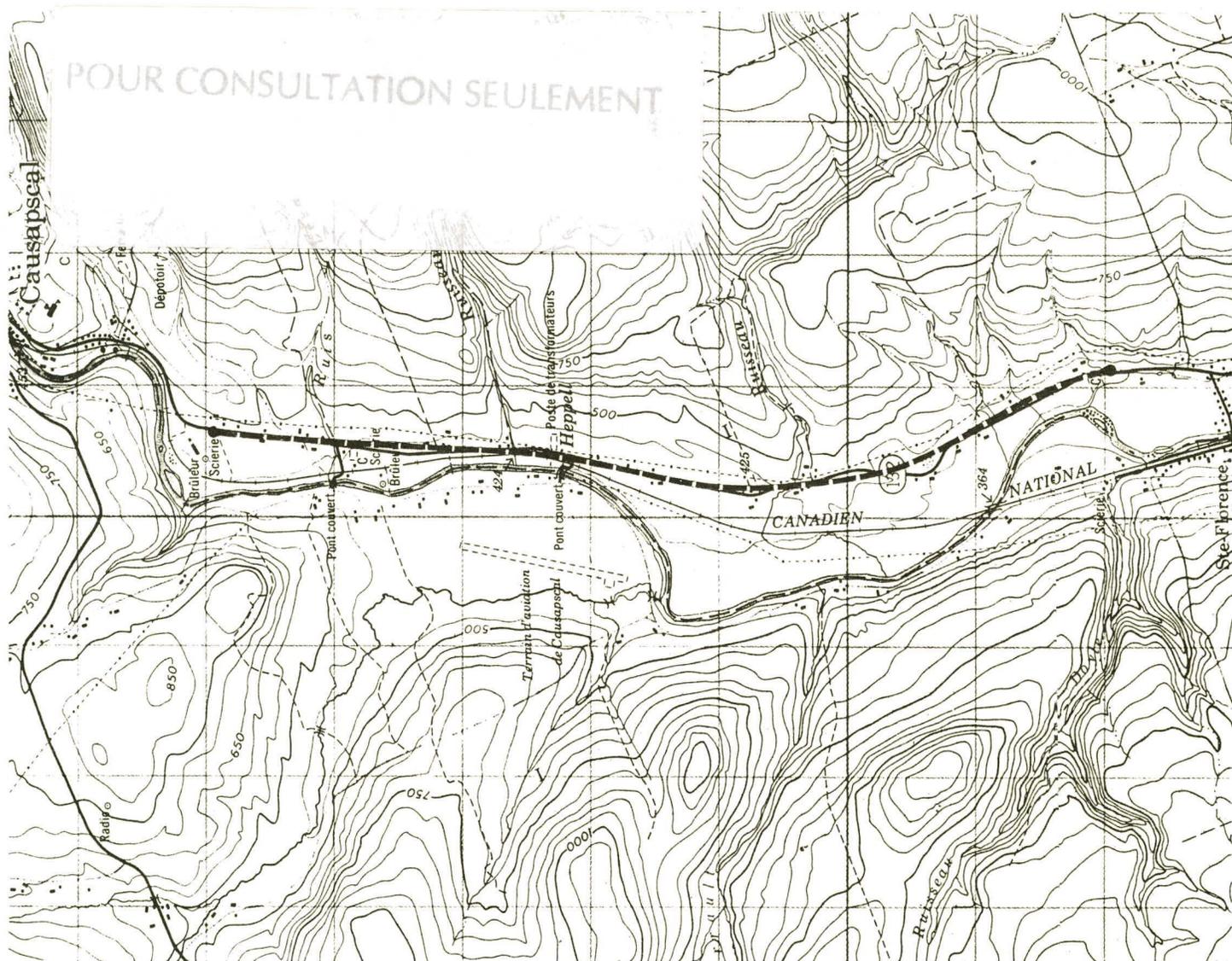




Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports

Service de l'Environnement



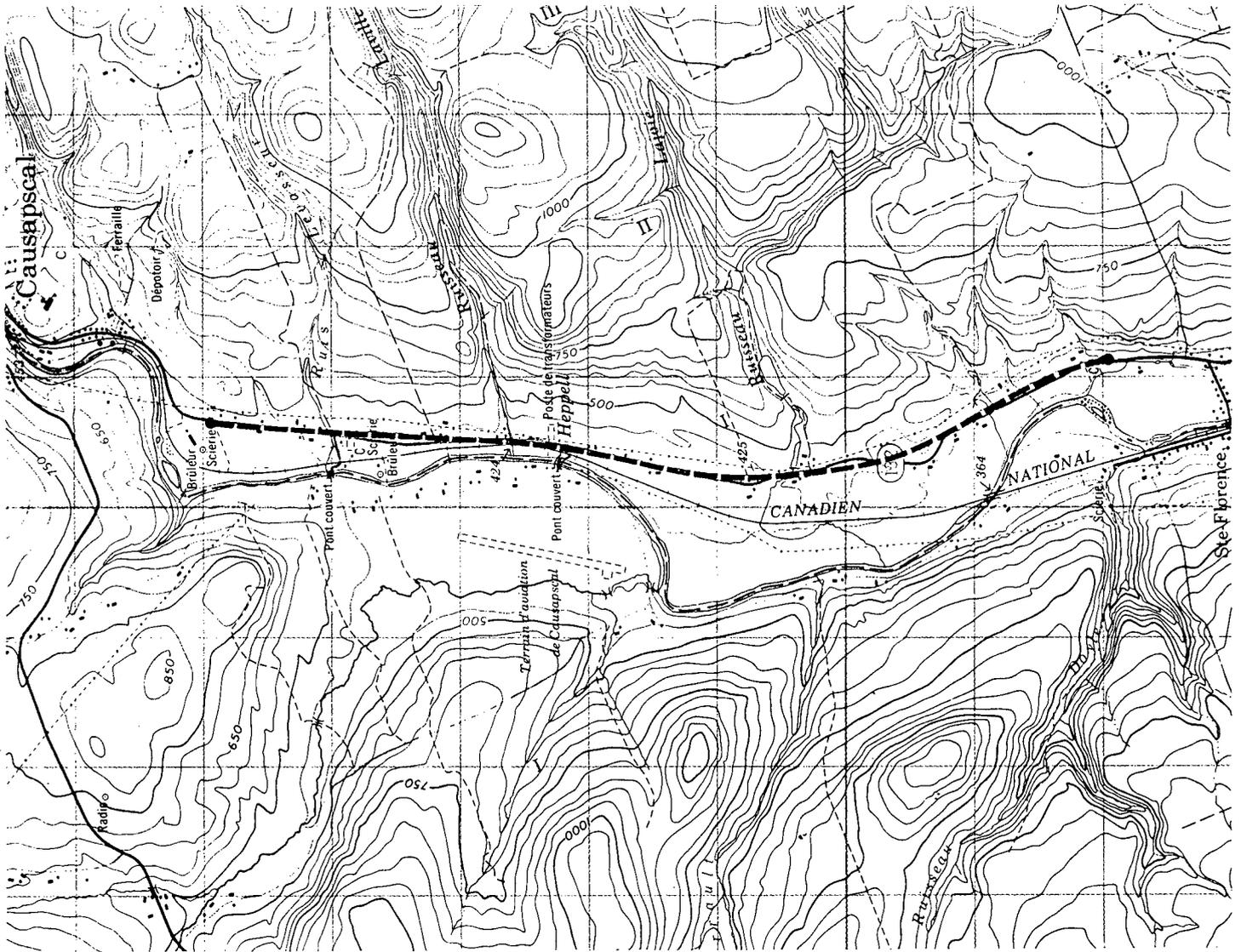
# ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT ROUTE 132 de Sainte-Florence à Causapsca

pluram

CANQ  
TR  
GE  
EN  
600  
Rés.

RÉSUMÉ

430



# ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

## ROUTE 132

### de Sainte-Florence à Causapscaal

JUIN 1985

pluram 

CANQ  
TR  
GE  
EN  
600  
Rés.

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

RÉSUMÉ

## 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>v</u>
<u>LISTE DES ANNEXES</u>	<u>vi</u>
<u>INTRODUCTION</u>	<u>1</u>
<u>1- PROBLEMATIQUE DU PROJET</u>	<u>3</u>
1.1 Localisation géographique	4
1.2 Vocation et achalandage	4
1.3 L'état actuel de la route	6
1.4 Les caractéristiques du projet retenu	7
<u>2- INVENTAIRE DU MILIEU AFFECTE</u>	<u>9</u>
2.1 Délimitation de la zone d'étude	10
2.2 Le milieu physique	10

2.3	Le milieu biologique	12
2.4	Le milieu agricole	13
2.5	Le milieu humain	14
2.6	Les composantes historique et patrimoniale	19
2.7	L'archéologie	21
2.8	Le milieu visuel	22
<u>3- DESCRIPTION ET EVALUATION DES IMPACTS</u>		<u>25</u>
3.1	Notes explicatives	26
3.2	Les milieux physique et biologique	28
3.3	Le milieu agricole	29
3.4	Le milieu humain	31
3.4.1	L'utilisation du sol et le cadre bâti	32
3.4.2	La planification du territoire	34
3.4.3	Le climat sonore	35
3.5	Le patrimoine architectural	36
3.6	Le potentiel archéologique	37
3.7	Le milieu visuel	37

---

---

AVANT-PROPOS

---

Le présent document constitue le résumé de l'étude d'impact sur l'environnement relative au projet de reconstruction de la route 132 entre Sainte-Florence et Causapsal dans la Vallée de la Matapédia. Selon la programmation quinquennale du ministère des Transports du Québec, les travaux de construction débuteront en 1986 pour se terminer en 1988.

