DE L'INTENSITE DE L'IMPACT

4.1 LA DEMARCHE PROPOSEE

Il n'existe pas à proprement parler de méthode d'évaluation d'impacts qui soit universelle pour un cadre d'étude en particulier. La méthode proposée se veut donc avant tout un outil de travail qui nous permettra, d'une part, de systématiser le plus possible l'évaluation détaillée des impacts et, d'autre part, de faire ressortir les impacts les plus significatifs.

De façon générale, l'intensité des impacts pour chacune des composantes environnementales est déterminée par la combinaison des indicateurs de durée, d'étendue et de valeur environnementale.

Toutefois, la méthode retenue ici fait appel à l'utilisation de ces indicateurs de façon différenciée, compte tenu des trois distinctions décrites ci-dessous:

1. L'indicateur d'étendue (ponctuelle, partielle et générale) sera utilisé intégralement pour l'ensemble des composantes à l'étude.
2. L'indicateur de durée ne sera considéré comme facteur de pondération qu'en fonction du caractère permanent de l'impact, mais ce pour l'ensemble des composantes. Nous établissons ici comme postulat de base que les impacts temporaires (voir section 3.1) sont très peu déterminants dans le cas des impacts de forte intensité. Précisons cependant que certaines activités de caractère temporaire, rattachées surtout aux opérations de construction, peuvent entraîner des impacts permanents, lesquels seront décrits et analysés.
3. Finalement, l'emploi de l'indicateur de la valeur environnementale sera facultatif, dépendamment des composantes analysées. Ainsi, la valeur environnementale n'interviendra comme facteur de pondération que pour le milieu biophysique et les composantes qualitatives (patrimoine architectural, milieu visuel, archéologie).

Pour le milieu humain (cadre bâti, climat sonore, réglementation) et agricole, la valeur environnementale ne s'est pas révélée comme indicateur pertinent en raison de l'existence de certaines normes d'aménagement reconnues qui facilitent l'emploi de critères relativement précis (ex. normes sur les implantations de résidences ou sur le bruit). L'exclusion de cet indicateur ne signifie pas pour autant qu'il n'existe pas de valeur environnementale pour ces composantes, mais que son utilisation par rapport aux objectifs de la présente démarche ne s'est pas avérée pertinente.

4.2 DEFINITION DES CLASSES D'INTENSITE DE L'IMPACT

L'intensité de l'impact peut se définir de façon succincte comme le niveau de perturbation globale de l'élément touché.

L'intensité de l'impact est forte si la répercussion entraîne une déstructuration telle sur la variable que sa fonction d'origine ou sa représentativité est désormais annihilée.

Un impact moyen est rattaché à des répercussions moindres que l'hypothèse précédente. Malgré que la variable soit affectée de façon significative, son utilisation d'origine ou de représentativité n'est pas remise en cause.

Finalement, l'impact faible signifie que la variable ne subit aucun déséquilibre important, que ce soit de façon permanente, semi-permanente ou temporaire.

4.3 LES COMPOSANTES BIOPHYSIQUE, PATRIMONIALE, ARCHEOLOGIQUE ET VISUELLE

A l'aide du tableau 1 qui hiérarchise les valeurs environnementales des composantes biophysique, patrimoniale, archéologique et visuelle, nous serons en mesure, en combinant ces dernières à l'indicateur d'étendue, d'évaluer le degré d'intensité de l'impact.

Comme on peut le constater au tableau 2, la mesure de l'intensité de l'impact pour ces composantes fait ressortir que ce sont surtout des éléments classifiés comme forts dans l'indicateur valeur environnementale qui sont sujets aux répercussions les plus fortes.

