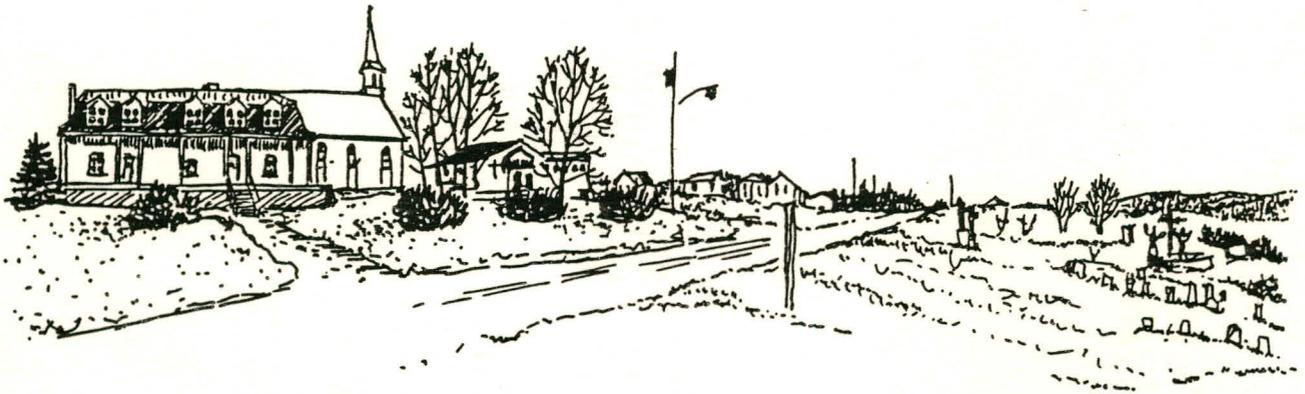




Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports  
Service de l'Environnement



Étude environnementale  
Réaménagement des routes 132-197  
Saint-Majorique

CANQ  
TR  
GE  
PR  
193  
Rés.

opatique inc.  
D'Auteuil  
ébec, Qué.  
4C2

Résumé

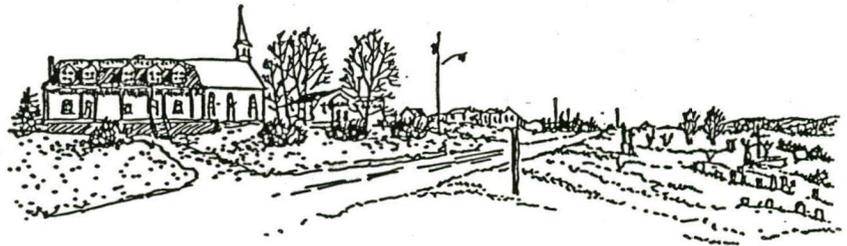
Juin  
1987

613

552002

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

**ÉTUDE  
ENVIRONNEMENTALE  
RÉAMÉNAGEMENT  
DES ROUTES  
132-197  
SAINT-MAJORIQUE**



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

CANQ  
TR  
GE  
PR  
193  
Riv.

## LISTE DES PARTICIPANTS

---

MINISTERE DES TRANSPORTS

---

Monsieur Daniel Waltz,	écologiste, chef du service de l'Environnement
Monsieur Claude Mathieu,	écologiste, chef de la section centre de la division des Etudes environnementales
Monsieur Pierre Pontbriand,	biologiste, chargé de projet
Monsieur Hrant Khandjian,	technicien graphiste
Madame Ginette Lalonde,	architecte paysagiste
Monsieur Gérard Lemelin,	urbaniste
Monsieur Jean-Pierre Panet,	ingénieur
Monsieur Denis Roy,	archéologue

---

URBATIQUE INC.

---

Monsieur Jean-Luc Allard,	acousticien (SNC)
Monsieur Charles Auger,	technicien
Monsieur Michel Brindamour,	biologiste (consultant)
Madame Colette Cliche,	dessinatrice
Monsieur Jacques Deschênes,	biologiste
Monsieur Claude Guérin,	technicien en cartographie
Madame Marie-Andrée Gravel,	architecte du paysage
Monsieur Yvon Jobin,	ingénieur en circulation (consultant)
Madame Christine Lajoie,	architecte du paysage
Madame Marie Lamonde,	secrétaire
Monsieur Denis Lamontagne,	biologiste

---

**LISTE DES PARTICIPANTS (suite)**

---

**URBATIQUE INC. (suite)**

---

Madame Louise Létourneau,	biologiste-urbaniste
Madame Carmen Michaud,	secrétaire
Monsieur Martin Painchaud,	géographe
Madame Francine Picard-Brunet,	agronome
Monsieur Nicolas St-Cyr,	géomorphologue
Monsieur François Toupin,	technicien en cartographie
Madame Hélène Touzel,	archéologue
Monsieur Jean Tremblay,	biologiste
 <b>Responsable de l'étude:</b>	
Monsieur Jean-Paul Gravel,	économiste-urbaniste
Monsieur Gaétan Robert,	ingénieur-urbaniste

---

<u>TABLE DES MATIERES</u>	iii
	Page
LISTE DES PARTICIPANTS	i
LISTE DES TABLEAUX	vi
LISTE DES FIGURES	vii
<u>1. PROBLEMATIQUE ET JUSTIFICATION</u>	1
1.1 <u>CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DES ROUTES 197 ET 132 A SAINT-MAJORIQUE</u>	1
1.2 <u>CIRCULATION, CAPACITE</u>	1
1.3 <u>RECHERCHE DE SOLUTIONS</u>	3
<u>2. INVENTAIRE</u>	7
2.1 <u>MILIEU BIOPHYSIQUE</u>	7
2.1.1 <u>PHYSIOGRAPHIE ET HYDROLOGIE</u>	7
2.1.2 <u>VEGETATION</u>	7
2.1.3 <u>FAUNE</u>	8
2.1.3.1 Mammifères	8
2.1.3.2 Oiseaux	8
2.1.3.3 Poissons	8

TABLE DES MATIERES

	Page
<u>2.2 MILIEU HUMAIN</u>	9
<u>2.2.1 CONTEXTE REGIONAL</u>	9
<u>2.2.2 UTILISATION DU SOL</u>	9
<u>2.2.3 PATRIMOINE</u>	9
<u>2.2.4 ANTHROPOLOGIE URBAINE</u>	10
<u>2.3 MILIEU VISUEL</u>	10
<u>2.4 MILIEU SONORE</u>	10
<u>3. CHOIX DES VARIANTES</u>	12
<u>4. IDENTIFICATION ET EVALUATION DES IMPACTS</u>	14
<u>5. RECOMMANDATIONS</u>	16
<u>5.1 CHOIX DE LA VARIANTE</u>	16
<u>5.2 MESURES DE MITIGATION</u>	17
<u>5.2.1 TRONCON ENTRE LES ROUTES 197 ET 132</u>	17
<u>5.2.2 TRONCON "SUD" (ENTRE LA ROUTE 132 ET LE PONT DE LA RIVIERE DARTMOUTH)</u>	17
5.2.2.1 Mesures de mitigation exceptionnelles	17
5.2.2.2 Mesures de mitigation courantes	18

TABLE DES MATIERES

---

<u>5.3</u>	<u>SUIVI ENVIRONNEMENTAL</u>	19
5.3.1	AMENAGEMENTS DANS LA FUTURE EMPRISE ET DANS L'EMPRISE DESAFFECTEE	20
<u>5.3.2</u>	<u>SOURCES D'EAU POTABLE (PUITS)</u>	20

ANNEXE I: FICHES D'IMPACT

---

LISTE DES TABLEAUX

---

	Page
TABLEAU I: CARACTERISTIQUES GOOMETRIQUES	2
TABLEAU II: EVOLUTION DE LA CIRCULATION	4
TABLEAU III: GRILLE DECISIONNELLE	13

---

LISTE DES FIGURES

---

	Page
FIGURE 1: PROFIL EN TRAVERS, ROUTES NUMEROTEES EN MILIEU RURAL (TYPE B)	5
FIGURE 2: ROUTE PRINCIPALE OU REGIONALE A VOIES CONTIGUES EN MILIEU URBAIN	6
FIGURE 3: GRILLE D'EVALUATION DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT	15

---

## 1. PROBLEMATIQUE ET JUSTIFICATION

Le projet de "Réaménagement des routes 197 et 132 à Saint-Majorique" s'inscrit dans un plan d'ensemble visant l'amélioration du réseau routier ceinturant la région Bas-Saint-Laurent / Gaspésie et plus spécifiquement le réaménagement des routes 197 et 132 entre Rivière-au-Renard et Gaspé. La présente étude couvre une distance de l'ordre de 3 à 4 kilomètres entre la fin des travaux du tronçon de la route 197 déjà réaménagé et la partie nord du pont de la rivière Dartmouth.

### 1.1 CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DES ROUTES 197 ET 132 A SAINT-MAJORIQUE

A l'intérieur des limites de ce projet, les routes 197 et 132 présentent respectivement des plate-formes de roulement de 6,70 m et 6,08 m et des accotements variant de 0,9 m à 1,5 m. Le tableau I présente les principales caractéristiques géométriques des routes 197 et 132.

Il existe trois courbes sous-standards et une pente critique dans les limites du projet, soit aux intersections des routes 197 et 132, entre la route menant à Cortéreal et le pont de la rivière Dartmouth. Le dégagement latéral est faible en raison de l'inclinaison du terrain, des accotements étroits et de la proximité de certaines maisons. La dénivellation, opposée de chaque côté de la route, rend l'accès aux propriétés difficile dans plusieurs cas.