Ce résumé qui doit être considéré comme un document complet en soi, reprend sous forme concise et vulgarisée, les informations du rapport principal qui nous sont apparues les plus essentielles pour la bonne compréhension de la nature du projet, des caractéristiques du milieu touché ainsi que des impacts environnementaux qui lui sont attribués.

Afin de ne pas surcharger inutilement le contenu du résumé, le lecteur trouvera des références précises au rapport principal pour certains éléments d'intérêt particulier (ex. méthodologie d'évaluation des impacts) ainsi qu'en annexe, la liste des lots et propriétaires touchés par le projet, de même que l'identification des différentes étapes reliées à l'expropriation.

---

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

ETHNOSCOPE 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- | Bilan des exploitations agricoles de la zone d'étude   | 15 |
| 2- | Synthèse des impacts de moyenne et forte intensité sur le cadre bâti et l'utilisation du sol | 33 |
-

---

LISTE DES FIGURES

---

1-	Limites du projet	5
2-	Délimitation de la zone d'étude	11
3-	Occupation du sol	18
4-	Emprises du tracé et éléments bâtis	24
5-	Carte synthèse des impacts	39
6-	Carte synthèse des mesures de mitigation	40

---

---

LISTE DES ANNEXES

---

1-	Liste des propriétés et lots touchés par le projet routier	42
2-	Tableaux descriptifs des impacts par composantes environnementales	45
3-	Cheminement de l'expropriation	53

---

# Introduction

---

## INTRODUCTION

---

Le contenu du présent résumé sera présenté de la façon suivante:

- . dans le premier volet (chapitre 1), nous ferons état de la localisation géographique du projet, de ses origines, de sa vocation actuelle et projetée ainsi que de ses caractéristiques techniques;
  - . le second volet de l'étude (chapitre 2) consiste en un inventaire des principales caractéristiques des milieux biologique, physique, agricole; humain; seront également abordés ici les aspects qualitatifs de la zone d'étude, i.e. les bâtiments à valeur patrimoniale, l'archéologie de même que le milieu visuel;
  - . dans la partie finale (chapitre 3), nous présenterons les impacts les plus significatifs ainsi que les principales mesures de mitigation qui en découlent; ces mesures contribuent à amoindrir le plus possible les impacts sur l'environnement qui résulteront du projet routier.
-

**1.**  
**Problématique  
du projet**

## 1. PROBLEMATIQUE DU PROJET

### 1.1 LOCALISATION GEOGRAPHIQUE

Localisée au sud de Causapscal, l'infrastructure routière prévue couvre une distance totale de 7,2 kilomètres et suit grosso modo le tracé actuel de la route 132. Telle qu'illustrée à la figure 1, la délimitation précise du projet s'établit comme suit:

- . au nord, par les limites des municipalités de Saint-Jacques-le-Majeur-de-Causapscal et de la Ville de Causapscal, soit à la hauteur de l'industrie Bois Lacroix Ltée;
- . au sud, à quelque 700 mètres de distance du chemin conduisant au village de Sainte-Florence.

### 1.2 VOCATION ET ACHALANDAGE

Le projet en question s'inscrit dans le vaste plan d'amélioration de la route 132 dans la région du Bas-Saint-Laurent/Gaspésie. Il correspond au dernier secteur à réaménager entre Matapédia dans la Baie-des-Chaleurs et Causapscal.



La route 132 représente l'axe routier majeur dans la Vallée de la Matapédia; elle en relie les principales agglomérations tout en permettant de fermer la boucle du réseau routier majeur de la Gaspésie. La route 132 dans la Vallée de la Matapédia possède également une vocation touristique importante.

En ce qui concerne l'achalandage de cette voie, les données du service des relevés du ministère des Transports du Québec révèlent que le nombre moyen de véhicules par jour (en moyenne annuelle) atteignait 1 802 véhicules en 1981 à la hauteur du projet à l'étude. Le débit journalier moyen de circulation est toutefois plus élevé durant la saison estivale atteignant 2 514 véhicules au cours de cette même année.

### 1.3 L'ETAT ACTUEL DE LA ROUTE

Dans les limites du projet à l'étude, les caractéristiques géométriques se résument ainsi:

- . emprise de 20,1 mètres;
- . surface pavée de 6,7 mètres;
- . accotements variant entre 1,8 et 2,7 mètres.

Ce tronçon comporte toutefois des déficiences importantes au niveau de la sécurité et du confort des usagers. La route actuelle comprend deux courbes sous-standards successives qui entraînent une visibilité réduite pour le dépassement des automobilistes. De plus, les fondations et le pavage ne sont pas à un niveau de qualité acceptable.

Pour ces raisons et compte tenu de l'importance de la vocation régionale et touristique de la route 132, l'amélioration de l'infrastructure routière entre Causapscal et Sainte-Florence constitue un objectif de tout premier ordre pour le ministère des Transports du Québec.

#### 1.4 LES CARACTERISTIQUES DU PROJET RETENU

Pour l'amélioration de la route 132, deux solutions ont été envisagées en dernier ressort par le ministère des Transports du Québec, soit:

- . le réaménagement de la route selon le tracé actuel en élargissant l'emprise actuelle, tout en conservant l'alignement actuel
- . ou le réaménagement de la route par un tout nouvel alignement du tracé et l'élargissement de l'emprise.

Le ministère des Transports du Québec a finalement opté pour la deuxième solution. Ainsi, le réaménagement de la route selon un tracé modifié permet de corriger de façon satisfaisante les deux courbes sous-standards, et permet d'obtenir les meilleures caractéristiques opérationnelles pour ce type de route, ce qui n'est pas le cas pour la première solution.

De fait, la reconstruction de ce tronçon routier permettra d'obtenir les mêmes caractéristiques que pour les autres tronçons déjà reconstruits entre Sainte-Florence et Matapédia, i.e.:

- . une emprise de 36,6 mètres;
- . des voies pavées totalisant 7,3 mètres;
- . des accotements de 3,0 mètres chacun;
- . et des fondations d'une épaisseur de 825 mm, au lieu de 330 mm comme c'est le cas actuellement.

Ces travaux sont inscrits au programme quinquennal du plan d'équipement du ministère des Transports du Québec pour réalisation entre 1986 et 1988.

---

**2.**  
**Inventaire**  
**du milieu affecté**

## 2. INVENTAIRE DU MILIEU AFFECTE

### 2.1 DELIMITATION DE LA ZONE D'ETUDE

Afin de rassembler tous les éléments physiques, biologiques et construits du milieu qui sont susceptibles d'être affectés par le projet routier, la zone d'étude (voir figure 2) a été délimitée de la façon suivante:

- . au nord et au sud, les limites coïncident avec les extrémités du projet routier à l'étude (voir section 1.1);
- . à l'ouest, par la rivière Matapédia;
- . et à l'est, par la limite est des lots du rang 1, soit à une distance variant de 1 à 2 kilomètres par rapport à la route 132.