TABLEAU 1: HIERARCHISATION DE LA VALEUR ENVIRONNEMENTALE/COMPOSANTES BIOPHYSIQUES, PATRIMONIALES, HISTORIQUES, ARCHEOLOGIQUES ET MILIEU VISUEL

VALEUR ENVIRONNEMENTALE	COMPOSANTE		
	MILIEU BIOPHYSIQUE	PATRIMONIALE ET ARCHEOLOGIQUE	MILIEU VISUEL
Forte	<ul style="list-style-type: none"> . Frayères, ravages de cerf de Virginie, tourbières, marécages, batitures, aires pour l'avifaune. 	<ul style="list-style-type: none"> . Bien culturel classé ou reconnu. . Site archéologique, historique ou archéologique. . Cimetière. . Zone à fort potentiel archéologique. 	<ul style="list-style-type: none"> . Composantes contribuant à l'imagibilité globale du paysage régional. . Principales approches et progressions visuelles (sur le réseau d'infrastructures de transport). . Composante contribuant significativement à l'identification d'un champ visuel de forte qualité.
Moyenne	<ul style="list-style-type: none"> . Peuplements avec potentiel écologique. . Ravages d'originaux. . Peuplements forestiers rares. . Aire potentielle: ravages de cerf de Virginie et sites de fraie. . Cours d'eau avec qualité et diversité de l'habitat aquatique. 	<ul style="list-style-type: none"> . Bâtiment ou construction à valeur patrimoniale avec valeur historico-culturelle spécifique. . Zone à moyen potentiel archéologique. 	<ul style="list-style-type: none"> . Composante contribuant significativement à l'identification d'un champ visuel de moyenne qualité.

TABLEAU 1 (suite): HIERARCHISATION DE LA VALEUR ENVIRONNEMENTALE/COMPOSANTES BIOPHYSIQUES, PATRIMONIALES, HISTORIQUES, ARCHEOLOGIQUES ET MILIEU VISUEL

VALEUR ENVIRONNEMENTALE	COMPOSANTE		
	MILIEU BIOPHYSIQUE	PATRIMONIALE ET ARCHEOLOGIQUE	MILIEU VISUEL
Faible	<ul style="list-style-type: none"> . Champs en friche . Boisés sans potentiel écologique particulier. . Cours d'eau à faible valeur ou potentiel écologique limité. 	<ul style="list-style-type: none"> . Bâtiments ou constructions érigés avant 1935. . Zone à faible potentiel archéologique 	<ul style="list-style-type: none"> . Composante contribuant significativement à l'identification d'un champ visuel de faible qualité.

TABLEAU 2: PONDERATION DE L'INTENSITE DE L'IMPACT POUR LES COMPOSANTES BIOPHYSIQUE, PATRIMONIALE, ARCHEOLOGIQUE ET LE MILIEU VISUEL

VALEUR ENVI- RONNEMENTALE	ETENDUE		
	GENERALE	PARTIELLE	PONCTUELLE
Forte	Forte	Forte	Moyenne
Moyenne	Forte	Moyenne	Faible
Faible	Moyenne	Faible	Faible

Pour le milieu biophysique par exemple, même si seulement une partie (étendue partielle) d'un système sensible est affectée, tels cours d'eau avec frayères, marécages ou zones de glissement de terrain, il en résultera un impact de forte intensité en raison du niveau de représentativité de ces derniers par rapport à l'équilibre de l'écosystème.

Pour le patrimoine, un impact fort signifiera qu'un bâtiment résidentiel classé ou reconnu bien culturel par le ministère des Affaires culturelles (valeur environnementale forte) se retrouve à l'intérieur des limites de l'emprise projetée de la route ou encore, sur un terrain dont la superficie après expropriation ne peut supporter adéquatement l'usage d'origine. Dans une situation similaire, un bâtiment patrimonial ayant une connotation historico-culturelle particulière (valeur environnementale moyenne) subira également un impact de forte intensité.

En ce qui concerne finalement le milieu visuel, la valeur environnementale est directement reliée à l'apport d'un élément ou d'une composante, à la qualification d'un paysage et à la force d'identification qu'apporte un élément ou une composante à un milieu donné. Ces deux critères de base font partie du concept "d'imagibilité" (1) qui se définit comme l'expérience des appropriations mentales des paysages, c'est-à-dire la façon dont les gens qui habitent, fréquentent ou traversent un milieu, organisent les éléments et les perceptions réelles qu'ils acquièrent de cette région soit en tout ou en partie.