### 1.2 CIRCULATION, CAPACITE

Les débits de circulation sur les routes 197 et 132 dans le secteur nord de Gaspé ont été à la hausse entre 1972 et 1979. Le contexte économique difficile des années 1982 et 1983 a amené une baisse importante des débits de circulation. Les derniers

TABLEAU I: CARACTERISTIQUES GEOMETRIQUES

CHAINAGE DE	A	LONG. (m)	LARGEUR (m)						VIT. AFF.			LARGEUR EMPRISE (m)				
			PAV. *	**	***	2 ACC. *	**	***	VBM (km/h) *	*	**	*	*	**		
<u>ROUTE 132, A L'ETUDE</u>																
0	1495	1495	6,08	7,3	7,0	3,0	6,0	5,0	90	100	80	90	20,1		40	15
1495	2338	843	6,08	7,3	7,0	3,0	6,0	5,0	90	100	80	50	20,1		40	15
2338	2397	59	6,08	7,3	7,0	1,8	6,0	5,0	90	100	80	50	13,7		40	15
2397	2622	225	6,08	7,3	7,0	3,0	6,0	5,0	67	100	80	50	13,7	et 20,1	40	15
2622	3738	1116	6,08	7,3	7,0	3,0	6,0	5,0	80	100	80	90	20,1		40	15
<u>ROUTE 197, A L'ETUDE</u>																
0	600	600	6,70	7,3		1,8	6,0		90	100		90	20,1		40	
600	7453	6853	7,30	7,3		6,0	6,0		100	100		90	36,6		40	

SOURCE: Ministère des Transport  
 Direction générale du génie  
 Service des relevés techniques

ABREVIATIONS UTILISEES

LONG.: longueur  
 (m) : mètres  
 PAV. : pavage  
 ACC. : accotement

0 : ondulé  
 VBM : vitesse de base moyenne  
 VIT. AFF.: vitesse affichée

- \* Largeur actuelle
- \*\* Caractéristiques géométriques correspondant à la section-type D-2301 (routes numérotées en milieu rural type B), dont la DJMA est plus grand que 2000.
- \*\*\* Caractéristiques géométriques correspondant à la section-type D-2309-B (modifiée) (route principale ou régionale à voies contigues en milieu urbain).

enregistrements des débits de circulation (10-10-86) montrent une hausse importante des débits de circulation par rapport à la situation des années 1982 et 1983 (tableau II).

La capacité de la pente critique au niveau de service "D" est présentement dépassée.

---

### 1.3 RECHERCHE DE SOLUTIONS

---

Pour résoudre les problèmes recensés à l'intérieur de Saint-Majorique (faible largeur de la surface pavée et des accotements, pente critique, courbes sous-standards, capacité atteinte), un certain nombre de solutions ont été envisagées. Initialement, le projet d'un nouveau tracé a été élaboré par le ministère des Transports du Québec. D'autres solutions ont ensuite été élaborées, soit le réaménagement de la route actuelle et des tracés de route passant au nord de la localité de Saint-Majorique qui rejoignent le pont sur la rivière Dartmouth (voir carte 1).

A l'exception de la solution de réaménagement de la route actuelle qui comporte les caractéristiques d'une route de type urbain avec une emprise de 15 mètres (figure 1), toutes les autres variantes sont du type de route à 2 voies, de type rural avec une emprise de 40 mètres (figure 2). Ces variantes ont été établies selon les critères de base suivants: la nécessité de joindre le point A au point B en perturbant le moins possible l'environnement et présenter les meilleures caractéristiques techniques possibles.

Le problème majeur est la correction de la géométrie de la route actuelle qui est déficiente par endroits. Des corrections à la géométrie sont nécessaires pour assurer une continuité dans les caractéristiques techniques des routes 197 et 132 et pour améliorer les aspects sécuritaire et fonctionnel de ces routes.

---

TABLEAU II: EVOLUTION DE LA CIRCULATION

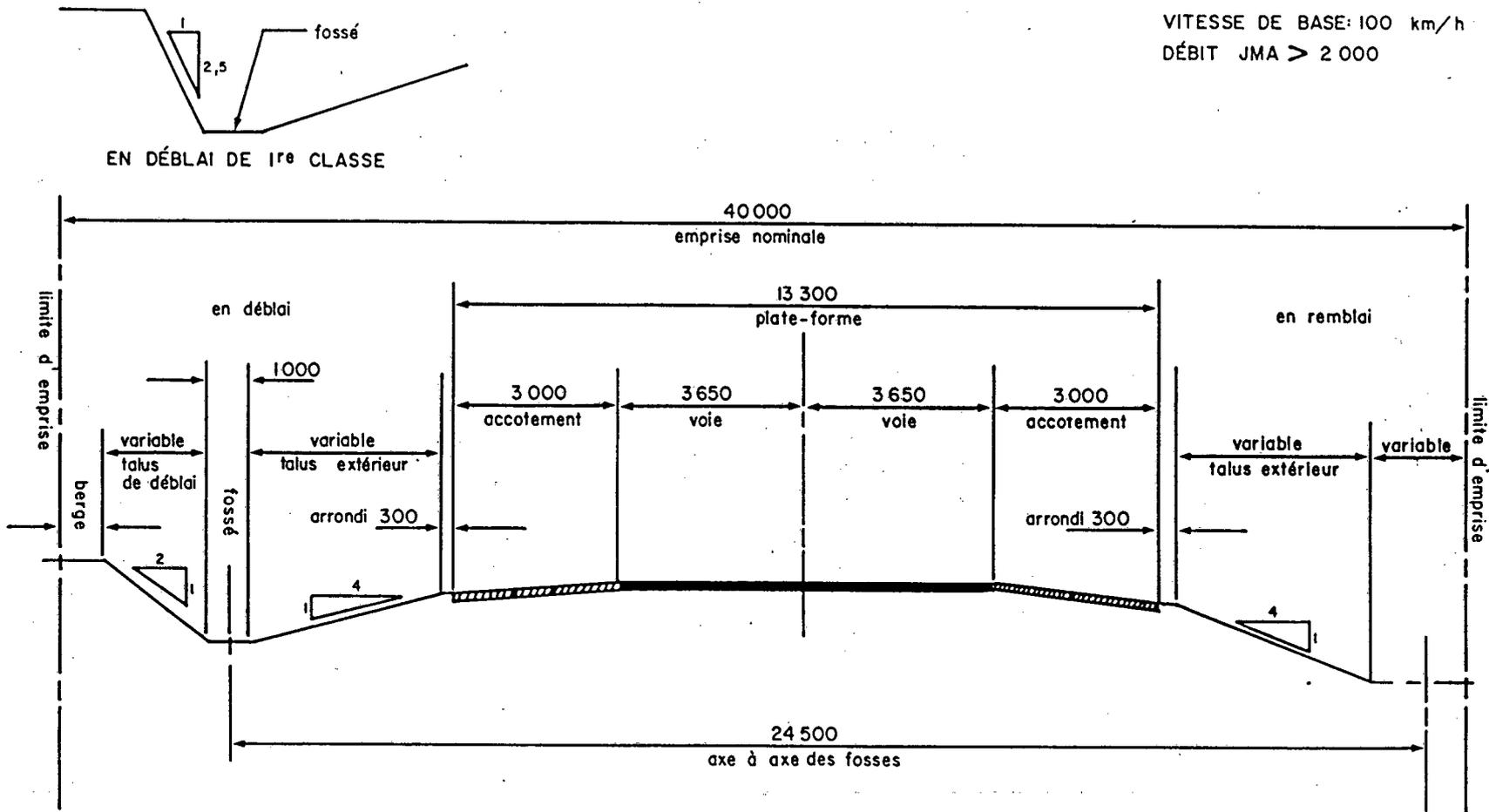
	1972	1974	1976	1978	1979	1982	1983	1986
<b>Poste 1</b>								
D.J.M.A.	906	1005	1125	1200	1260	960	--	--
D.J.M.E.	<u>1414</u>	<u>1570</u>	<u>1825</u>	<u>1740</u>	<u>1830</u>	<u>1365</u>	<u>--</u>	<u>--</u>
<b>Poste 2</b>								
D.J.M.A.	1140	1265	1238	1840	1930	1430	--	--
D.J.M.E.	<u>1780</u>	<u>1975</u>	<u>2073</u>	<u>2320</u>	<u>2435</u>	<u>1920</u>	<u>--</u>	<u>--</u>
<b>Poste 3</b>								
D.J.M.A.	2429	2500	2800	3268	3430	3000	2800	--
D.J.M.E.	<u>3230</u>	<u>3750</u>	<u>4300</u>	<u>4099</u>	<u>4300</u>	<u>3700</u>	<u>3750</u>	<u>--</u>
<b>Poste 4</b>								
D.J.M.A.	--	--	--	--	--	--	--	3727
D.J.M.E.	<u>--</u>	<u>4539</u>						

Localisation des points de comptages (figure 3)

- Poste 1: sur la route 132 à Rose Bridge, 2,4 kilomètres à l'est de la route 197.  
 Poste 2: sur la route 197 à 3,2 kilomètres au nord de la route 132.  
 Poste 3: sur la route 132 au sud du pont de la rivière Dartmouth (Pointe-Navarre).  
 Poste 4: sur la route 132 au nord du pont de la rivière Dartmouth intersection avec le chemin de Cortéreal.

D.J.M.A.: Débit journalier moyen annuel  
 D.J.M.E.: Débit journalier moyen en été

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



TYPE B: ROUTE PRINCIPALE

NOTES: Lorsqu'on prévoit une glissière de sécurité, une berme de 1 m est requise en sur largeur à l'accotement.

Pour des remblais jusqu'à 2 m de hauteur, on conserve la même emprise et la même distance des fossés en faisant varier la pente du talus extérieur; pour des hauteurs supérieures à 2 m, la distance des fossés varie de manière que la pente du talus extérieur n'excède pas 1V:2H et l'emprise est élargie au besoin.