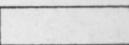
### 2.2 LE MILIEU PHYSIQUE

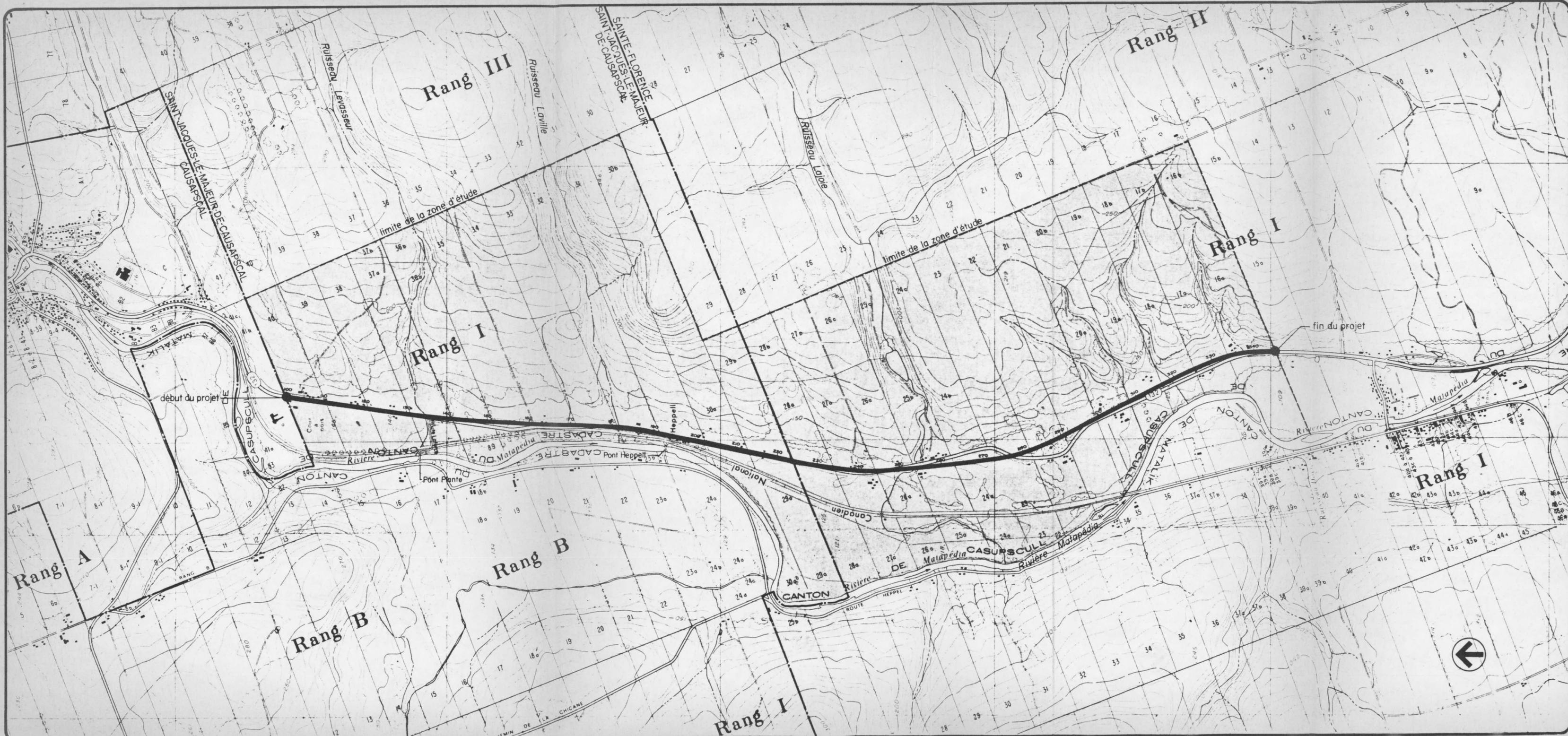
Globalement, la zone d'étude se caractérise par la présence d'une étroite vallée où les basses terrasses longeant la rivière Matapédia se rétrécissent graduellement pour faire place, à partir de Sainte-Florence, à un encaissement prononcé des rives.

ÉTUDE D'IMPACT  
SUR L'ENVIRONNEMENT

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

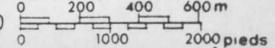
figure 2  
**ZONE D'ÉTUDE**

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 pluram-p

Sur le plan géologique, la roche-mère est principalement représentée par des roches de type sédimentaire. Quant aux dépôts de surface (géologie du quaternaire), formés de sable et gravier, ils résultent du passage des glaciers ainsi que du transport par la rivière de matériaux meubles, soit entre autres les dépôts alluvionnaires et fluviatiles qui occupent toute la partie basse de la zone d'étude.

Le relief de la zone d'étude peut se résumer aux deux aspects fondamentaux suivants, à savoir: une plaine ponctuée de légères ondulations localisée surtout du côté ouest de la route 132, alors que du côté est de cette dernière, le territoire devient plus accidenté.

En ce qui concerne l'hydrographie, la zone d'étude, outre la rivière Matapédia, est constituée par les ruisseaux Lajoie, Levasseur et Laville. De ces trois tributaires de la Matapédia, le ruisseau Lajoie est certes le plus important de par son bassin de drainage et ses dimensions supérieures aux ruisseaux Levasseur et Laville.

### 2.3 LE MILIEU BIOLOGIQUE

Le domaine forestier occupe surtout les versants des collines et massifs situés à l'est de la route 132. Cette forêt est constituée d'épinettes blanches, de sapins et de feuillus tels bouleaux et peupliers. Dans leur état actuel, aucun des peuplements dans la zone d'étude n'est rare ou unique ou en-core, ne représente une valeur écologique de premier plan.

La zone d'étude ne renferme pas de potentiel particulier pour la faune ailée et terrestre. Les zones marécageuses se prêtant bien à la reproduction et l'alimentation pour la sauvagine tel le canard, sont pratiquement inexistantes et aucun

habitat spécifique à l'orignal ou au cerf de Virginie n'est à signaler.

Quant à la faune ichthyenne (poissons), sa présence est surtout remarquée dans le ruisseau Lajoie où l'on retrouve un environnement favorable à la reproduction (frayères), à l'élevage et à la croissance d'espèces comme la truite.

Pour conclure avec la faune ichthyenne, signalons que les trois ruisseaux de la zone d'étude, en raison de leur dimension réduite, ont un potentiel pratiquement nul pour le saumon en période de reproduction. La rivière Matapédia, qui n'est pas directement impliquée par le projet, constitue toutefois un habitat très propice pour cette espèce.

Quant aux habitats sensibles, l'attention doit être portée sur le ruisseau Lajoie, lequel renferme un milieu de qualité (ex. végétation riveraine bien développée).

#### 2.4 LE MILIEU AGRICOLE

La zone d'étude bénéficie de la présence d'importantes étendues de sols à très bon potentiel agricole (classe 2<sup>X</sup> selon l'Inventaire des terres du Canada) (1). Il faut également prendre en considération que la forêt, qui est principalement exploitée par les 8 producteurs agricoles de la zone d'étude, fait partie de la réalité du milieu; les agriculteurs retirent des revenus d'appoint importants de la coupe de bois.

(1) Selon cette même source, un sol de classe 2<sup>X</sup> est celui qui se caractérise par une excellente productivité pour les grandes cultures.

Dans son ensemble, la zone d'étude est utilisée de façon optimale sur le plan agricole et il s'agit d'un milieu de grande valeur comparativement au reste de la Vallée de la Matapédia. Le relevé de terrain nous a d'ailleurs permis de constater le dynamisme certain dont font preuve les exploitants agricoles de la zone d'étude.

De façon générale, la zone d'étude comprend des terres défrichées dont l'essentiel est réservé à des pratiques culturales intensives, soit surtout de l'orge, de l'avoine ainsi que de l'ensilage. Le côté ouest de la route 132 est presque exclusivement réservé aux pratiques culturales intensives tandis que pour le côté est, les espaces en pâturage sont plus nombreux.

On dénombre huit producteurs agricoles qui exploitent plus de 800 hectares de terres en culture. Six producteurs possèdent leur exploitation principale dans la zone d'étude, tandis que les deux autres n'y pratiquent que la culture intensive, leurs résidences et exploitations se retrouvant du côté ouest de la rivière Matapédia.

Comme on peut le constater au tableau 1, la répartition des activités par type de production s'établit ainsi: quatre producteurs laitiers, deux dans l'élevage d'animaux de boucherie ainsi qu'un nombre équivalent pour les grains de provenance.

---

## 2.5 LE MILIEU HUMAIN

---

Cette section traitera des composantes du milieu relatives aux règles régissant la planification du territoire, à l'occupation du sol ainsi qu'au climat sonore généré par la circulation sur la route 132.

TABLEAU 1: BILAN DES EXPLOITATIONS AGRICOLES DE LA ZONE D'ETUDE

TYPES DE PRODUCTION/ PRODUCTEUR		NOMBRE DE TETES	SUPERFICIE CUL- TIVEE (ha) (1)	GRAINS	PARCELLES CULTI- VEES EN LOCATION (ha) (1) (2)
<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) Les superficies incluent des parcelles hors de la zone d'étude.

(2) Ces superficies ont été comptabilisées dans la 3ème colonne du présent tableau intitulée "superficie cultivée".

(3) Ce producteur s'est abstenu de commentaires quant aux caractéristiques de son exploitation.

\* Ces producteurs résident en bordure de la route 132.

Sur le plan municipal, la seule réglementation régissant l'occupation du sol se retrouve dans le règlement de construction de la municipalité de Saint-Jacques-le-Majeur; aucune réglementation municipale n'est en vigueur pour la partie de la zone d'étude comprise dans Sainte-Florence.

Par ailleurs, la zone d'étude est soumise à l'application des prescriptions de la Loi sur la protection du territoire agricole du Québec sur la majeure partie de son territoire ainsi qu'au règlement de contrôle intérimaire de la municipalité régionale de comté (M.R.C.) de la Matapédia (1). Ce règlement de contrôle intérimaire comprend entre autres des normes minimales pour l'implantation de bâtiments et la subdivision de terrains; par exemple, une résidence doit être érigée sur un terrain d'une superficie minimale de 3 000 mètres carrés en milieu rural (4 000 mètres carrés en bordure d'un cours d'eau ou d'un lac) et à une distance minimale de 9 mètres par rapport à l'emprise d'une voie de circulation. De plus, la M.R.C. peut émettre des avis de conformité par rapport à son règlement de contrôle intérimaire sur des projets gouvernementaux d'implantation d'un équipement, d'infrastructure ou de réalisation de certains travaux.

Quant à l'occupation du sol, ce sont surtout les activités agricoles qui constituent la caractéristique majeure de la zone d'étude. Aucune portion du territoire de la zone d'étude n'est actuellement desservie par les services d'aqueduc et d'égout sanitaire. Les éléments bâtis, tels qu'identifiés à la figure 3, se regroupent quasi-essentiellement en bordure de la route 132 (2):

- 
- (1) Référence à la section 4.4.1 du document principal sur l'étude d'impact.
  - (2) Le lecteur peut se référer à la figure 4 dans la partie finale du présent document, lequel identifie précisément, à l'aide de numéros, l'implantation de chacune des constructions dans la zone d'étude.