En fait, plus un élément ou un critère de paysage contribue à l'imagibilité d'un lieu, plus sensible sera cette composante. Sa valeur environnementale est donc reliée d'une part à sa charge d'identification et d'autre part au caractère visuel général du secteur qui est déterminé par la qualité du champ d'accès visuel.

Les phénomènes très fortement sensibles et qui acquièrent la plus forte valeur environnementale sont les composantes visuelles qui, une fois affectées, occasionnent des impacts dont les effets débordent de l'unité visuelle ou du cadre même du territoire soumis à l'étude. Par exemple, si une

(1) Le concept "d'imagibilité" a été développé et éprouvé par Kevin Lynch dans un ouvrage intitulé "L'image de la Cité". Selon Lynch, "l'imagibilité c'est, pour un objet physique, la qualité grâce à laquelle il a de grandes chances de provoquer une forte image chez n'importe quel observateur".

Cette qualité pourrait aussi se traduire par la visibilité ou la lisibilité du paysage, c'est-à-dire la facilité avec laquelle on peut reconnaître des éléments et les organiser en un schéma cohérent. Les images mentales se construisent donc à partir des éléments et des vocations réelles selon deux facteurs prépondérants, soit la réaction esthétique vis-à-vis les éléments du paysage et l'interprétation de ces éléments face aux activités humaines ainsi qu'à l'environnement naturel.

composante du milieu d'analyse contribue grandement à l'imagibilité globale de la Vallée de la Matapédia, son altération pourrait influencer la perception régionale de la vallée, soit son image même. Dans cette optique, une modification ou une détérioration des progressions visuelles vers un habitat humain pourrait affecter la lisibilité du milieu et tout particulièrement les accès immédiats de l'agglomération. Ceux-ci démarquent l'approche ultime et constituent les instants privilégiés où un voyageur se structure une partie importante de son "image" de l'habitat humain en question.

Puis, dans la hiérarchisation de la valeur environnementale, suivent les composantes qui contribuent significativement à la structuration des champs d'accès visuels. Plus une composante contribue à une qualité supérieure d'un champ d'accès visuel, plus importante sera sa valeur environnementale.

4.4 LE MILIEU HUMAIN

4.4.1 CADRE BÂTI ET UTILISATION DU SOL

Le tableau 3 établit les critères de pondération nous permettant d'évaluer l'étendue de l'impact en terme d'utilisation du sol en tenant compte des limites de propriété comme cadre spatial de référence. La valeur résultante (forte, moyenne et faible) ne sera pas déterminée par agrégation mais plutôt par le choix de l'impact le plus fort constaté par l'un des critères retenus (localisation des bâtiments principaux et autres par rapport à l'emprise projetée, superficies et marges de recul résiduelles (1) affectées par l'emprise, proportion de la propriété affectée).

(1) La superficie ou la marge de recul résiduelle résulte de la soustraction de la valeur affectée par le projet à celle prévalant antérieurement.

TABEAU 3: MATRICE D'EVALUATION POUR LES BATIMENTS PRINCIPAUX SITUES HORS DE L'EMPRISE PROJETEE OU LES LOTS SANS BATIMENT PRINCIPAL

% DE LA SUPERFICIE OU DE LA MARGE DE RECU AFFECTEE	SUPERFICIE RESIDUELLE < 1 500 m ² (1)			SUPERFICIE RESIDUELLE ≥ 1 500 m ²		
	MARGE DE RECU (2) < 9 m	MARGE DE RECU ≥ 9 m	LOT VACANT	MARGE DE RECU < 9 m	MARGE DE RECU ≥ 9 m	LOT VACANT
PONCTUELLE - 0 - 25%	Faible	Faible	Faible	Faible	Faible	Faible
PARTIELLE - 25 - 50%	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Faible	Faible
PARTIELLE - 50 - 75%	Forte	Forte	Forte	Moyenne	Moyenne	Moyenne
GENERALE - 75% ET PLUS	Forte	Forte	Forte	Forte	Moyenne	Moyenne

(1) La superficie ou la marge de recul résiduelle résulte de la soustraction de la valeur affectée par le projet à celle prévalant à l'origine.