FIGURE 1: PROFIL EN TRAVERS  
 ROUTES NUMEROTEES  
 EN MILIEU RURAL (TYPE B)

D-2301  
 80-06-01

DEUX VOIES AVEC ACCOTEMENTS DES DEUX COTÉS

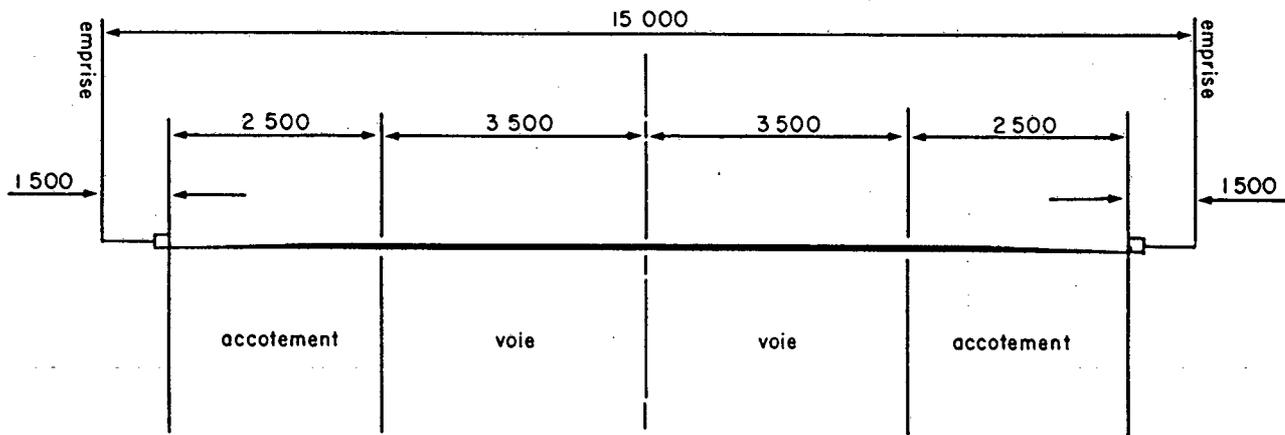


FIGURE 2: ROUTE PRINCIPALE OU REGIONALE  
A VOIES CONTIGUES  
EN MILIEU URBAIN

D - 2309  
80 - 06 - 01

---

## 2. INVENTAIRE

---

### 2.1 MILIEU BIOPHYSIQUE

---

#### 2.1.1 PHYSIOGRAPHIE ET HYDROLOGIE

---

La zone d'étude, située sur la rive nord de la rivière Dartmouth est un exemple de vallées de basse altitude du massif gaspésien. Les formations rocheuses se présentent en bancs de grès allongés parallèlement à la rivière. Le relief se présente d'abord en une plaine alluvionnaire et argileuse qui se termine par un escarpement rocheux relativement faible de moins de 5 mètres.

La rivière Dartmouth au niveau de Saint-Majorique présente les caractéristiques d'un estuaire où l'influence de l'intrusion marine dépend des périodes de flux et de reflux des marées. Une bonne portion de la surface de la rivière s'assèche à marée basse.

#### 2.1.2 VEGETATION

---

La forêt couvre environ les 2/3 de la zone d'étude. La végétation arborescente est composée par ordre d'importance de résineux, de forêts mixtes et de feuillus. Les principales espèces arborescentes sont le sapin baumier, l'épinette blanche, le bouleau blanc, le peuplier faux-tremble. Quelques épinettes noires se retrouvent à proximité d'une tourbière située au nord-ouest de la zone d'étude et le long du ruisseau des Atocas à travers les aulnes rugueux. Il existe un boisé présentant un intérêt particulier. Il s'agit d'un peuplement de mélèzes situé à proximité de l'intersection des routes 197 et 132. Ce type de peuplement forestier est rare dans la région.

La végétation aquatique est aussi un élément important dans l'aire d'étude. La végétation occupant l'hydrolittoral de la rivière Dartmouth est typique des marais salés intertidaux du golfe du Saint-Laurent. Ces milieux sont très dynamiques et jouent un rôle important dans la productivité biologique de l'estuaire du Saint-Laurent.

### 2.1.3 FAUNE

---

#### 2.1.3.1 Mammifères

Le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche possède peu de données sur la faune terrestre. Le cerf de virginie et l'orignal se rencontrent occasionnellement à l'intérieur de la zone d'étude, car il existe de petits ravages pour ces deux espèces à quelques kilomètres à l'extérieur de la zone d'étude. La quantité d'animaux à fourrure est assez réduite, mais les espèces suivantes peuvent être rencontrées: le vison, la loutre, le rat musqué, l'ours noir et le renard roux. Les deux espèces de petit gibier que l'on rencontre dans les boisés mixtes, les peuplements en régénération et les aulnaies sont la gélinotte huppée et le lièvre d'Amérique. La faible densité de ces boisés est par contre un facteur limitant pour ces populations.

#### 2.1.3.2 Oiseaux

L'estuaire de la rivière Dartmouth est classé par le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche (M.L.C.P.) pour son marais estuarien d'importance régionale, car il y recèle une faune abondante et diversifiée, caractérisée par l'abondance de la sauvagine (bernache du Canada, bernache cravant, canard noir, colvert, sarcelle, pilet). Outre la sauvagine, plusieurs espèces d'oiseaux aquatiques utilisent la zone d'étude (héron, bécasseau, etc).

#### 2.1.3.3 Poissons

Les principales espèces de poissons recensés dans la rivière Dartmouth sont le saumon de l'Atlantique, la truite mouchetée (truite de mer), le capelan, l'éperlan. Ces poissons utilisent l'estuaire de la rivière Dartmouth comme couloir de migration. L'article 31 de la Loi sur les pêcheries du Canada assure la protection de l'habitat du poisson depuis 1977. Dans la loi sur les pêcheries, l'expression "habitat du poisson" est définie comme suit:

"Les frayères, les réserves de nourriture et les aires d'alevinage, d'élevage et de migration dont dépend directement ou indirectement la survie des poissons"  
(Article 31 (5)).

L'estuaire de la rivière Dartmouth constitue un élément de première importance de l'environnement biophysique de Saint-Majorique.

---

## 2.2 MILIEU HUMAIN

---

### 2.2.1 CONTEXTE REGIONAL

---

La localité de Saint-Majorique fait partie de la ville de Gaspé depuis décembre 1970. La majorité de sa population active travaille dans les secteurs tertiaires de Gaspé. Le secteur agricole n'occupe que cinq agriculteurs. La structure démographique de Saint-Majorique est stable et aucun développement résidentiel n'est prévu dans les prochaines années.

### 2.2.2 UTILISATION DU SOL

---

Le domaine bâti se présente surtout sous une forme dispersée le long des routes 197 et 132. Près de 125 résidences se retrouvent de part et d'autre des routes 197 et 132. Les marges de recul sont variables, car les nombreuses expropriations faites par le ministère des Transports ont déstructuré l'alignement le long de la route 132. Treize commerces occupent la zone d'étude, le long de la route 132. Seule une station service peut être considérée comme un commerce de transit. Il n'y a aucun restaurant ou casse-croûte, ni boutique de souvenirs.

Les plus importants bâtiments sont l'église Saint-Majorique, l'école primaire, la salle de l'Age d'or et le bureau de poste. Un ciné-parc et un parc récréatif se situent à l'arrière-plan de la localité.

Le potentiel agricole de la zone d'étude est bon, puisqu'une bande de 0,1 à 1,0 km de sols de classe 3 s'étend depuis Cortéreal jusqu'à la route 197. Plus au nord, le potentiel agricole est très faible avec des sols de classe 7. Dans cette localité, les propriétaires n'ont pas suffisamment de terres pour vivre exclusivement de l'agriculture.

### 2.2.3 PATRIMOINE

---

Les éléments patrimoniaux suivants parsèment le territoire d'étude: l'église, le presbytère, le cimetière et ses monuments ainsi que l'école Notre-Dame du Sacré-Coeur. Une vingtaine de résidences datant du début du siècle confèrent au village de Saint-Majorique un intérêt particulier au niveau du patrimoine bâti.

Au niveau archéologique, aucun vestige n'a été découvert lors des inventaires de terrain, mais il demeure possible de rencontrer de

tels vestiges archéologiques dans le secteur et une surveillance archéologique au cours des travaux de construction sera nécessaire.

#### 2.2.4 ANTHROPOLOGIE URBAINE

Les résidents de Saint-Majorique perçoivent certains problèmes reliés à la route 132 actuelle. La plupart des gens pensent que la route doit être réaménagée et qu'il existe un réel besoin d'autant plus que l'expropriation est déjà complétée depuis plusieurs années.

#### 2.3 MILIEU VISUEL

La zone d'étude a été subdivisée en six unités de paysage.

- 1) Le plan d'eau du bassin du Nord-Ouest, limité à l'ouest par le pont;
- 2) le marais limité à l'est par le pont;
- 3) l'escarpement boisé;
- 4) la bande de terrain entre les résidences et l'escarpement;
- 5) le domaine bâti de Saint-Majorique;
- 6) les terres en friche au nord.

L'intérêt visuel des différentes unités de paysage varie de faible à fort. La rivière Dartmouth se divise en deux unités, soit le plan d'eau du bassin Nord-Ouest en aval du pont et le marais situé en amont du pont. Le domaine bâti de Saint-Majorique se caractérise par son développement linéaire traditionnel et la place de l'église. La rivière Dartmouth et le domaine bâti de Saint-Majorique sont les deux aspects majeurs du paysage du village de Saint-Majorique.

#### 2.4 MILIEU SONORE

Le niveau sonore actuel dans le village de Saint-Majorique est directement relié au nombre de véhicules circulant sur les routes 197 et 132, aux vitesses des véhicules sur ces routes et de la proximité des habitations à la route. Dans la zone où la limite de vitesse est de 50 km/h, le niveau sonore est acceptable (60 dB(A)), alors que dans la zone à 90 km/h, le niveau sonore augmente de 5 à 6 dB(A) pour des débits équivalents. Du côté sud de la route 132, les résidences se retrouvent à une distance de 14

à 28 mètres du centre de la route et elles subissent un impact sonore assez élevé, variant de 62 à 66 dB(A). Du côté nord, les résidences subissent des niveaux très variables compte tenu de leur localisation. De façon générale, les résidences situées à plus de 25 mètres subissent un niveau sonore acceptable. Environ une dizaine de résidences subissent un niveau sonore assez élevé dépassant les 65 dB(A).

---

---

### 3. CHOIX DES VARIANTES

---

Les six variantes envisagées (voir carte 1) affectent à divers degrés l'environnement biophysique, humain et visuel de Saint-Majorique et comportent des caractéristiques techniques plus ou moins bonnes. Le bilan des critères décisionnels ayant servi au choix des variantes optimales apparaît au tableau III. Seules les variantes "sud" et "réaménagement de la route actuelle" rencontrent les deux critères de base de sélection soit améliorer les caractéristiques des routes 197 et 132 et ne pas perturber les éléments essentiels de l'environnement.