- . 46 maisons unifamiliales dont 7 maisons mobiles, dispersées le long du parcours;
- . 2 bâtiments commerciaux en opération;
- . 2 gravières dont une seule en exploitation;
- . 2 cimetières;
- . et 3 industries du bois, soit Bois Lacroix Ltée, les Scieries Heppell inc. et les Produits forestiers Benoit inc.

Enfin, nous aborderons ici le niveau de bruit engendré par la circulation à la hauteur du tronçon routier à l'étude, dimension importante dans l'appréciation de la qualité de l'habitat humain. D'après une méthode de calcul élaborée par la Société canadienne d'hypothèques et de logement (S.C.H.L.) (1), on peut constater par exemple le niveau sonore engendré par le trafic routier sur certaines résidences témoins de la zone d'étude. Ainsi ces résidences (2) sont affectées par les niveaux de bruit suivants:

- . résidence no 4: 65 dB
- . résidence no 10: 57 dB
- . résidence no 18: 64 dB
- . résidence no 28: 67 dB
- . résidence no 30: 59 dB
- . résidence no 46: 50 dB

La S.C.H.L. considère de façon générale que le niveau sonore dépassant 75 dB est inacceptable, de 55 à 75 dB à éviter le plus possible alors que celui inférieur à 55 dB est acceptable.

---

(1) Référence à la section 4.4.3 du document principal.

(2) Les numéros indiqués réfèrent à la localisation de ces résidences apparaissant à la figure 4.

## 2.6 LES COMPOSANTES HISTORIQUE ET PATRIMONIALE

C'est au cours de la fin du XIXe siècle que la colonisation de la Vallée de la Matapédia prend réellement forme, i.e. au moment de la construction du chemin Kempt et de la mise en opération du chemin de fer Inter-Colonial. Parallèlement au développement du village de Causapschal, Saint-Jacques-le-Majeur et Sainte-Florence ont été l'hôte à cette époque de la venue des premiers colons et du début des activités agricoles et forestières.

Des éléments construits localisés dans la zone d'étude témoignent encore bien de la petite histoire locale de Saint-Jacques-le-Majeur et de Sainte-Florence, à savoir:

- . la maison Heppell (bâtiment no 29) (1) qui serait probablement la première résidence implantée à Saint-Jacques-le-Majeur;
- . la maison Angers (bâtiment no 3) pour son caractère centenaire;
- . le pont Heppell (construction no 24) qui est une structure typique de plus en plus rare au Québec.

Un relevé systématique des éléments construits ayant une valeur patrimoniale a été effectué dans la zone d'étude.

---

(1) Les numéros indiqués réfèrent à la localisation de ces constructions à la figure 4.

L'inventaire a identifié 29 constructions d'intérêt patrimonial et aucune de ces constructions n'a fait l'objet jusqu'à maintenant d'un classement ou d'une reconnaissance de la part du ministère des Affaires culturelles du Québec.

Pour évaluer les constructions les plus représentatives du patrimoine bâti de la zone d'étude, quatre critères ont été retenus; ces critères sont le type architectural, l'état de conservation, l'ancienneté et la valeur comme telle de la construction (1).

Selon leurs fonctions et leur type architectural respectifs, les 20 constructions les plus représentatives du patrimoine de la zone d'étude se répartissent comme suit:

	Nos de référence à la figure 4
. 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: (tradition vernaculaire américaine)	11
- charnier de Sainte-Florence: (tradition vernaculaire américaine)	53

---

(1) Référence à la section 4.5.2 du document principal.

Il faut rappeler que la croix de chemin ainsi que les constructions no 24 (pont Heppell), no 3 (maison Angers) et no 29 (maison Heppell) ont une connotation historique et culturelle bien spécifique.

## 2.7 L'ARCHEOLOGIE

L'objectif recherché ici était de vérifier si la zone d'étude présente un potentiel au niveau de vestiges de l'occupation humaine à la période préhistorique, amérindienne ou encore à une époque plus récente correspondant à la venue des premiers colons dans la Vallée de la Matapédia.

A la suite de l'examen attentif de la documentation existante sur ce sujet, il apparaît que la zone d'étude et plus particulièrement la partie basse (plaine alluvionnaire) localisée principalement à l'ouest de la route 132 n'a pas supporté d'établissements humains permanents avant la période de colonisation.

Toutefois, en raison de ses caractéristiques propres, la plaine alluvionnaire comprise entre le pont Heppell et l'extrémité sud du projet (vers Sainte-Florence) recèle un potentiel certain quant à la présence éventuelle de vestiges d'établissements amérindiens dont l'occupation fut temporaire.

## 2.8 LE MILIEU VISUEL

---

Dans son ensemble, la zone d'étude offre à l'automobiliste de passage sur la route 132 un paysage rural relativement homogène. Ce paysage recèle peu d'éléments de diversité ou d'attraits particuliers tels panoramas, points de repère, points de vue, etc. Par rapport à l'ensemble de la Vallée de la Matapédia, la zone d'étude ne renferme pas de potentiel visuel très distinctif.

Pour l'automobiliste, le cadre visuel de la zone d'étude s'oriente principalement dans l'axe de la route 132 et à l'ouest, où se dégagent de vastes perspectives créées par la prédominance de la plaine agricole; de ce côté, la rivière est à peine perceptible et les massifs boisés au loin constituent l'arrière-plan du paysage. A l'est de la route, les limites visuelles sont rapprochées en raison de la proximité des versants boisés.

Cette homogénéité du paysage est également accentuée par la présence d'une route presque rectiligne sur tout son parcours, créant ainsi un effet de linéarité dans la perception visuelle de l'automobiliste.

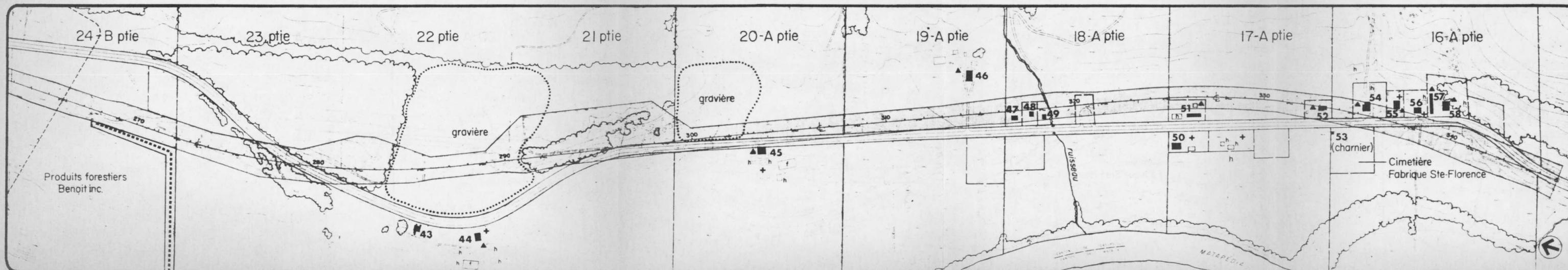
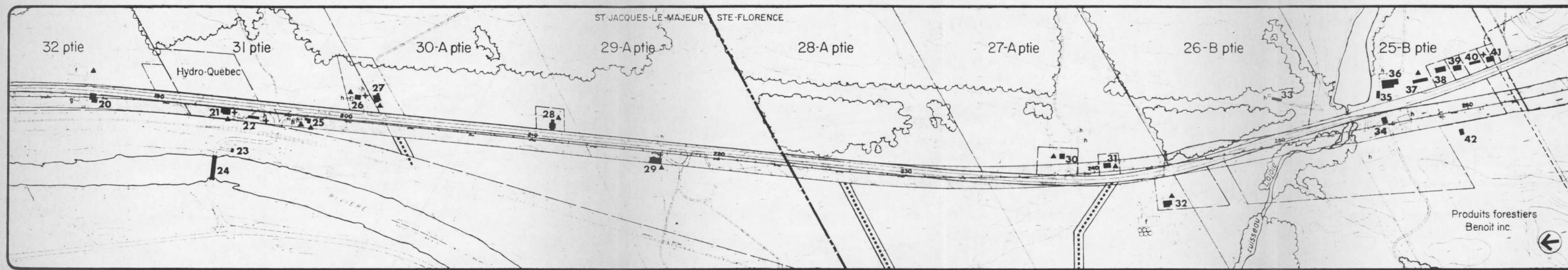
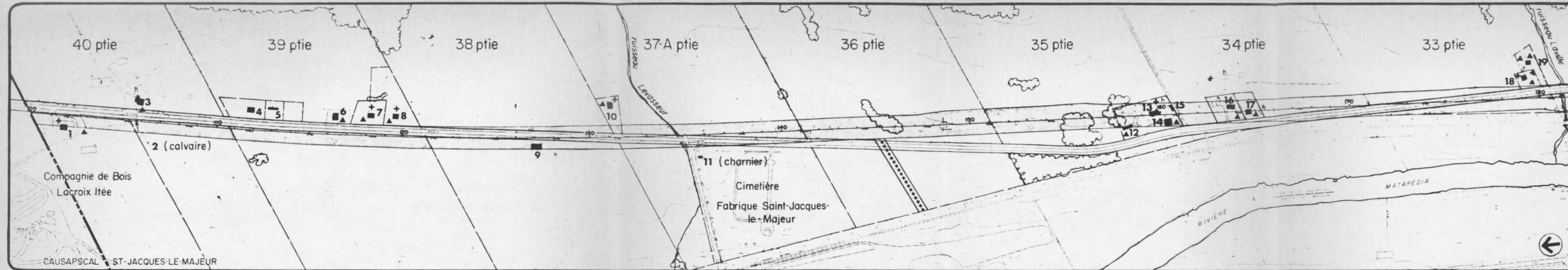
Finalement, ajoutons que le milieu est toutefois ponctué d'éléments qui diversifient dans une certaine mesure la perception visuelle:

- la découverte progressive de la ville de Causapscal, à l'extrémité nord du tronçon à l'étude ainsi que du village de Sainte-Florence, à l'extrémité sud;

- . la brisure du phénomène de linéarité à la hauteur des deux courbes successives, légèrement au sud du ruisseau Lajoie (entre les chaînages 270+00 et 296+00) (1);
- . "l'enfer" de la compagnie Matériaux Lacroix comme point de repère;
- . le ruisseau et l'étang Lajoie comme présence marquée de l'hydrographie;
- . les collines, altérées par les gravières (chaînages 280+00 à 310+00);
- . et trois résidences qui ressortent par leur caractère et leur situation isolée dans la plaine agricole (chaînages 127+00, 217+00 et 303+00).