(2) Il s'agit de la marge de recul avant, soit la distance séparant la façade avant du bâtiment principal de l'emprise de la route.

Les valeurs d'intensité de l'impact données au tableau 3 sont rattachées spécifiquement aux bâtiments résidentiels ou terrains vacants voués à cet usage. Pour les bâtiments commerciaux, industriels, désaffectés ou autres (1), l'évaluation s'effectue à l'aide du même principe, sauf que la valeur de l'intensité de l'impact correspondra à une classe inférieure à ce qu'elle pourrait être dans le cas d'une résidence se retrouvant dans une situation similaire.

Quant aux bâtiments principaux sis hors de l'emprise projetée ou dans le cas de lots vacants faisant l'objet d'une expropriation, l'intensité de l'impact résulte de l'emploi de deux critères d'étendue distincts; l'un est relatif à une dimension minimale de terrain (1 500 mètres carrés) ou de marge de recul (9 mètres), l'autre à la proportion des superficies ou marges de recul touchées par rapport à leur situation d'origine.

Les critères établis partent du principe qu'un terrain d'une superficie inférieure à 1 500 mètres carrés ou un bâtiment principal sis à moins de 9 mètres de distance par rapport à l'emprise d'une route (marge de recul) représentent potentiellement une situation problématique au point de vue des éléments essentiels à la jouissance d'une propriété (ex. superficies de terrain, dépendances, services individuels d'alimentation en eau potable et traitement des eaux usées).

4.4.2 REGLEMENT DE CONTROLE INTERIMAIRE DE LA M.R.C. DE LA MATAPEDIA

L'exercice est relativement simple ici, en ce sens qu'il faut statuer si un lot vacant ou construit demeure conforme aux prescriptions du règlement de contrôle intérimaire de la

(1) Les bâtiments secondaires tels hangars, ateliers personnels ainsi que les infrastructures comme fosses septiques et puits artésiens ne font pas partie des bâtiments principaux.

M.R.C., compte tenu de la soustraction de la parcelle par voie d'expropriation. Nous retenons ici aux fins de la présente analyse les 2 normes les plus significatives, soit la superficie minimale de 3 000 mètres carrés ainsi que la marge de recul minimale de 9 mètres pour l'implantation d'une résidence en milieu rural (1).

Deux intensités de l'impact à l'aide des critères d'étendue sus-mentionnés peuvent être dégagées:

. Impact nul:

- propriétaire d'un lot déjà bâti ou vacant dont les dimensions demeurent conformes aux normes minimales après expropriation;
- lot vacant ou déjà construit mais non conforme (dérogatoire) avant l'expropriation au règlement de contrôle intérimaire; l'expropriation ne modifie donc en rien le statut dérogatoire du terrain et son propriétaire peut y conserver théoriquement un droit acquis, si tel était le cas avant l'expropriation.

. Impact fort:

- lot vacant ou construit non-conforme au règlement de contrôle intérimaire suite à l'expropriation; si le lot est vacant, son propriétaire subira une perte de droit acquis pour l'implantation éventuelle d'un bâtiment principal. Pour un terrain déjà construit, le droit acquis est toutefois maintenu puisqu'il est implicitement rattaché à l'existence même du bâtiment principal avant expropriation.

(1) La superficie minimale exigée par le règlement de contrôle intérimaire est de 4 000 mètres carrés pour l'implantation d'une résidence sur un lot sis en bordure d'un cours d'eau ou d'un lac.

4.4.3 LE CLIMAT SONORE

La méthodologie d'évaluation des impacts d'une infrastructure routière existante sur le climat sonore ambiant est basée sur l'utilisation d'un modèle de simulation dont les nombreuses équations physiques sont décrites au document FHWA-RD-77-108 édité par l'organisme américain Federal Highway Administration. Comme pour les autres composantes environnementales, il s'agit de qualifier l'impact selon une échelle d'intensité variant de nul à fort; par contre, selon le type de projet analysé, l'impact peut être positif.