---

TABLEAU III : GRILLE DECISIONNELLE

	VARIANTES	REAMENAGEMENT ROUTE ACT.	NORD-AXE A NIVEAU	NORD-AXE ETAGE	NORD-OUEST	SUD	STATU QUO
BIOPHYSIQUE	Rivière Dartmouth				●	●	
	Mélèzin	●				●	
	Boisé longeant la rive nord					●	
	Classement biophysique	2 <sup>e</sup>	1 <sup>er</sup>	1 <sup>er</sup>	3 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>	1 <sup>er</sup>
HUMAIN	Centre du village église, cimetière, etc.		●	●			
	Noyau urbain		●	●	●		
	Milieu bâti de forte densité	●					
	Milieu bâti de moindre densité	●			●		
	Equipements récréatifs		●	●			
	Ciné-parc						
	Plantation de pins rouges		●	●	●		
	Terre en friche (classe 3)		●	●	●		
	Classement humain	2 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	1 <sup>er</sup>	1 <sup>er</sup>
VISUEL	La place de l'église		●	●			
	Le marais					●	
	Développement linéaire traditionnel	●	●	●	●		
	Mélèzin	●				●	
	Plan d'eau unité de paysage 1					●	
	Escarpement boisé					●	
	Classement visuel	3 <sup>e</sup>	5 <sup>e</sup>	5 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>	1 <sup>er</sup>
Classement environnemental	4 <sup>e</sup>	5 <sup>e</sup>	5 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>	1 <sup>er</sup>	

ASPECTS TECHNIQUES	Longueur de parcours (A à B)	3.10km	3.31km	3.31 km	3.76 km	2,84 km	4.14 km
	Sécurité de l'intersection	+ ?	+ ?	+	+ ???	+	??
	Géométrie de la route	+ ???	+ ? <sub>p</sub>	+ ? <sub>p</sub>	+ ??? <sub>p</sub>	+	???
	Fluidité de la circulation	?	+ ?	+	+ ?	+	??
	Capacité de la route	?	+	+	+	+	?
	Classement technique	4 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>	5 <sup>e</sup>	1 <sup>er</sup>	6 <sup>e</sup>
SYNTHESE DES VARIANTES	à rejeter		Environnement	Environnement	Technique		Technique
	à retenir	✓				✓	

●	CONTRAINTE	+	AMELIORATION
●	RESISTANCE TRES FORTE	?	PROBLEMATIQUE
●	RESISTANCE FORTE	✓	VARIANTE RETENUES
●	RESISTANCE MOYENNE	p	PENTE FORTE

---

#### 4. IDENTIFICATION ET EVALUATION DES IMPACTS

---

Les deux variantes retenues comportent un tronçon qui leur est commun. Celles-ci ont été segmentée en trois tronçons pour faciliter la présentation des impacts de ce projet. Les trois tronçons sont:

- tronçon "sud" entre le pont de la rivière Dartmouth et la route 132;
- tronçon "réaménagement de la route actuelle" entre le pont de la rivière Dartmouth et la route 132;
- tronçon commun entre les routes 197 et 132.

La grille d'évaluation des impacts (figure 3) et la carte 2 présentent l'analyse des impacts sur l'environnement pour ces trois tronçons. Le détail de la description des impacts sur l'environnement apparaît à l'annexe 1. Le tronçon "sud" présente deux impacts majeurs reliés à des travaux de remblayage dans la rivière Dartmouth (milieux biophysique et visuel) alors que le tronçon "réaménagement de la route actuelle" présente deux impacts majeurs dus à l'expropriation de 14 résidences (milieu bâti de forte densité et structure du village).

Les deux impacts majeurs du tronçon "sud" peuvent être mitigés par l'application de mesures correctives exceptionnelles qui seront coûteuses à réaliser. Par contre, les deux impacts majeurs du tronçon "réaménagement de la route actuelle" sur le milieu bâti de forte densité et sur la structure du village ne peuvent pas être mitigés.

Le tronçon commun entre les routes 197 et 132 affecte peu l'environnement de Saint-Majorique et peut être réalisé sans délai.

---



---

## 5. RECOMMANDATIONS

---

---

### 5.1 CHOIX DE LA VARIANTE

---

Le réaménagement des routes 197 et 132 sur une longueur d'environ 4 kilomètres à Saint-Majorique peut se réaliser en deux parties, soit la section entre la route 197 et la route 132 et la section entre la route 132 et le pont de la rivière Dartmouth.

La première partie entre la route 197 et la route 132 peut se réaliser sans délai, car les impacts sur l'environnement sont peu nombreux et de niveaux moyens à faibles. De plus, des mesures de mitigation peuvent même diminuer ces impacts. Ce réaménagement aurait même des impacts positifs pour les résidences situées dans l'axe de la future route.

La deuxième partie, entre la route 132 et le pont de la rivière Dartmouth, soulève des impacts forts sur l'environnement dans le cas des deux tronçons analysés.

Le tronçon "réaménagement de la route actuelle" présente deux impacts forts sur le milieu humain reliés à l'expropriation de quatorze résidences du côté sud de la route 132. Cette expropriation affecte de façon sévère toute la zone du milieu bâti de forte densité située du côté sud de la route 132, à proximité du centre du village de Saint-Majorique, et contribue à déstructurer le village de Saint-Majorique. Ces deux impacts forts sur le milieu humain de Saint-Majorique rendent ce tronçon inacceptable, car aucune mesure de mitigation adéquate ne peut diminuer cet impact, de sorte que l'intégrité du milieu humain de cette localité est directement menacée par ce tronçon.

Le tronçon "sud" présente aussi deux impacts forts sur l'environnement, associés à la construction d'un remblai de grande dimension (100 000 mètres cubes), dans un secteur important de l'écosystème de la rivière Dartmouth. Ce remblai amène la destruction de 3,6 hectares d'habitats fauniques pour le poisson et la sauvagine reconnus par les organismes gouvernementaux concernés. Les politiques actuelles au niveau de la protection des zones humides au Québec, ainsi que la protection des habitats

fauniques et la Loi fédérale sur la protection de l'habitat du poisson font que cette intervention dans l'écosystème de cette rivière constitue un impact fort sur le milieu biophysique de cette région. Ce remblai modifiera aussi de façon considérable le paysage du marais dans ce secteur. La réalisation d'un tel projet doit être conditionnelle à la mise en place de mesures de mitigation exceptionnelles, pour minimiser ces impacts forts. Le tronçon "sud" peut être réalisé seulement si les mesures de mitigation prévues sont respectées.

## 5.2 MESURES DE MITIGATION

### 5.2.1 TRONCON ENTRE LES ROUTES 197 ET 132

- 1) Concevoir les travaux de drainage de la future route, de façon à ne pas assécher le terrain occupé par le mélèze.
- 2) Mettre en place une signalisation adéquate pour assurer un flux routier normal en séparant les voies d'évitement et les voies de transit au niveau des intersections, de façon à bien desservir les zones habitées en bordure des routes actuelles (197 et 132) et le secteur du parc Forillon. Deux endroits stratégiques seront à considérer, soit la jonction de la nouvelle route avec la route 132 actuelle et la jonction de la nouvelle route avec la route 197.
- 3) Contrôler le niveau sonore émis par les camions lourds en s'assurant que leur silencieux soit adéquat.
- 4) Contrôler l'horaire de travail des camions lourds pour éliminer l'impact sonore pendant les périodes de la soirée et de la nuit.

### 5.2.2 TRONCON "SUD" (ENTRE LA ROUTE 132 ET LE PONT DE LA RIVIERE DARTMOUTH)

#### 5.2.2.1 Mesures de mitigation exceptionnelles

- 1) Pour accéder facilement à Cortéreal, aménager un nouvel accès sur la rive nord, en milieu terrestre, tel que présenté à la carte 2. Ceci permettra l'élimination d'une partie de la structure du remblai actuel sur la rivière Dartmouth et diminuer la perte d'habitats fauniques de 3,6 hectares à 1,18 hectare.

- 2) Procéder à l'enlèvement de la jetée actuelle entre la rive nord et la jonction de la nouvelle route avec le pont de la rivière Dartmouth, en enlevant les matériaux du remblai jusqu'au niveau moyen de la mer.
- 3) Réaménager cette zone en marais salé (haute slikke) en réimplantant des flots de Spartine alterniflore prélevés dans la partie amont de la rivière Dartmouth.
- 4) Installer des ponceaux de grand diamètre dans le remblai de la nouvelle route en s'assurant que la base des ponceaux sera au niveau du fond naturel de la rivière une fois que le remblai sera construit, pour maintenir le mouvement de l'eau de part et d'autre de la structure, en fonction des marées.

#### 5.2.2.2 Mesures de mitigation courantes

- 1) Minimiser les travaux de remblayage à la surface nécessaire pour assurer la stabilité du remblai.
- 2) Procéder à l'enrochement du remblai au fur et à mesure de sa construction pour éviter son érosion par les vagues et les courants de marée et ainsi minimiser l'augmentation de la turbidité dans les environs des travaux.
- 3) Eviter tous les travaux de remblayage dans la rivière Dartmouth lorsqu'il y a conjugaison d'une période de marée haute de vive-eau et de forts vents de direction sud-ouest.
- 4) Eviter tous les travaux de remblayage durant la période de montaison du saumon et de la truite de mer, soit du début juin à la fin août.
- 5) Minimiser les travaux de déboisement dans la zone de l'escarpement boisé à la largeur de l'emprise. Dans les cinq derniers mètres de l'emprise, conserver la strate arbustive en procédant à une coupe sélective des arbres d'un diamètre supérieur à 5 cm, de façon à minimiser les perturbations au niveau du sol forestier et assurer la protection des racines des gros arbres situés de chaque côté de l'emprise.
- 6) Mettre en place une signalisation adéquate pour assurer un flux routier normal en séparant les voies d'évitement et les voies de transit au niveau des entrées et des sorties, de façon à bien desservir les zones habitées en bordure de la route 132, Cortéreal et le centre du village de Saint-Majorique. Deux endroits stratégiques sont à

considérer, soit le secteur du pont de la rivière Dartmouth et la jonction de la nouvelle route avec la route 132.