---

(1) Le chaînage est une mesure anglaise dont l'unité apparaissant sur la figure 4 (dans l'emprise de la route en gris) correspond à une distance de 100 pieds ou 30,5 mètres. Ainsi, entre les chaînages 100+00 à 110+00, la distance est de 1 000 pieds.



ÉTUDE D'IMPACT  
SUR L'ENVIRONNEMENT

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

figure 4  
**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.....	1/n/g

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-p

**3.**  
**Description et évaluation  
des impacts**

### 3. DESCRIPTION ET EVALUATION DES IMPACTS

#### 3.1 NOTES EXPLICATIVES

Dans ce troisième chapitre, seront décrits et évalués les impacts engendrés par l'infrastructure routière projetée pour chacune des composantes environnementales décrites précédemment. Nous identifierons également les mesures de mitigation, mesures qui consistent à prévenir ou atténuer les répercussions néfastes du projet sur son environnement.

Succinctement, les impacts engendrés par le projet routier sont susceptibles de se produire par:

- . la construction de la route: ex. travaux de déboisement, décapage du terrain et enlèvement de la couche asphaltée; dynamitage, travaux de fondation, passage de la machinerie, etc;
- . la présence de la route: l'existence statique de l'ouvrage, à l'intérieur des limites de l'emprise prévue;
- . l'entretien et l'utilisation de la route: ex. travaux de réfection de la voie, des fossés, l'épandage de sels de déglacage, de même que les inconvénients reliés à la circulation (niveau sonore généré par le trafic des véhicules).

L'évaluation globale des impacts est identifiée en fonction des trois classes d'intensité suivantes: forte, moyenne ou faible (1). Rappelons qu'un impact de forte intensité indique que l'élément d'une composante environnementale est affecté à un niveau tel que sa fonction ou son rôle d'origine (avant le projet) sont totalement annulés. Pour un impact faible ou moyen, cette fonction ou ce rôle ne seront pas entièrement remis en cause. En raison de la finalité même du résumé, seuls les impacts de moyenne et de forte intensité seront systématiquement relevés. Cependant, le lecteur pourra référer aux figures 5 et 6 ainsi qu'aux tableaux de l'annexe 2 pour une localisation et une description complète de tous les impacts, y compris ceux de faible intensité.

La détermination de ces trois classes d'intensité résulte de la pondération de trois indicateurs qualifiant l'impact, soit:

- . l'étendue; elle peut être ponctuelle, partielle ou générale, et exprime dans quelle proportion un élément est touché, soit en termes de dénombrement, de superficie ou de distance;
- . la durée; seuls les impacts de durée permanente, pour la plupart issus de la présence physique de la route prévue, ont été retenus parce qu'étant les plus significatifs (2);

---

(1) Référence à l'annexe 7 du document principal pour la méthodologie détaillée.

- (2) . Cela signifie que les impacts identifiés au texte qui suit sont tous de durée permanente.
- . La construction, l'entretien et l'utilisation de la route peuvent également engendrer des impacts de durée permanente.

- la valeur environnementale de l'élément touché (ex. importance que prend un ravage de cerf de Virginie par rapport à l'ensemble de son habitat); cet indicateur n'est utilisé que pour le patrimoine, l'archéologie, le milieu visuel et le milieu biophysique.

### 3.2 LES MILIEUX PHYSIQUE ET BIOLOGIQUE

Les répercussions du projet routier touchent 8 endroits distincts sur le territoire de la zone d'étude.

Les impacts de faible intensité, au nombre de 5, réfèrent à la perte de superficies restreintes de boisés sans valeur biologique (1) notable de même qu'à l'altération sur de très faibles étendues des abords des ruisseaux Levasseur et Laville.

Le ruisseau Lajoie (chaînage 250+00 à 254+00), qui représente l'habitat le plus sensible de la zone d'étude (valeur environnementale moyenne), subit un impact moyen en raison de sa relocalisation sur une distance de 130 mètres, de la perte d'une végétation riveraine de qualité, ainsi que de la mise en suspension de sédiments dans le cours d'eau lors des travaux de construction.

---

(1) Sur le plan biologique, le rôle des boisés s'explique en fonction de l'abri, de l'aire d'alimentation ou de développement que ceux-ci représentent pour les oiseaux et les petits mammifères.

Le secteur des gravières, entre les chaînages 277+00 à 285+00 et 291+00 à 300+00, subit pour sa part un impact de moyenne intensité attribuable à la perte de superficies importantes de boisés et aux problèmes éventuels de stabilisation de pente et d'érosion sur les déblais à flanc de colline; ces déblais proviendront de l'entaillage des flancs de colline à cette hauteur.

En somme, le projet routier n'engendre que peu d'impact sur les milieux physique et biologique de la zone d'étude. Au niveau des mesures de mitigation, il faudra stabiliser et reboiser les pentes des déblais dans le secteur des gravières et prévoir des interventions appropriées pour les trois ruisseaux telles:

- . la stabilisation des berges et leur plantation;
- . l'aménagement de bassins de sédimentation qui minimiseront les pertes de particules fines dans l'eau susceptibles de nuire aux conditions de vie des poissons;
- . et la réalisation des travaux hors des périodes de frai.

Ces mesures spécifiques s'ajouteront ainsi à celles habituellement prévues au Cahier des charges et devis généraux du ministère des Transports du Québec, lesquels auront pour effet d'atténuer la grande majorité des impacts reliés à la construction de la route.

### 3.3 LE MILIEU AGRICOLE

L'évaluation des impacts permanents sur le milieu agricole a été effectuée pour chacune des 8 exploitations agricoles de

la zone d'étude. A l'exception d'une, les impacts sur ces exploitations sont tous de faible intensité. Comme pour le milieu biophysique, la construction de la route générera des effets tels la poussière soulevée par le passage des camions, la compaction du sol par la machinerie ou encore les dommages possibles aux ponceaux, clôtures ou fossés. Ces effets sont toutefois mineurs et font d'ailleurs l'objet d'une série de mesures déjà contenues au Cahier des charges du ministère des Transports du Québec.

Par la présence de son emprise, le projet routier signifie une perte définitive de 20 hectares de sols à potentiel agricole et 16 de ces 20 hectares sont détenus par les producteurs eux-mêmes. De ces 16 hectares, une superficie de 14 hectares couvre des terres améliorées (culture fourragère, céréalière et pâturage) alors que le reste est constitué de boisés et de friche.

Au niveau de chacun des producteurs, la perte des superficies localisées dans l'emprise ou celles sectionnées (parcelles comprises entre l'ancienne et la nouvelle emprise) est minimale, l'exploitation la plus affectée accusant une perte totale de 3,5 hectares.

De fait, une seule exploitation, localisée entre les chaînes 202+00 à 243+00 (immédiatement au nord du ruisseau La-joie) fera l'objet d'un impact de moyenne intensité. Cet impact est attribuable à la présence de deux servitudes de drainage (1) projetées dans le cadre du projet à l'étude, lesquelles auront pour effet de créer une enclave à l'intérieur d'une parcelle en culture d'environ 20 hectares de superficie. Outre la perte de sol productif, ces servitudes engendreront inévitablement des difficultés d'exploitation non-négligeables.

---

(1) Il s'agit d'un ouvrage de canalisation compris à l'intérieur d'une servitude de 15 mètres de largeur et qui est constitué d'un fossé à ciel ouvert, dans lequel sont acheminées les eaux de ruissellement jusqu'à la rivière Matapédia.

En ce qui concerne les mesures de mitigation, les plus importantes consistent à:

- . prévoir la traversée des canaux de drainage sur l'exploitation localisée entre les chaînages 202+00 et 243+00 et ce, à l'aide de ponceaux permettant le passage de la machinerie agricole;
- . et rendre accessibles à la culture les parcelles sectionnées par la nouvelle emprise aux chaînages 138+00 à 151+00, 272+00 à 277+00 et 304+00 à 325+00.

#### 3.4 LE MILIEU HUMAIN

Au même titre que le milieu agricole, la base de référence pour identifier les impacts sera la propriété (1). Pour les propriétés bâties, les impacts peuvent résulter des deux situations suivantes:

- . impact fort: le bâtiment principal (2) se retrouve dans l'emprise projetée;

(1) . Les termes "terrain" et "lot" seront également employés comme synonymes de propriété.