Il est toutefois important de souligner que la précision de l'évaluation est très relative car il est impossible d'isoler toutes les composantes pouvant influencer le climat sonore ambiant et sa perception par le milieu récepteur. Ainsi, qu'il suffise de mentionner à titre d'exemples qu'il existe d'autres sources émettrices présentes dans le milieu récepteur, que la sensibilité de perception des variations pour chaque individu est différente et que le bruit des transports fluctue dans le temps, selon la période de la journée, la composition de la circulation et l'infrastructure de transport.

Les facteurs considérés lors de l'évaluation d'impact sont le climat sonore existant, le climat sonore projeté (15 à 20 ans) et les composantes du milieu récepteur (cadre bâti). L'impact d'un projet est évalué en comparant les variations entre le climat sonore existant et celui prévu; l'isophone actuel ($Leq(24h) \geq 55$ dB (A)), nous permet d'identifier les unités bâties se trouvant actuellement dans cette zone sensible, alors que l'isophone prévu (20 ans) nous indiquera quelles seront les nouvelles limites des zones sensibles (distance par rapport à la ligne médiane de la route).

Afin d'évaluer la répercussion du projet sur le climat sonore ambiant (prévu), nous comparons d'abord les résultats obtenus (impact absolu) en fonction des barèmes suivants:

55 dB (A) \leq niveau de bruit $<$ 60 dB (A) = faible
 60 dB (A) \leq niveau de bruit $<$ 65 dB (A) = moyen
 65 dB (A) \leq niveau de bruit = fort

Ensuite, nous comparons, à l'aide de l'abaque fourni à la page suivante (figure 2) la variation entre la situation actuelle et la situation future. Il s'agit en fait d'évaluer l'impact relatif pour l'année de référence-20 ans (variation en valeur de dB (A) \pm) occasionné par l'utilisation de l'infrastructure routière.

4.5 LE MILIEU AGRICOLE

Comme pour le milieu humain, le cadre de référence spatiale coïncide avec les limites de propriété des exploitations agricoles.