- 7) Contrôler le niveau sonore émis par les camions lourds en s'assurant que leur silencieux soit adéquat.
- 8) Contrôler l'horaire de travail des camions lourds pour éliminer l'impact sonore pendant les périodes de la soirée et de la nuit.
- 9) Utiliser de la machinerie ayant des systèmes de silencieux adéquat.
- 10) Utiliser des détonateurs à micro-retardement lors des travaux d'excavation et de dynamitage dans la zone de l'escarpement boisé.
- 11) Mettre en place un programme de surveillance archéologique lors des travaux de construction de la route.
- 12) Etudier l'aménagement possible d'un belvédère en bordure de la nouvelle route sur les lots 2-C4 Pt et 2-C5 Pt (carte 2).
- 13) Procéder à la revégétalisation de la partie supérieure du remblai située au-dessus de la marée maximale moyenne annuelle.
- 14) Installer, sur le remblai, une glissière de sécurité qui laisse aux usagers une ouverture visuelle sur le marais.

### 5.3 SUIVI ENVIRONNEMENTAL

Compte tenu de la sensibilité du milieu, du type des impacts environnementaux appréhendés et de la nature des mesures de mitigation proposées, nous considérons qu'un suivi environnemental devra être effectué à différentes étapes de la construction, soit avant, durant et après celle-ci. Signalons que ce suivi environnemental particulier se fera en complément de la surveillance des travaux qui se fait sur chaque chantier de construction. Le suivi environnemental concernera deux éléments principaux, à savoir:

- 1) les aménagements à effectuer dans la future emprise de la route et dans l'emprise désaffectée;
- 2) l'évolution de la qualité de l'eau des puits d'alimentation en eau potable.

### 5.3.1 AMENAGEMENTS DANS LA FUTURE EMPRISE ET DANS L'EMPRISE DESAFFECTEE

---

Un plan d'aménagement de la partie du marais intertidal affectée par le projet sera élaboré, tout particulièrement en ce qui concerne l'installation des ponceaux et l'enlèvement de la jetée. Ce plan d'aménagement identifiera le niveau auquel les ponceaux en travers de la future jetée devront être installés de même que le niveau jusqu'où la structure de la jetée actuelle sera excavée. Les abords de la future route et du nouveau raccordement vers Saint-Majorique feront aussi l'objet d'un plan d'aménagement, qui inclura les limites du déboisement à effectuer en plus de préciser les endroits à ensemercer ou à replanter en espèces ligneuses.

Afin d'obtenir une base de comparaison qui permettra de juger des effets des travaux effectués dans la rivière Dartmouth, un programme de mesures et d'échantillonnage sera réalisé avant le début des travaux de construction. Ceci permettra de caractériser l'état actuel de cette partie de l'estuaire en fonction des principaux paramètres écologiques concernés.

Durant la période de construction, principalement en cours de remblayage pour la future chaussée et pendant la période de récupération de l'ancienne jetée, des visites seront effectuées sur le chantier par les spécialistes en charge du suivi environnemental afin d'éviter que des opérations non compatibles avec les aménagements prévus ne soient engagées jusqu'à un point de non-retour. Lorsque les travaux de construction et d'aménagement seront complétés, un programme d'inventaires et d'analyse sera effectué afin de mesurer les principales composantes environnementales qui pourraient avoir été affectées par le projet de construction.

Ce programme s'étendra sur un minimum de deux ans après la fin des travaux d'aménagement et se poursuivra, le cas échéant. Il donnera lieu, si cela est nécessaire, à des retouches fonctionnelles des mesures de mitigation afin d'atteindre les objectifs prévus. Rappelons que ces objectifs, en ce qui concerne la rivière Dartmouth, sont principalement de rétablir la circulation de l'eau et des organismes aquatiques, de minimiser les pertes en superficies sur l'estran et de favoriser la recolonisation de l'espace occupé par l'ancienne jetée.

### 5.3.2 SOURCES D'EAU POTABLE (PUITS)

---

Le ministère des Transports du Québec utilise presque exclusivement un mélange de chlorures de sodium et de calcium pour l'entretien de son réseau routier en hiver. Ces trois ions inorganiques sont donc susceptibles de se retrouver en plus

grandes concentrations dans les nappes d'eau de surface ainsi que dans les puits des particuliers résidant en bordure des routes.

Le "USPHS", agence américaine de santé publique, recommande pour des considérations de goût que la concentration maximale de chlorures pour l'eau destinée à la consommation domestique n'excède pas 250 mg/l. En 1980, Environnement-Canada a publié une étude sur la qualité des eaux et sous le chapitre "chlorures", il est mentionné: "Même en grande quantité (600 mg/l), les chlorures n'ont pas de répercussions défavorables sur la santé des humains; toutefois, à cause du goût qu'ils donnent aux eaux, on a dû limiter les concentrations maximales de chlorures". Les eaux destinées à des utilisations domestiques, agricoles et industrielles devraient contenir moins de 250 mg/l de chlorure (Santé et Bien-Etre Social Canada, 1979; Ontario Ministry of the Environment, 1974). Quant au sodium, il est mentionné que les eaux d'alimentation ne devraient généralement pas contenir plus de 270 mg/l (Hart, 1974). Il est recommandé aux personnes suivant un régime hyposodique d'éviter de boire une eau contenant plus de 20 mg/l de sodium.

Les ions de chlorures étant les plus mobiles dans l'environnement, ils ont été retenus comme principal indicateur d'une contamination de la nappe d'eau due à l'entretien d'une artère routière.

Dans le cadre de ce projet particulier et compte tenu de ce qui a été dit précédemment, la concentration de 400 mg/l a été retenue comme seuil limite d'intervention compte tenu qu'à cette concentration, les chlorures sont facilement détectables par le goût bien qu'ils ne soient pas en concentration assez élevée pour porter atteinte à la santé des consommateurs. Il s'agit également d'un seuil rentable au niveau économique tout en étant acceptable sur un plan environnemental. Signalons que cette concentration de 400 mg/l a également été retenue comme seuil limite d'intervention par le ministère des Transports et des Communications de l'Ontario après de nombreuses études.

Ainsi, tous les puits localisés le long du tracé retenu seront inventoriés et analysés avant la réalisation du projet. Ceux dont la concentration en chlorures excédera 250 mg/l feront l'objet d'un programme de suivi environnemental dont la durée minimale sera de deux (2) ans. L'objectif poursuivi par ce programme consiste à déterminer la nouvelle concentration d'équilibre en chlorures atteinte suite à la construction et l'opération de cette route. Au cas où la concentration en chlorures atteindrait, ou dépasserait d'une manière significative, le seuil de 400 mg/l et ce, en rapport avec la qualité d'origine de l'eau de puits, le ministère des Transports interviendra afin d'assurer aux propriétaires une eau de meilleure qualité. Après analyse de chaque cas, le Ministère déterminera la mesure la plus appropriée

pour atteindre l'objectif visé. Parmi les mesures, signalons le creusage d'un nouveau puits, l'incorporation de systèmes de traitement d'eau (ultra-filtration, échange ionique, etc.) ou toute autre mesure que le Ministère jugerait à propos de favoriser en fonction de chaque cas particulier.

---

## GLOSSAIRE

---

Accent:	Elément particulier de l'environnement qui caractérise l'aspect visuel d'une unité de paysage.
Accotement:	Espace aménagé entre la chaussée et la crête intérieure du fossé ou la crête extérieure du remblai.
Anthropique:	Relatif à l'homme.
Berme:	Bande de terrain située entre la crête extérieure du fossé et la limite de l'emprise.
Brisis:	Versant inférieur d'un comble brisé (architecture).
Climacique:	Stade final de l'évolution d'une association végétale en équilibre avec son milieu.
Cluse:	Coupure étroite et encaissée creusée perpendiculairement à une chaîne de montagnes.
Déclivité:	Etat de ce qui est en pente.
Détritique:	Se dit des sédiments provenant de la désagrégation mécanique de roches antérieures.
Ecotone:	Milieu transitoire entre deux écosystèmes caractérisé par la présence d'un grand nombre d'espèces.
Emprise:	Bande de terrain du domaine public, généralement bornée par des clôtures, comprenant le chemin et ses dépendances.

Emprunt: Matériaux pris en dehors de l'emprise et utilisés sous la fondation.

Galbe: Profil découpé d'un ouvrage de menuiserie.

Hydrolittoral: Section du littoral affectée directement par la marée, contrairement à la partie terrestre du littoral.

Intertidal: Relatif à la zone d'oscillation de la marée.

Leq 1 heure: Niveau sonore se rapportant à une fréquence référence sur une période d'enregistrement de 1 heure.

Leq 24 heures: Niveau sonore se rapportant à une fréquence référence sur une période d'enregistrement de 24 heures.

Mansard: Nom de l'architecte Mansard, comble brisé à quatre paves.

Quadrat: Surface de référence utilisée pour l'inventaire de la végétation.

Synclinal: Pli dans la formation rocheuse présentant une concavité .

Toposéquence: Séquence reliée à la topographie.

Transect: Section linéaire utilisée pour l'inventaire de la végétation.

Vernaculaire: Propre à un pays.

Vive-eau: Type de marée de forte amplitude survenant à chaque nouvelle lune.