- . L'identification des propriétés s'effectuera en fonction de leur bâtiment principal respectif, lequel possède un numéro distinct et réfère aux figures 5 et 6.

(2) Le bâtiment principal est la construction qui représente l'usage fondamental pour lequel est destiné le terrain; les résidences et commerces effectivement occupés constituent des bâtiments principaux alors que leurs annexes, hangars et dépendances sont des bâtiments secondaires.

- impact fort ou moyen: une propriété dont le bâtiment principal se retrouve hors de l'emprise projetée mais dont les caractéristiques d'implantation sont telles que l'utilisation après expropriation devient problématique; ainsi, une superficie résiduelle de terrain inférieure à 1 500 mètres carrés peut limiter sérieusement la jouissance d'une propriété (dépendances, aire de repos, services d'alimentation en eau potable et traitement des eaux usées).

#### 3.4.1 L'UTILISATION DU SOL ET LE CADRE BATI

En bordure du tronçon routier prévu, 26 propriétés bâties (bâtiment principal seulement) et une propriété vacante (chainages 320+00 et 321+00) seront affectées par des impacts de moyenne ou forte intensité. La répercussion du projet sur le milieu bâti est importante si l'on considère qu'un total de 58 bâtiments principaux bordent la route actuelle. Le tableau 2 identifie précisément les propriétés touchées (impact fort ou moyen) par la route projetée; à remarquer que sur ces 26 propriétés, 20 d'entre elles ont des bâtiments compris à l'intérieur des limites de l'infrastructure projetée.

Au niveau des mesures de mitigation spécifiques à ces bâtiments, la relocalisation du bâtiment principal affecté pourra s'effectuer soit sur la propriété d'origine ou à un autre endroit (voir figure no 5 pour bâtiments sujets à ces mesures) (1).

---

(1) La relocalisation n'est qu'une hypothèse puisque d'autres interventions sont possibles: ex. l'expropriation complète, la démolition des bâtiments avec une pleine compensation financière, etc.

TABLEAU 2: SYNTHÈSE DES IMPACTS DE MOYENNE ET FORTE INTENSITE SUR LE CADRE BATI ET L'UTILISATION DU SOL (1)

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	

(1) . Tous les bâtiments sont des résidences sauf:

- 1 - bureau d'affaires
- 14 - station-service désaffectée

En ce qui concerne les mesures de mitigation, les plus importantes consistent à:

- . prévoir la traversée des canaux de drainage sur l'exploitation localisée entre les chaînages 202+00 et 243+00 et ce, à l'aide de ponceaux permettant le passage de la machinerie agricole;
- . et rendre accessibles à la culture les parcelles sectionnées par la nouvelle emprise aux chaînages 138+00 à 151+00, 272+00 à 277+00 et 304+00 à 325+00.

### 3.4. LE MILIEU HUMAIN

Au même titre que le milieu agricole, la base de référence pour identifier les impacts sera la propriété (1). Pour les propriétés bâties, les impacts peuvent résulter des deux situations suivantes:

- . impact fort: le bâtiment principal (2) se retrouve dans l'emprise projetée;

---

(1) . Les termes "terrain" et "lot" seront également employés comme synonymes de propriété.

. L'identification des propriétés s'effectuera en fonction de leur bâtiment principal respectif, lequel possède un numéro distinct et réfère aux figures 5 et 6.

(2) Le bâtiment principal est la construction qui représente l'usage fondamental pour lequel est destiné le terrain; les résidences et commerces effectivement occupés constituent des bâtiments principaux alors que leurs annexes, hangars et dépendances sont des bâtiments secondaires.

Pour la propriété du bâtiment no 57, la marge de recul (1) devient inférieure à la norme de 9 mètres.

Quant à l'autre ordre de préoccupation, il concerne le fait que le projet routier à l'étude doit faire l'objet, avant sa réalisation, d'un avis de conformité de la part de la M.R.C. en regard de son règlement de contrôle intérimaire.

### 3.4.3 LE CLIMAT SONORE

Compte tenu d'un débit de circulation projetée d'ici 20 ans de 4 500 véhicules par jour durant la saison estivale et de la modification de la voie de circulation telle que prévue dans le projet à l'étude, il ressort que seulement quatre résidences seront touchées par un impact moyen ou fort. Les autres résidences sont caractérisées par des impacts nuls ou positifs (2).

Ainsi, le niveau de bruit entre 1984 et l'an 2004 produit par le trafic routier affecterait de façon plus sensible les résidences suivantes:

. bâtiment no 30 (impact fort):	de 59 à 65 dB
. bâtiment no 46 (impact moyen):	de 50 à 57 dB
. bâtiment no 55 (impact moyen):	de 62 à 65 dB
. bâtiment no 56 (impact moyen):	de 62 à 65 dB

Dans le cadre du projet étudié, aucune mesure spécifique n'est prévue pour réduire l'impact du niveau sonore.

---

(1) Marge de recul: distance séparant les murs extérieurs du bâtiment par rapport à l'emprise d'une voie de circulation.

(2) Référence à la section 4.4.3 de l'annexe 7 du document principal.

### 3.5 LE PATRIMOINE ARCHITECTURAL

Des 20 constructions considérées comme les plus représentatives du patrimoine architectural de la zone d'étude, deux d'entre elles subiront des impacts de faible intensité (no 19 et 46) alors que 7 autres seront affectées par des impacts moyens ou forts.

L'attention doit être portée sur les constructions suivantes:

- . la maison Heppell (no 29) caractérisée par un impact fort puisqu'elle se retrouve dans l'emprise projetée et qu'elle symbolise de façon particulière l'histoire locale (valeur environnementale moyenne);
- . la croix de chemin (no 2) faisant l'objet d'un impact moyen et également localisée dans l'emprise prévue;
- . et les résidences no 9, 30, 34, 54 et 55 (de faible valeur environnementale) caractérisées par des impacts moyens puisqu'elles se retrouvent soit dans l'emprise projetée ou affectée sensiblement par leur rapprochement respectif de l'emprise projetée.

La relocalisation sur leur terrain d'origine constitue la principale mesure correctrice pour les constructions touchées par un impact fort ou moyen. Toutefois, cette relocalisation devrait être réalisée, dans la mesure du possible, de façon à ce que leurs caractéristiques symboliques, architecturales et d'implantation d'origine soient le plus fidèlement respectées.

### 3.6 LE POTENTIEL ARCHEOLOGIQUE

Deux zones à potentiel archéologique seront affectées par la route projetée, soit:

- . une zone à fort potentiel à l'extrémité sud de la route projetée;
- . et une zone à potentiel moyen localisée à la hauteur du pont Heppell, entre les chainages 180+00 à 210+00.

Les mesures de mitigation sont ici d'ordre préventif et consistent dans un premier temps à inventorier et effectuer des sondages sur le terrain (avant la construction de la route) et dans un deuxième temps, s'il y a lieu, à mettre en oeuvre les moyens pour protéger les vestiges trouvés.

### 3.7 LE MILIEU VISUEL

La route projetée n'apporte pas de modification radicale dans l'appréhension et la perception globale des paysages. On ne relève donc pas d'impact de forte intensité; néanmoins, trois endroits distincts méritent d'être analysés en raison des impacts de moyenne intensité que l'on y retrouve.