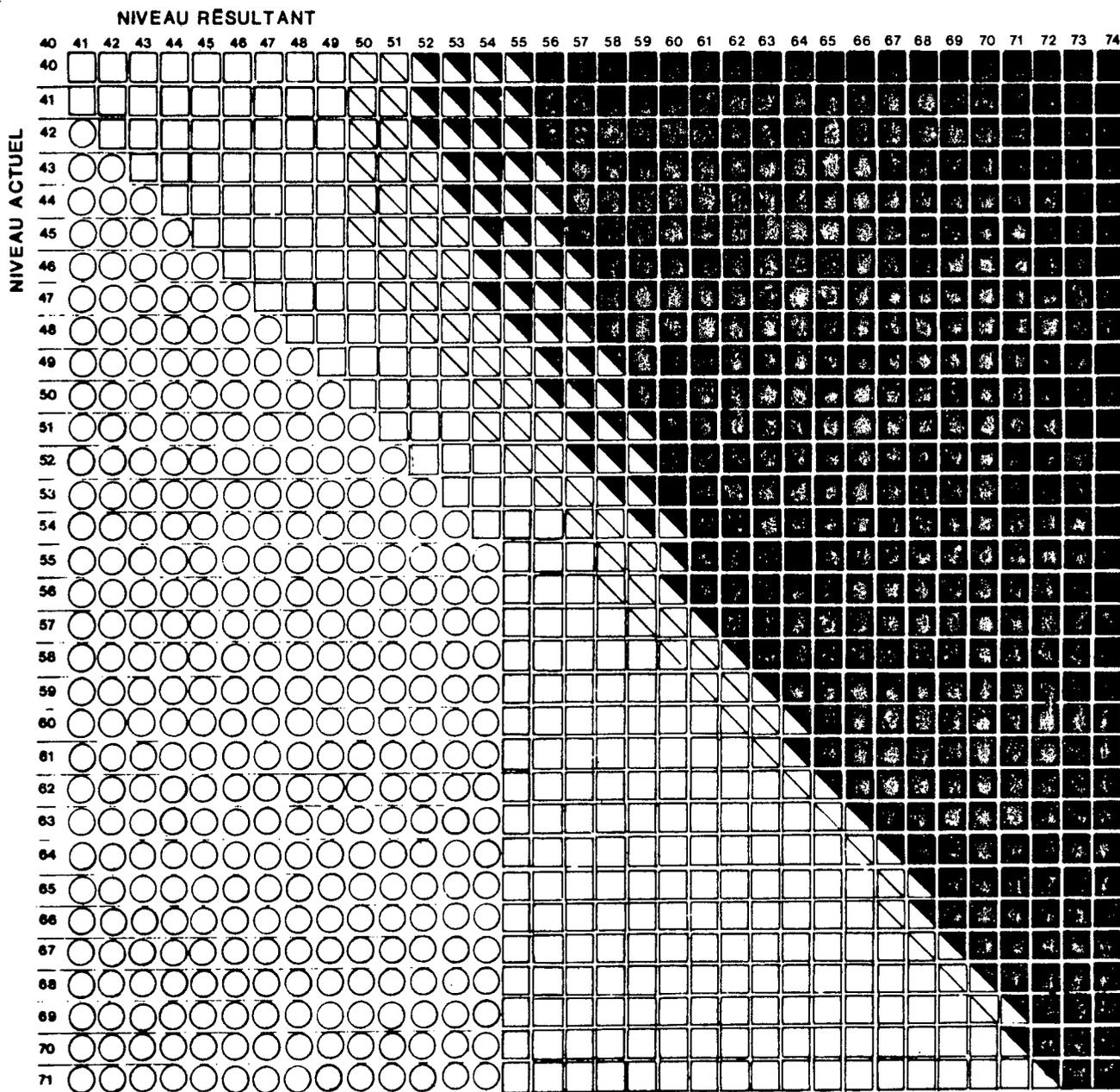
Plusieurs éléments peuvent être considérés pour la détermination des classes d'intensité d'impact du projet routier sur une exploitation agricole donnée. Ainsi, les éléments perturbés suivants qui, pris séparément ou de façon cumulée, pourront signifier un impact global pour une exploitation agricole:

- . la perte de superficies en culture se retrouvant dans l'emprise projetée et sa proportion par rapport à la superficie totale cultivée de l'exploitation;
- . la configuration des parcelles affectées;
- . les sectionnements, parcelles se retrouvant cernées par l'ancienne et la nouvelle emprise;

FIGURE 2

GRILLE D'ÉVALUATION DE L'IMPACT SONORE SUITE A L'AUGMENTATION DU NIVEAU SONORE

EN DB (A), LEQ 24H



- LÉGENDE**
- POSITIF
 - NUL
 - ▤ FAIBLE
 - ▥ MOYEN
 - FORT

- . les constituantes mêmes de la ferme telles étable, points d'eau, remise à foin, etc.;
- . les boisés affectés tels érablières ou faisant l'objet d'un aménagement sylvicole.

Nous ferons état dans les lignes suivantes d'une définition-type de chaque classe d'intensité d'impact qui, suffisamment détaillée et discriminante, nous permettra d'évaluer les impacts du projet à l'étude pour chacune des exploitations agricoles.

. Impact de faible intensité

Le projet touche l'exploitation mais sans affecter sa viabilité ou son niveau de production. Les pertes sont marginales et en deça de la marge de manoeuvre permise par l'appareil de production.

. Impact de moyenne intensité

L'impact, pour être annulé, oblige l'exploitant à effectuer certains changements plus ou moins importants dans la régie de la ferme (par exemple: réaménagement dans la localisation ou la superficie des champs de vocation différente, changements de types de culture, obligation de mettre en culture des terres en friche). Si ces changements ne sont pas réalisés, l'impact peut impliquer une baisse du niveau de production; à moyen ou long terme, l'exploitation pourrait demeurer rentable.