---

ANNEXE I

FICHES D'IMPACT

# FICHE D'IMPACT

1

NATURE DE L'IMPACT et LOCALISATION (CHAÎNAGE)	ÉVALUATION DE L'IMPACT POTENTIEL				
	DURÉE	INTENSITÉ	RÉSISTANCE	ÉTENDUE	SIGNIFICATION
BIOPHYSIQUE 6 + 20 à 17 + 00 1080' (330 m)	PERMANENTE	TRES FORTE	TRES FORTE	SOUS- REGIONALE	IMPACT FORT
	TRES FORTE				

**DESCRIPTION DE L'IMPACT POTENTIEL:**    REMBLAYAGE/RIVIERE DARTMOUTH

Destruction d'une superficie de 18 900 m<sup>2</sup> de marais salé et de fond marin en eau peu profonde et enclave d'une superficie de 16 600 m<sup>2</sup> de ce même milieu. Une superficie totale de 3,6 hectares du littoral de la rivière Dartmouth est directement perturbée par ce projet. La rivière Dartmouth est reconnue pour son importance faunique (sauvagine et poisson). L'impact se fera sentir sur une superficie encore plus grande durant les travaux, en augmentant la turbidité de l'eau aux alentours (impacts sur l'habitat du poisson) et en augmentant le bruit et l'activité humaine dans ce secteur (impact sur l'habitat de la sauvagine).

\* Cet impact s'applique au tronçon "sud" (entre la route 132 et le pont)

**MESURES DE MITIGATION:**

- Minimiser les travaux de remblayage à l'emprise nécessaire pour assurer la stabilité des pentes.
- Procéder à l'enrochement du remblai, au fur et à mesure de sa construction pour éviter son érosion par les vagues et les courants de marée et minimiser l'augmentation de la turbidité dans les environs des travaux.
- Aménager de ponceaux de grand diamètre à travers le remblai (voir figure 23) pour maintenir le flux et le reflux des marées dans la zone.
- Eviter ces travaux durant la période de montaison du saumon et de la truite de mer, soit du début juin à la fin août.
- Enlever l'ancien remblai de la jetée devenu inutile et construire un accès terrestre pour Cortéreal (voir figure 23).
- Réaménager le marais de la rivière Dartmouth, là où l'ancienne jetée serait enlevée et procéder à un suivi environnemental.

**DESCRIPTION DE L'IMPACT RÉSIDUEL:**    IMPACT MOYEN

- La perte nette est réduite à 1,10 hectare (récupération de 38 % de marais après l'enlèvement de l'ancien remblai).

# FICHE D'IMPACT

NATURE DE L'IMPACT <small>et</small> LOCALISATION (CHAÎNAGE)	ÉVALUATION DE L'IMPACT POTENTIEL				
	DURÉE	INTENSITÉ	RÉSISTANCE	ÉTENDUE	SIGNIFICATION
BIOPHYSIQUE 6 + 20 à 17 + 00 1080' (330 m)	PERMANENTE	FAIBLE	TRES FORTE	SOUS-REGIONAL	IMPACT FAIBLE
	FAIBLE				

**DESCRIPTION DE L'IMPACT POTENTIEL:** ENROCHEMENT/RIVIERE DARTMOUTH

Modification importante de la nature du substrat du fond de la rivière Dartmouth. Le substrat mou est remplacé par un substrat dur.

\* Cet impact s'applique au tronçon "sud" (entre la route 132 et le pont).

**MESURES DE MITIGATION:** (AUCUNE)

**DESCRIPTION DE L'IMPACT RÉSIDUEL:** IMPACT FAIBLE

# FICHE D'IMPACT

3

NATURE DE L'IMPACT et LOCALISATION (CHAÎNAGE)	ÉVALUATION DE L'IMPACT POTENTIEL				
	DURÉE	INTENSITÉ	RÉSISTANCE	ÉTENDUE	SIGNIFICATION
BIOPHYSIQUE 17 + 00 à 19 + 00 200' (60 m)	PERMANENTE	TRES FORTE	MOYENNE	PONCTUELLE	IMPACT FAIBLE
	TRES FORTE				

**DESCRIPTION DE L'IMPACT POTENTIEL:** DEBOISEMENT/ESCARPEMENT BOISE

Destruction d'un boisé naturel qui stabilise une zone à forte pente sur une longueur de 60 mètres et sur une largeur de 40 mètres. Mise à nue du sol. Accentuation des processus d'érosion et du transport de matériaux fins vers l'hydrolittoral.

\* Cet impact s'applique au tronçon "sud" (entre la route 132 et le pont).

**MESURES DE MITIGATION:**

- Minimiser les travaux de déboisement à la largeur de l'emprise.
- Coupe sélective des gros arbres (0 à 5 cm) dans une bande de 5 mètres de largeur en bordure de l'emprise.

**DESCRIPTION DE L'IMPACT RÉSIDUEL:** IMPACT FAIBLE

# FICHE D'IMPACT

4

NATURE DE L'IMPACT et LOCALISATION (CHAÎNAGE)	ÉVALUATION DE L'IMPACT POTENTIEL				
	DURÉE	INTENSITÉ	RÉSISTANCE	ÉTENDUE	SIGNIFICATION
HUMAIN 37 + 00 à 43 + 00 600' (180 m)	PERMANENTE	MOYENNE	TRES FORTE	PONCTUELLE	IMPACT FAIBLE
	MOYENNE				

**DESCRIPTION DE L'IMPACT POTENTIEL:**    PRESENCE DE LA NOUVELLE ROUTE/MILIEU BÂTI  
FORTE DENSITE

L'emprise de la nouvelle route se situera à moins de 15 mètres seulement de quatre résidences appartenant au milieu bâti de forte densité.

\* Cet impact s'applique au tronçon "sud" (entre la route 132 et le pont).

**MESURES DE MITIGATION:**    (AUCUNE)

**DESCRIPTION DE L'IMPACT RÉSIDUEL:**    IMPACT FAIBLE

# FICHE D'IMPACT

NATURE DE L'IMPACT et LOCALISATION (CHAÎNAGE)	ÉVALUATION DE L'IMPACT POTENTIEL				
	DURÉE	INTENSITÉ	RÉSISTANCE	ÉTENDUE	SIGNIFICATION
HUMAIN (DANS TOUT LE VILLAGE)	TEMPORAIRE	MOYENNE	TRES FORTE	PONCTUELLE	IMPACT FAIBLE
	FAIBLE				

**DESCRIPTION DE L'IMPACT POTENTIEL:** CAMIONNAGE/ACTIVITES LOCALES

La proximité du chantier de construction et du village de Saint-Majorique entraînera des nuisances à la circulation locale par l'achalandage de la route par le trafic lourd. L'impact sera mineur, l'étendue affectée est considérée comme ponctuelle. Cette nouvelle route intercepte la route 132 à un seul endroit. Les activités locales seront perturbées surtout dans le secteur qui intercepte la route 132 actuelle et la future route. Cet impact se répète à la jonction de la nouvelle route avec la route 197 actuelle.

\* Cet impact s'applique au tronçon "sud" (entre la route 132 et le pont) et au tronçon "entre les routes 197 et 132".

**MESURES DE MITIGATION:** (AUCUNE)

**DESCRIPTION DE L'IMPACT RÉSIDUEL:** IMPACT FAIBLE

# FICHE D'IMPACT

6

NATURE DE L'IMPACT et LOCALISATION (CHAÎNAGE)	ÉVALUATION DE L'IMPACT POTENTIEL				
	DURÉE	INTENSITÉ	RÉSISTANCE	ÉTENDUE	SIGNIFICATION
HUMAIN (DANS TOUT LE VILLAGE)	PERMANENTE	MOYENNE	TRES FORTE	LOCALE	IMPACT MOYEN
	MOYENNE				

**DESCRIPTION DE L'IMPACT POTENTIEL:** UTILISATION FUTURE/ACTIVITES LOCALES

Modification importante des parcours pour la circulation locale et la circulation de transit pour accéder aux différentes destinations possibles à partir des routes 132 et 197 actuelles.

\* Cet impact s'applique aux trois tronçons analysés.

**MESURES DE MITIGATION:**

Une signalisation adéquate devra assurer un flux routier normal en séparant les voies d'évitement et les voies de transit au niveau des entrées et des sorties, de façon à bien desservir les secteurs de Cortéreal, le centre du village de Saint-Majorique, les zones habitées en bordure des routes actuelles (132 et 197) et le secteur du parc Forillon. Trois endroits stratégiques seront à considérer soit, le secteur du pont de la rivière Dartmouth, la jonction de la nouvelle route avec la route 132 actuelle et la jonction de la nouvelle route avec la route 197 actuelle.

**DESCRIPTION DE L'IMPACT RÉSIDUEL:** IMPACT FAIBLE

# FICHE D'IMPACT

7

NATURE DE L'IMPACT et LOCALISATION (CHAÎNAGE)	ÉVALUATION DE L'IMPACT POTENTIEL				
	DURÉE	INTENSITÉ	RÉSISTANCE	ÉTENDUE	SIGNIFICATION
HUMAIN (DANS TOUT LE VILLAGE)	TEMPORAIRE	FORTE	TRES FORTE	LOCALE	IMPACT MOYEN
	MOYENNE				

**DESCRIPTION DE L'IMPACT POTENTIEL:** CAMIONNAGE/CLIMAT SONORE

La circulation des camions lourds à l'intérieur du village de Saint-Majorique pendant la durée des travaux de construction produira un impact moyen sur le climat sonore de cette localité.

\* Cet impact s'applique aux trois tronçons analysés.

**MESURES DE MITIGATION:**

- Contrôler le niveau sonore émis par les camions en s'assurant que leur silencieux soit adéquat.
- Contrôle de l'horaire de travail.

**DESCRIPTION DE L'IMPACT RÉSIDUEL:** IMPACT FAIBLE

# FICHE D'IMPACT

8

NATURE DE L'IMPACT et LOCALISATION (CHAÎNAGE)	ÉVALUATION DE L'IMPACT POTENTIEL				
	DURÉE	INTENSITÉ	RÉSISTANCE	ÉTENDUE	SIGNIFICATION
HUMAIN (DANS TOUT LE VILLAGE)	TEMPORAIRE	MOYENNE	TRES FORTE	LOCALE	IMPACT MOYEN
	FAIBLE				

**DESCRIPTION DE L'IMPACT POTENTIEL:** EXCAVATION ET DYNAMITAGE/CLIMAT SONORE

Les travaux d'excavation et de dynamitage dans le secteur de l'escarpement rocheux produiront un impact sonore sur la population locale.

\* Cet impact s'applique au tronçon "sud" (entre la route 132 et le pont) et au tronçon "réaménagement de la route actuelle" (entre la route 132 et le pont).