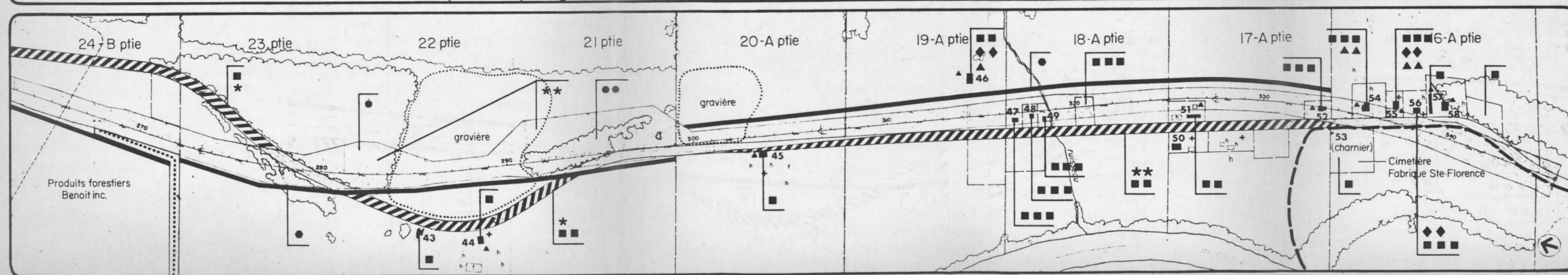
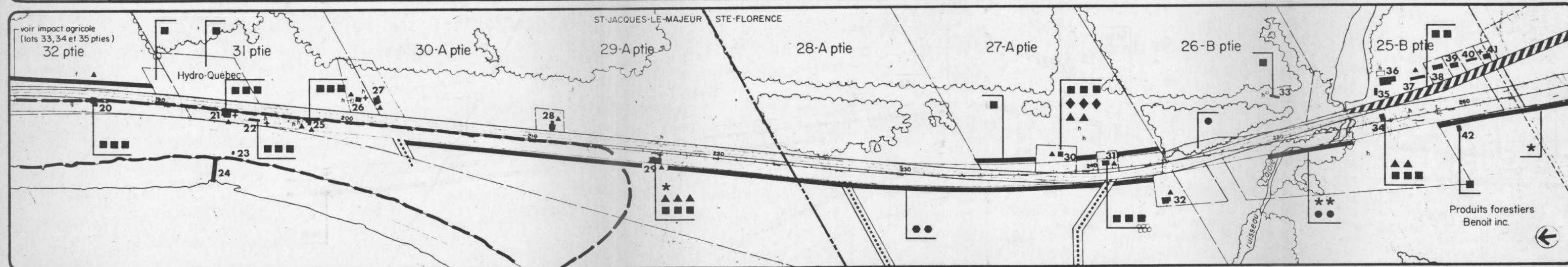
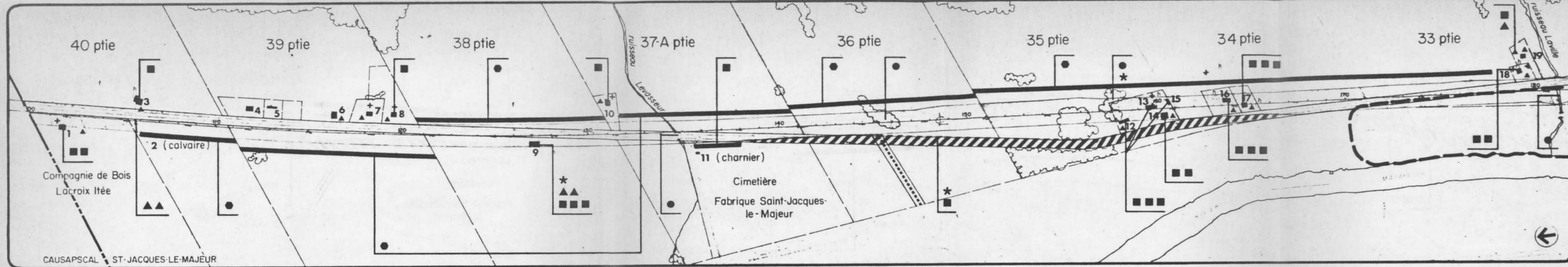
Ainsi, l'intégrité du milieu visuel sera ponctuellement altérée de la façon suivante:

- chaînage 250+00 à 254+00: la perte de boisés minimisera l'effet d'encadrement procuré par la végétation aux abords du ruisseau Lajoie; ce secteur possède une valeur environnementale moyenne;
- chaînage 277+00 à 303+00: par la création de vastes déblais, le projet aura pour effet d'accentuer davantage la dégradation de la perception visuelle du secteur déjà peu esthétique des gravières et des deux collines;
- chaînage 304+00 à 334+00: le tracé désaffecté à cet endroit perturbera le caractère des lieux puisque l'automobiliste pourra percevoir sur une grande distance les cicatrices de l'ancien tracé.

Quant aux mesures correctrices à proposer, deux principales interventions sont à prévoir. La première a trait à la sacrifice des tronçons délaissés par le projet routier, soit entre les chaînages 138+00 à 166+00, 264+00 à 277+00 et 304+00 à 334+00.

L'autre intervention d'importance vise à atténuer, par une plantation de pins sur les talus des déblais, la dégradation visuelle produite par les déblais créés par le projet dans le secteur des deux collines (chaînage 277+00 à 303+00).

---

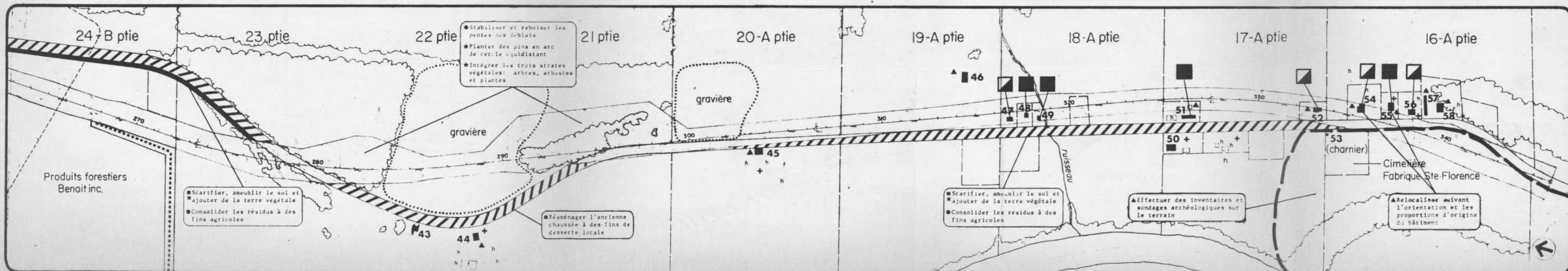
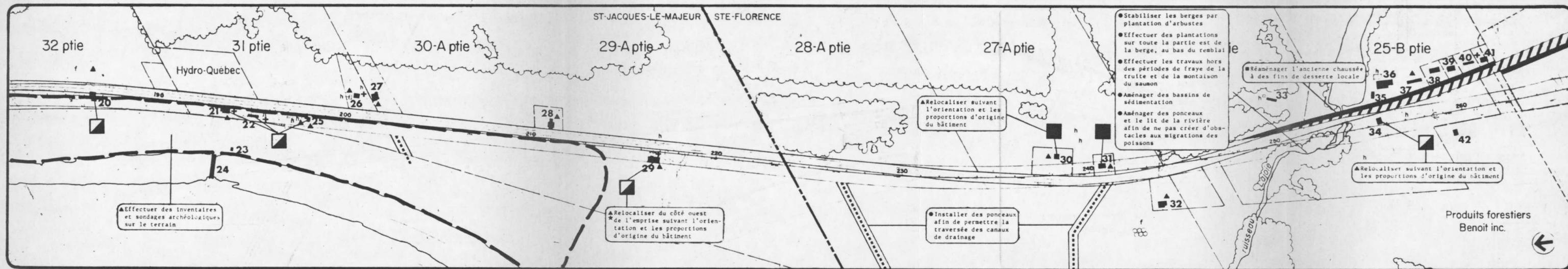
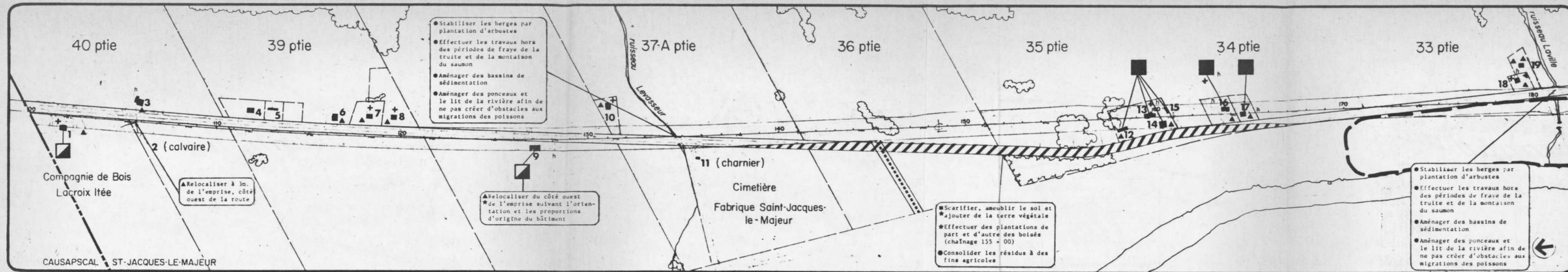


ÉTUDE D'IMPACT  
SUR L'ENVIRONNEMENT

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

figure 5  
**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.....	●●●



ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

ROUTE 132 de Sainte-Florence à Causapsal

figure 6 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).....	-----

ANNEXE 1

**Liste des propriétés  
et lots touchés par le projet routier**

ANNEXE 1: LES PROPRIETES AFFECTEES PAR LE PROJET ROUTIER -  
CADASTRE DU RANG 1, CANTON DE CASUPSCULL

---

NO. DE LOT

PROPRIETAIRE

---

Municipalité de Saint-Jacques-le-Majeur (paroisse)

Ptie 40	Maurice Angers
Ptie 40	Bois Lacroix Ltée
Ptie 39	Dame Augustine Levasseur
Ptie 39	Roger Otis
Ptie 38	Philippe Plante
Ptie 32	Philippe Plante
Ptie 37-A	Marcel Gagné
Ptie 37-A	Jules Thériault
Ptie 37-A	Fabrique de la Paroisse de Saint- Jacques-le-Majeur de Causapsca
Ptie 36-A et Ptie 36	Gilbert Roussel
Ptie 35	Gérard Côté
Ptie 35	Jean-Paul Chiasson
Ptie 34	Gérard Côté
Ptie 34	Jean-Marie Pineault
Ptie 34	Georges Breton
Ptie 33	Gérard Côté
Ptie 33	Laurent Gauvin
Ptie 33	Madame Raymond
Ptie 32	Gérard Côté
Ptie 32	Serge Côté
Ptie 31	Edouard Raymond
Ptie 31	Hydro-Québec
Ptie 30-A	Antoine Paquet
Ptie 28-A	Antoine Paquet

Municipalité de Sainte-Florence (sans désignation)