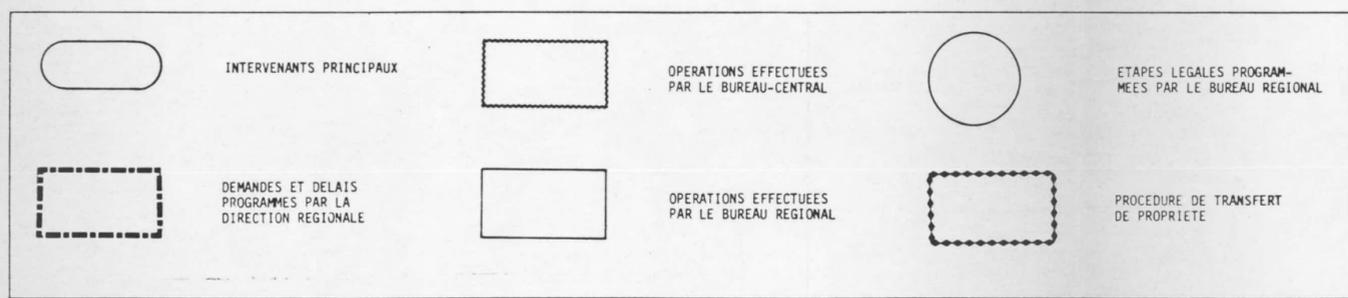
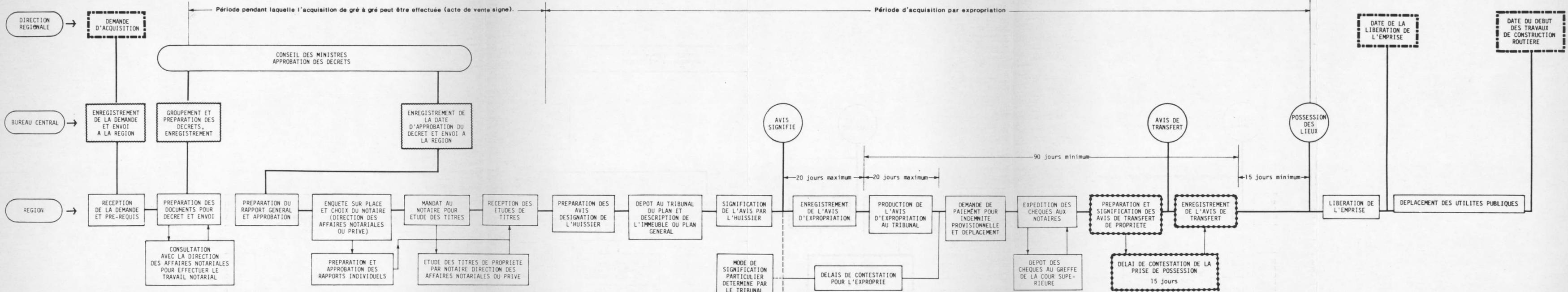
. Impact de forte intensité

L'impact peut impliquer le démembrement de l'exploitation à court ou moyen terme.

ANNEXE 8

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

INTERVENANTS



CHEMINEMENT D'UN DOSSIER D'EXPROPRIATION AU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

Technicien: *F. Sylvestre* Date: *Sept 84*

Échelle: _____ NO: _____

ANNEXE 9

Résolution des municipalités



Procès-verbal

Le 6 août 1984

Copie de résolution

Sainte-Florence
(Nom de la municipalité)

À une session régulière , spéciale , ajournement ,

tenue le 6 août 1984. et à laquelle est présent son honneur

le maire M. Robert Beaulieu. (Maire Suppléant)

et les conseillers suivants:

Messieurs Eugène Gagnon, Gérald Morin, Eugène Giasson, Raymond Therrien et
Claude Frigon, tous

formant quorum sous la présidence du maire. (Suppléant)

M. Johanne Gendron Secrétaire-trésorier est aussi présent.

Reconstruction de la route 132

entre Sainte-Florence et Causapscal

L'émission du certificat d'autorisation de réalisation par le ministère de l'Environnement du Québec requiert l'adoption, par la municipalité concernée, d'une résolution comme quoi ladite municipalité accepte ou tout au moins ne voit pas d'objection majeure à la réalisation du projet tel que proposé par le ministère des Transports.