**MESURES DE MITIGATION:**

- Utiliser de la machinerie avec des systèmes de silencieux adéquat.
- Utiliser des détonateurs à micro-retardement.

**DESCRIPTION DE L'IMPACT RÉSIDUEL:** IMPACT FAIBLE

# FICHE D'IMPACT

9

NATURE DE L'IMPACT et LOCALISATION (CHAÎNAGE)	ÉVALUATION DE L'IMPACT POTENTIEL				
	DURÉE	INTENSITÉ	RÉSISTANCE	ÉTENDUE	SIGNIFICATION
HUMAIN (DANS TOUT LE VILLAGE)	TEMPORAIRE	MOYENNE	TRES FORTE	LOCALE	IMPACT MOYEN
	FAIBLE				

**DESCRIPTION DE L'IMPACT POTENTIEL:** REMBLAYAGE ET NIVELLEMENT/CLIMAT SONORE

La machinerie lourde affectée aux travaux de remblayage et de nivellement produira un impact sonore dans le secteur de la rivière Dartmouth qui se répercutera sur le village de Saint-Majorique.

\* Cet impact s'applique au tronçon "sud" (entre la route 132 et le pont) et au tronçon "réaménagement de la route actuelle" (entre la route 132 et le pont).

**MESURES DE MITIGATION:**

- Utiliser de la machinerie comportant un silencieux adéquat.

**DESCRIPTION DE L'IMPACT RÉSIDUEL:** IMPACT FAIBLE

# FICHE D'IMPACT

10

NATURE DE L'IMPACT et LOCALISATION (CHAÎNAGE)	ÉVALUATION DE L'IMPACT POTENTIEL				
	DURÉE	INTENSITÉ	RÉSISTANCE	ÉTENDUE	SIGNIFICATION
HUMAIN 37 + 00 à 43 + 00, 21 + 00 ("sud") 0 + 00 à 17 + 00 ("tronçon commun")	PERMANENTE	MOYENNE	TRESFORTE	PONCTUELLE	IMPACT FAIBLE
	MOYENNE				

**DESCRIPTION DE L'IMPACT POTENTIEL:** UTILISATION FUTURE/CLIMAT SONORE

La nouvelle route affectera quatre résidences à un niveau d'impact sonore supérieur à 55 dB(A) entre les chaînages 37 + 00 à 43 + 00 et deux résidences au chaînage 21 + 00, pour le tronçon "sud" et six résidences seront perturbées de la même façon entre les chaînages 0 + 00 à 17 + 00 pour le tronçon entre la route 132 et la route 197.

\* Cet impact s'applique au tronçon "sud" (entre la route 132 et le pont) et au tronçon entre les routes 197 et 132.

**MESURES DE MITIGATION:** (AUCUNE)

**DESCRIPTION DE L'IMPACT RÉSIDUEL:** IMPACT FAIBLE

# FICHE D'IMPACT

11

NATURE DE L'IMPACT <small>et</small>	ÉVALUATION DE L'IMPACT POTENTIEL				
LOCALISATION (CHAÎNAGE)	DURÉE	INTENSITÉ	RÉSISTANCE	ÉTENDUE	SIGNIFICATION
VISUEL 6 + 20 à 17 + 00 1080' (330 m)	PERMANENTE	MOYENNE	TRES FORTE	PONCTUELLE	IMPACT FAIBLE
	MOYENNE				

**DESCRIPTION DE L'IMPACT POTENTIEL:** ENROCHEMENT/MARAIS

L'aspect visuel de l'enrochement du remblai produira un effet de contraste à l'intérieur de l'unité de paysage du marais. L'impact est qualifié de mineur en raison de l'aspect visuel changeant du remblai en fonction des marées. La dimension de la structure visible varie dans le temps avec la marée.

\* Cet impact s'applique au tronçon "sud" (entre la route 132 et le pont).

**MESURES DE MITIGATION:** (AUCUNE)

**DESCRIPTION DE L'IMPACT RÉSIDUEL:** IMPACT FAIBLE

# FICHE D'IMPACT

12

NATURE DE L'IMPACT et LOCALISATION (CHAÎNAGE)	ÉVALUATION DE L'IMPACT POTENTIEL				
	DURÉE	INTENSITÉ	RÉSISTANCE	ÉTENDUE	SIGNIFICATION
VISUEL 6 + 20 à 17 + 00 1080' (330 m)	PERMANENTE	FORTE	TRES FORTE	SOUS- REGIONALE	IMPACT FORT
	FORTE				

**DESCRIPTION DE L'IMPACT POTENTIEL:** PRESENCE DE LA NOUVELLE ROUTE/LE MARAIS

L'addition d'une nouvelle structure en remblai dans le marais contribue à enlever le caractère naturel du site. Cette structure sera beaucoup plus imposante que le remblai actuel du pont de la rivière Dartmouth et affectera la perception visuelle de la rive nord à partir de la rive sud (Pointe Navarre). L'impact est majeur, car son étendue est sous-régionale; la perception de cet impact se fera à partir des deux rives.

\* Cet impact s'applique au tronçon "sud" (entre la route 132 et le pont).

**MESURES DE MITIGATION:**

- Procéder à l'enlèvement de l'ancienne structure devenue inutile jusqu'au niveau moyen de la mer et réaménager ce territoire en marais salé par la réintroduction d'îlots de végétation intertidale composés principalement de Spartine alterniflore.
- Procéder à la revégétalisation de la partie supérieure du remblai située au-dessus de la marée maximale moyenne annuelle.
- Installer une glissière de sécurité sur le remblai de façon à donner aux usagers une ouverture visuelle sur le marais.

**DESCRIPTION DE L'IMPACT RÉSIDUEL:** IMPACT MOYEN

# FICHE D'IMPACT

13

NATURE DE L'IMPACT et LOCALISATION (CHAÎNAGE)	ÉVALUATION DE L'IMPACT POTENTIEL				
	DURÉE	INTENSITÉ	RÉSISTANCE	ÉTENDUE	SIGNIFICATION
VISUEL 16 + 35 à 19 + 70 330' (100 m)	PERMANENTE	MOYENNE	MOYENNE	PONCTUELLE	IMPACT FAIBLE
	MOYENNE				

**DESCRIPTION DE L'IMPACT POTENTIEL:**    PRESENCE DE LA NOUVELLE ROUTE/ESCARPEMENT BOISE

Déboisement de l'emprise de la route à l'intérieur de l'escarpement boisé et création d'une trouée visuelle à l'intérieur d'une unité de paysage linéaire.

\* Cet impact s'applique au tronçon "sud" (entre la route 132 et le pont)

**MESURES DE MITIGATION:**

- Etudier la possibilité d'aménager un belvédère près de l'escarpement boisé sur des terrains situés au sud de ce tronçon qui appartiennent au ministère des Transports.
- Réaménager les talus de déblai par un réensemencement et une plantation d'arbustes.

**DESCRIPTION DE L'IMPACT RÉSIDUEL:**    IMPACT FAIBLE

# FICHE D'IMPACT

14

NATURE DE L'IMPACT et LOCALISATION (CHAÎNAGE)	ÉVALUATION DE L'IMPACT POTENTIEL				
	DURÉE	INTENSITÉ	RÉSISTANCE	ÉTENDUE	SIGNIFICATION
HUMAIN 15 + 00 à 39 + 00 2400' (732 m)	PERMANENTE	TRES FORTE	TRES FORTE	LOCALE	IMPACT FORT
	TRES FORTE				

**DESCRIPTION DE L'IMPACT POTENTIEL:** EXPROPRIATION/MILIEU BATI DE FORTE DENSITE

La réalisation de ce tronçon implique l'expropriation de 14 résidences au sud de la route 132 actuelle. Leur élimination dans cette zone de milieu bâti de forte densité amène ce milieu bâti à un niveau de faible densité. L'impact est considéré comme étant fort étant donné l'importance de l'expropriation dans ce secteur, soit 14 résidences sur un total de 23.

\* Cet impact s'applique au tronçon "réaménagement de la route actuelle" (entre la route 132 et le pont)

**MESURES DE MITIGATION:**

- Compensation monétaire (mesures de dédomagement).

**DESCRIPTION DE L'IMPACT RÉSIDUEL:** IMPACT FORT

# FICHE D'IMPACT

15

NATURE DE L'IMPACT et LOCALISATION (CHAÎNAGE)	ÉVALUATION DE L'IMPACT POTENTIEL				
	DURÉE	INTENSITÉ	RÉSISTANCE	ÉTENDUE	SIGNIFICATION
HUMAIN 13 + 00 à 43 + 00 3000' (914 m)	PERMANENTE	TRES FORTE	TRES FORTE	LOCALE	IMPACT MOYEN
	TRES FORTE				

**DESCRIPTION DE L'IMPACT POTENTIEL:**      PRESENCE DE LA NOUVELLE ROUTE/MILIEU BATI DE FORTE DENSITE

Cette nouvelle route produira dans le milieu bâti de forte densité des difficultés d'accès aux propriétés riveraines en augmentant la pente des entrées privées.

\* Cet impact s'applique au tronçon "réaménagement de la route actuelle" (entre la route 132 et le pont).

**MESURES DE MITIGATION:**      (AUCUNE)

**DESCRIPTION DE L'IMPACT RÉSIDUEL:**      IMPACT MOYEN

# FICHE D'IMPACT

NATURE DE L'IMPACT <small>et</small> LOCALISATION (CHAÎNAGE)	ÉVALUATION DE L'IMPACT POTENTIEL				
	DURÉE	INTENSITÉ	RÉSISTANCE	ÉTENDUE	SIGNIFICATION
HUMAIN 43 + 00 à 50 + 75 775' (236 m)	PERMANENTE	MOYENNE	FORTE	PONCTUELLE	IMPACT FAIBLE
	MOYENNE				

**DESCRIPTION DE L'IMPACT POTENTIEL:**      PRESENCE DE LA NOUVELLE ROUTE/MILIEU BÂTI DE MOINDRE DENSITE

Cette nouvelle route produira dans le milieu bâti de moindre densité des difficultés d'accès aux propriétés riveraines par l'augmentation de la pente des entrées privées.