Ptie 28-A	Antoine Paquet
Ptie 27-A	Antoine Paquet
Ptie 27-A	Charles Pellerin
Ptie 27-A	André Leblanc
Ptie 27-A	Charles-Henri Raymond
Ptie 26-B	Produits forestiers Benoît inc.
Ptie 26-A	Adrien Fortin

---

 NO DE LOT

 PROPRIETAIRE
 

---

Municipalité de Sainte-Florence (sans désignation)

Ptie 25-B	Adrien Fortin
Ptie 25-B	Produits forestiers Benoît inc.
Ptie 24-B	Produits forestiers Benoît inc.
Ptie 24-B	Produits forestiers Benoît inc.
Ptie 24-B	Adrien Fortin
Ptie 24-B	Gaston Martin
Ptie 23	Marcel Dionne
Ptie 22	Marcel Dionne
Ptie 21	Marcel Dionne
Ptie 21	Marcel Dionne
Ptie 20-A	Henri-Paul Dumais
Ptie 19-A	Mme Gérard Pelletier
Ptie 18-A	Adolphe Huet
Ptie 18-A	Gilles Barest
Ptie 18-A	Dame Hectorine Audet-Lévesque
Ptie 18-A	Christophers Descarlos
Ptie 17-A	André Chabot
Ptie 17-A	Philippe Dumais
Ptie 16-A	Gérard Côté
Ptie 16-A	Pierre Dumais
Ptie 16-A	Fabrique de la paroisse de Sainte-Florence
Ptie 16-A	Charles-Benoît Gendron
Ptie 16-A	Huguette Côté-Barrest
Ptie 16-A	La Banque Nationale
Ptie 16-A	Lucille Turcotte-Emond

---

ANNEXE 2

**Tableaux descriptifs des impacts  
par composantes environnementales**

TABLEAU 1: 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"> <li>Aménagement d'un ponceau de 900 mm de diamètre et de 22 mètres de longueur.</li> <li>Traversée du ruisseau Levasseur ne modifiant pas son parcours actuel.</li> <li>Perte de berges colonisées par une végétation arbustive et herbacée suite à l'élargissement de l'emprise sur une longueur de 30 mètres.</li> </ul>	Ponctuelle	Faible	Faible
145+00	<ul style="list-style-type: none"> <li>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).</li> </ul>	Partielle	Faible	Faible
155+00 à 158+00	<ul style="list-style-type: none"> <li>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).</li> </ul>	Partielle	Faible	Faible
182+00	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aménagement d'un ponceau de 2,4 x 1,8 mètres et 33 mètres de longueur.</li> <li>Traversée du ruisseau Laville ne modifiant pas son parcours actuel.</li> <li>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.</li> </ul>	Ponctuelle	Faible	Faible
244+00 à 248+00	<ul style="list-style-type: none"> <li>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).</li> <li>Problèmes éventuels de stabilisation de pente et d'érosion en raison des déblais créés à flanc de colline.</li> </ul>	Ponctuelle	Faible	Faible
250+00 à 254+00	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aménagement d'un ponceau de 4,3 mètres x 2,4 mètres et d'une longueur de 23,8 mètres.</li> <li>Traversée du ruisseau Lajoie nécessitant sa relocalisation sur une distance de 130 mètres à l'extérieur de l'emprise actuelle.</li> <li>Perte d'aulnaie bien développée sur les berges (superficie de 1 350 mètres carrés)</li> <li>La partie du ruisseau affectée (segment 6) possède un fort potentiel pour l'élevage de jeunes salmonidés.</li> </ul>	Partielle	Moyenne	Moyenne
277+00 à 285+00	<ul style="list-style-type: none"> <li>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).</li> <li>Problèmes éventuels de stabilisation de pente et d'érosion en raison des déblais créés à même le flanc de la colline.</li> </ul>	Générale	Faible	Moyenne
291+00 à 298+00	<ul style="list-style-type: none"> <li>Destruction de l'ensemble d'un peuplement dont l'essence dominante est l'épinette blanche (étendue de 8 500 mètres carrés).</li> <li>Importants déblais occasionnant une modification sensible dans le profil de la colline et érosion potentielle.</li> </ul>	Générale	Faible	Moyenne

TABLEAU 2: 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 mètres 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 trouvant 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/chainage 145+00 à 151+00. Sectionnement d'une parcelle en friche de 28 900 mètres carrés dû à une servitude de drainage (chainage 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/chainages 155+00 à 158+00	Sectionnement d'une parcelle en pâturage de 3 600 mètres carrés/chainage 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 chainages 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 - chainage 272+00 à 277+00.	Faible
8	299+00 à 333+00	32 245 mètres carrés en culture et pâturage (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 - chainage 321+00 à 332+00.	Faible

(1) Numéro de référence au texte.

TABLEAU 3: 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.

TABLEAU 4: PROPRIETES AFFECTEES DONT LE BATIMENT PRINCIPAL EST A L'EXTÉRIEUR DE L'EMPRISE

NO BÂTI- MENT (1)	SUPERFICIE DES LOTS (m <sup>2</sup> )		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.

TABLEAU 5: PROPRIETES AFFECTEES SANS BATIMENT PRINCIPAL

IDENTIFICATION (NO BATIMENT OU CHAINAGE)	USAGE	SUPERFICIE DES LOTS (m <sup>2</sup> )			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.

TABLEAU 6: LES IMPACTS SUR LES COMPOSANTES PATRIMONIALE ET ARCHEOLOGIQUE

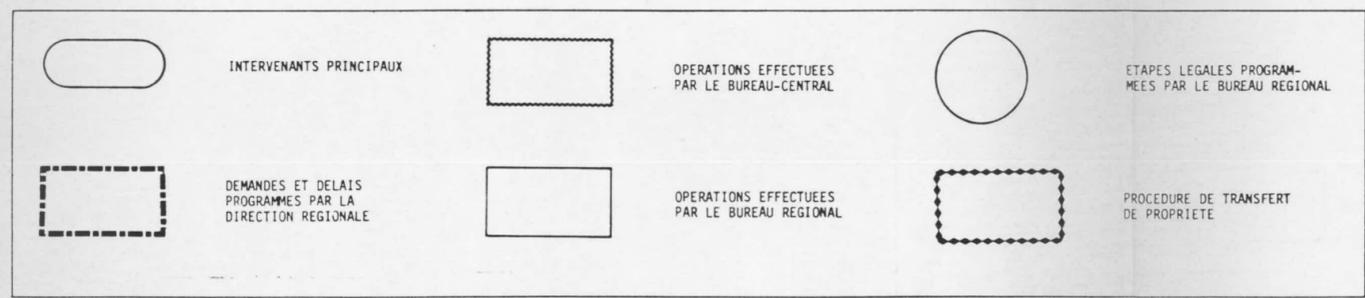
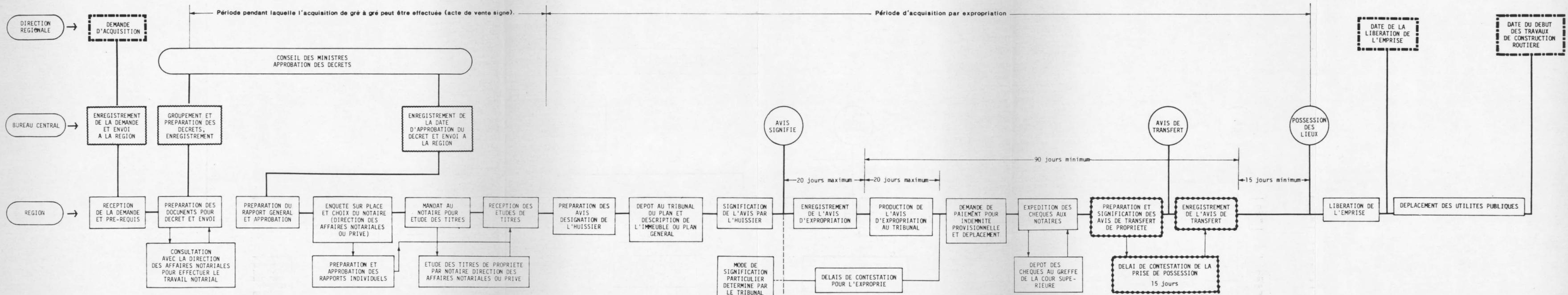
LOCALISATION	DESCRIPTION	EVALUATION DE L'IMPACT		
		ETENDUE	VALEUR ENVI- RONNEMENTALE	INTENSITE
<b><u>PATRIMOINE</u></b>				
Construction 2	Croix de chemin située dans l'emprise projetée	Générale	Faible	Moyenne
Bâtiment 9	Maison de courant cubique localisée dans l'emprise projetée	Générale	Faible	Moyenne
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 Causapsca	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
<b><u>ARCHEOLOGIE</u></b>				
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		

TABLEAU 7: LES IMPACTS SPECIFIQUES SUR LE MILIEU VISUEL

LOCALISATION/CHAINAGE	DESCRIPTION DE L'IMPACT	EVALUATION DE L'IMPACT		
		ETENDUE	VALEUR ENVIRONNEMENTALE	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

ANNEXE 3  
**Cheminement  
de l'expropriation**

**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. Silvestre* Date: *Sept 84*

Échelle: \_\_\_\_\_ NO: \_\_\_\_\_

MINISTERE DES TRANSPORTS



QTR A 137 530