Résolution no 79-84

Il est proposé par M. Claude Frigon, appuyé par M. Raymond Therrien et résolu unanimement d'accepter la réalisation du projet du ministère des Transports.

Fait à Sainte-Florence,
le neuvième jour de août 1984.

Johanne Gendron
Secrétaire-trésorier (adjoint)
Johanne Gendron



Province de Québec
District de

Procès-Verbal
ou
Copie de Résolution du 1 août 1984

CORPORATION MUNICIPALE de St-Jacques-le-Majeur

A la session régulière
ou
spéciale du Conseil de la Corporation Municipale

Paroisse

(Cité, Ville, Village, Canton ou Paroisse)

tenu le 1^{er} août 1984 et à laquelle est présent son honneur

le maire M. Léonard Gagnon

et les conseillers suivants: Louis-Gérard Boudreault, Claude Rivard, Georges Valois
et Clément Viel.

tous formant quorum sous la présidence du maire.

M. Jean-Pierre Morneau Secrétaire-Trésorier est aussi présent.

il est adopté unaniment
ou
sur division

Résolution 77-84

ATTENDU Que le ministère des Transports du Québec nous a fait parvenir le projet de réaménagement de la route 132 entre Causapsca et Ste-Florence ;

ATTENDU que le conseil de la paroisse de St-Jacques-le-Majeur a pris connaissance du projet et étudié le tracé qu'emprunterait ladite route ;

CONSIDERANT que notre conseil ne voit pas d'objection à la réalisation dudit projet ;

EN CONSEQUENCE, il est résolu d'appuyer le projet de reconstruction de la route 132 entre Causapsca et Ste-Florence et ce, selon les plans déposés par le ministère des Transports du Québec; d'expédier copie de la présente au M.T.Q. division des tracés ainsi qu'à la Commission de protection du territoire agricole.

Le présent procès-verbal est conforme de la vraie et saine solution adoptée à la session du 1^{er} août mil neuf cent quatre-vingt-quatre (1984).

Jean-Pierre Morneau
Secrétaire-trésorier

ANNEXE 10
Remerciements

REMERCIEMENTS

Pour leur excellente collaboration démontrée lors de la cueillette d'informations spécifiques, nous tenons à remercier plus particulièrement les personnes suivantes:

- . Bérubé, Claude, agent d'évaluation immobilière, ministère des Transports du Québec, service de l'Expropriation à Rimouski.
- . Courtois, Rhéaume, biologiste, ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, Direction régionale à Rimouski, service de l'Aménagement et de l'Exploitation de la faune.
- . De Courval, Noël, biologiste, ministère de l'Environnement du Québec, Direction régionale du Bas-Saint-Laurent/Gaspésie/Iles-de-la-Madeleine.
- . Gagné, Marcel, ministère des Transports du Québec, Direction de la programmation à Québec.
- . Giguère, Suzanne, urbaniste, ministère des Affaires municipales du Québec, Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, service de l'aide à la planification, Rive-Nord.
- . Lajeunesse, René, ingénieur, ministère des Transports du Québec, service des tracés et projets à Québec.
- . Landry, Vital, agronome, ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, Bureau des renseignements agricoles, Amqui.

- . Lavoie, Mario, coordonnateur pour le schéma d'aménagement, Municipalité Régionale de Comté de la Matapédia.
 - . Lebel, Jean-Pierre, biologiste, Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, Direction régionale à Rimouski, service de l'Aménagement et de l'Exploitation de la faune.
-

ANNEXE 11
**Décision de la
Commission de protection
du territoire agricole du Québec**

DOCUMENT A VENIR

La demande de certificat d'autorisation à la
C.P.T.A.Q. a été déposée en septembre 1984

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 137 533