\* Cet impact s'applique au tronçon "réaménagement de la route actuelle" (entre la route 132 et le pont).

**MESURES DE MITIGATION:**      (AUCUNE)

**DESCRIPTION DE L'IMPACT RÉSIDUEL:**      IMPACT FAIBLE

# FICHE D'IMPACT

17

NATURE DE L'IMPACT et LOCALISATION (CHAÎNAGE)	ÉVALUATION DE L'IMPACT POTENTIEL				
	DURÉE	INTENSITÉ	RÉSISTANCE	ÉTENDUE	SIGNIFICATION
HUMAIN 13 + 00 à 50 + 75 3775' (1150 m)	TEMPORAIRE	MOYENNE	TRES FORTE	LOCALE	IMPACT MOYEN
	FAIBLE				

**DESCRIPTION DE L'IMPACT POTENTIEL:** CAMIONNAGE/ACTIVITES LOCALES

La proximité du chantier de construction et du village de Saint-Majorique entraînera des nuisances à la circulation locale par un achalandage accru du trafic lourd sur la route 132. L'impact sera moyen, car l'étendue est locale puisque les travaux de construction de la nouvelle route se feront à l'intérieur de l'emprise de la route 132 actuelle sur plus de 1 kilomètre de longueur.

\* Cet impact s'applique au tronçon "réaménagement de la route actuelle" (entre la route 132 et le pont).

**MESURES DE MITIGATION:** (AUCUNE)

**DESCRIPTION DE L'IMPACT RÉSIDUEL:** IMPACT MOYEN

# FICHE D'IMPACT

18

NATURE DE L'IMPACT et LOCALISATION (CHAÎNAGE)	ÉVALUATION DE L'IMPACT POTENTIEL				
	DURÉE	INTENSITÉ	RÉSISTANCE	ÉTENDUE	SIGNIFICATION
HUMAIN 7 + 00 à 10 + 00 300' (91 m)	PERMANENTE	FAIBLE	TRES FORTE	LOCALE	IMPACT MOYEN
	FAIBLE				

**DESCRIPTION DE L'IMPACT POTENTIEL:**    VOIE LENTE/CLIMAT SONORE

La circulation lourde devant monter une pente de 10 % sur une longueur de 400 mètres, sur la voie lente entre le pont de la rivière Dartmouth et la route 132 entraînera un impact sonore moyen.

\* Cet impact s'applique au tronçon "réaménagement de la route actuelle" (entre la route 132 et le pont).

**MESURES DE MITIGATION:**    (AUCUNE)

**DESCRIPTION DE L'IMPACT RÉSIDUEL:**    IMPACT MOYEN

# FICHE D'IMPACT

19

NATURE DE L'IMPACT et LOCALISATION (CHAÎNAGE)	ÉVALUATION DE L'IMPACT POTENTIEL				
	DURÉE	INTENSITÉ	RÉSISTANCE	ÉTENDUE	SIGNIFICATION
HUMAIN 8 + 00 à 50 + 75 4275' (1300 m)	PERMANENTE	FORTE	TRES FORTE	LOCALE	IMPACT MOYEN
	FORTE				

**DESCRIPTION DE L'IMPACT POTENTIEL:** UTILISATION FUTURE/CLIMAT SONORE

Un impact moyen sur le climat sonore est prévisible sur environ 1,3 km de route pour quarante propriétés riveraines le long du parcours de ce tronçon, car dix-huit résidences seront affectées par une augmentation de 6 dB(A) (un impact sonore relatif fort), tandis que vingt-deux résidences seront affectées par des impacts sonores relatifs nuls et faibles.

**MESURES DE MITIGATION:** (AUCUNE)

**DESCRIPTION DE L'IMPACT RÉSIDUEL:** IMPACT MOYEN

# FICHE D'IMPACT

20

NATURE DE L'IMPACT et LOCALISATION (CHAÎNAGE)	ÉVALUATION DE L'IMPACT POTENTIEL				
	DURÉE	INTENSITÉ	RÉSISTANCE	ÉTENDUE	SIGNIFICATION
HUMAIN 15 + 00 à 39 + 00 2400' (732 m)	PERMANENTE	TRES FORTE	TRES FORTE	SOUS- REGIONALE	IMPACT FORT
	TRES FORTE				

**DESCRIPTION DE L'IMPACT POTENTIEL:**    EXPROPRIATION/STRUCTURE DU VILLAGE

L'expropriation de 14 résidences riveraines au sud de la route 132 actuelle est considérée comme un impact fort, car l'étendue de cet impact est considérée comme sous-régionale en raison du grand nombre de personnes qui seront affectées. La structure du village s'en trouvera fortement modifiée, du moins au niveau de la perception qu'ont les résidents de leur village.

\* Cet impact s'applique au tronçon "réaménagement de la route actuelle" (entre la route 132 et le pont).

**MESURES DE MITIGATION:**    (AUCUNE)

**DESCRIPTION DE L'IMPACT RÉSIDUEL:**    IMPACT FORT

# FICHE D'IMPACT

21

NATURE DE L'IMPACT et LOCALISATION (CHAÎNAGE)	ÉVALUATION DE L'IMPACT POTENTIEL				
	DURÉE	INTENSITÉ	RÉSISTANCE	ÉTENDUE	SIGNIFICATION
HUMAIN 10 + 00 à 12 + 00 200' (61 m)	PERMANENTE	FORTE	TRES FORTE	LOCALE	IMPACT MOYEN
	FORTE				

**DESCRIPTION DE L'IMPACT POTENTIEL:**      PRESENCE DE LA NOUVELLE ROUTE/STRUCTURE DU VILLAGE

La présence de la nouvelle route crée une nouvelle frontière psychologique entre le centre du village et les résidents riverains de l'ancienne route 132. Le caractère local de l'impact fait qu'il est évalué comme un impact moyen.

\* Cet impact s'applique au tronçon "réaménagement de la route actuelle" (entre la route 132 et le pont).

**MESURES DE MITIGATION:**      (AUCUNE)

**DESCRIPTION DE L'IMPACT RÉSIDUEL:**      IMPACT MOYEN

# FICHE D'IMPACT

22

NATURE DE L'IMPACT et LOCALISATION (CHAÎNAGE)	ÉVALUATION DE L'IMPACT POTENTIEL				
	DURÉE	INTENSITÉ	RÉSISTANCE	ÉTENDUE	SIGNIFICATION
VISUEL 15 + 00 à 39 + 00 2400' (732 m)	PERMANENTE	FORTE	TRES FORTE	LOCALE	IMPACT MOYEN
	FORTE				

**DESCRIPTION DE L'IMPACT POTENTIEL:**      PRESENCE DE LA NOUVELLE ROUTE/DEVELOPPEMENT TRADITIONNEL LINEAIRE

Une discontinuité dans le développement traditionnel linéaire du village de Saint-Majorique est produite par la nouvelle route.

\* Cet impact s'applique au tronçon "réaménagement de la route actuelle" (entre la route 132 et le pont).

**MESURES DE MITIGATION:**      (AUCUNE)

**DESCRIPTION DE L'IMPACT RÉSIDUEL:**      IMPACT MOYEN

# FICHE D'IMPACT

23

NATURE DE L'IMPACT et LOCALISATION (CHAÎNAGE)	ÉVALUATION DE L'IMPACT POTENTIEL				
	DURÉE	INTENSITÉ	RÉSISTANCE	ÉTENDUE	SIGNIFICATION
BIOPHYSIQUE 25 + 00 à 29 + 00 400' (122 m)	PERMANENTE	TRES FORTE	FORTE	LOCALE	IMPACT MOYEN
	TRES FORTE				

**DESCRIPTION DE L'IMPACT POTENTIEL:**    DEBOISEMENT/MELEZIN

Destruction d'environ le tiers d'un boisé rare dans la région, en tant que peuplement forestier.

\* Cet impact s'applique au tronçon entre la route 132 et la route 197.

**MESURES DE MITIGATION:**    (AUCUNE)

**DESCRIPTION DE L'IMPACT RÉSIDUEL:**    IMPACT MOYEN

# FICHE D'IMPACT

24

NATURE DE L'IMPACT et LOCALISATION (CHAÎNAGE)	ÉVALUATION DE L'IMPACT POTENTIEL				
	DURÉE	INTENSITÉ	RÉSISTANCE	ÉTENDUE	SIGNIFICATION
BIOPHYSIQUE 25 + 00' à 29 + 00' 400' (122 m)	PERMANENTE	FORTE	FORTE	LOCALE	IMPACT MOYEN
	FORTE				

**DESCRIPTION DE L'IMPACT POTENTIEL:**    COMPACTAGE/MELEZIN

Modification du drainage du sol dans le secteur du mélèzin. Le mélèzin s'est adapté à un sol mal égoutté.

\* Cet impact s'applique au tronçon entre la route 132 et la route 197.

**MESURES DE MITIGATION:**

- Concevoir les travaux de drainage de la future route de façon à ne pas assécher le terrain occupé par le mélèzin.

**DESCRIPTION DE L'IMPACT RÉSIDUEL:**    IMPACT FAIBLE

# FICHE D'IMPACT

25

NATURE DE L'IMPACT et LOCALISATION (CHAÎNAGE)	ÉVALUATION DE L'IMPACT POTENTIEL				
	DURÉE	INTENSITÉ	RÉSISTANCE	ÉTENDUE	SIGNIFICATION
VISUEL 25 + 00 à 29 + 00 400' (122 m)	PERMANENTE	FORTE	FORTE	SOUS-REGIONALE	IMPACT MOYEN
	FORTE				

**DESCRIPTION DE L'IMPACT POTENTIEL:** PRESENCE DE LA NOUVELLE ROUTE/MELEZIN

Destruction du tiers d'un boisé à l'aspect unique dans la région (étant donné sa rareté).

\* Cet impact s'applique au tronçon entre la route 132 et la route 197.

**MESURES DE MITIGATION:** (AUCUNE)

**DESCRIPTION DE L'IMPACT RÉSIDUEL:** IMPACT MOYEN

2 cartes pliées en pochette

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 132 317