

552267

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

ROUTES 197 - 132

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

ETUDE ENVIRONNEMENTALE

PREMIÈRE PARTIE : INVENTAIRE ET ANALYSE

QTR
CANQ
TR
GE
EN
661

AVRIL 1981

 **URBATIQUE INC.**

tel C

TABLE DES MATIERES

<u>AVANT-PROPOS</u>	1
1.0 <u>JUSTIFICATION DU PROJET</u>	3
1.1 <u>Objectifs visés par le projet de reconstruction de la route 197</u>	3
1.2 <u>Evolution de la situation par rapport aux objectifs de départ</u>	4
1.2.1 <u>Evolution de l'achalandage du parc Forillon</u>	4
1.2.2 <u>Evolution de l'achalandage global</u>	4
1.2.3 <u>Importance du camionnage dans le flux global</u>	8
1.2.4 <u>Importance de Saint-Majorique en tant que noeud de circulation</u>	8
1.2.5 <u>Conclusions</u>	12
2.0 <u>LE TERRITOIRE D'ETUDE</u>	15
2.1 <u>Le cadre physique</u>	15
2.2 <u>Le cadre socio-économique</u>	15
3.0 <u>LES INVENTAIRES</u>	17
3.1 <u>Inventaire humain</u>	17
3.1.1 <u>Les agglomérations</u>	17
3.1.2 <u>L'industrie</u>	17
3.1.3 <u>L'agriculture</u>	18
3.1.4 <u>Les équipements récréatifs et touristiques (Parc Forillon)</u>	21
3.1.5 <u>Transport et communication</u>	22
3.1.6 <u>Bancs d'emprunt</u>	23
3.1.7 <u>Les aires boisées</u>	23
3.2 <u>L'inventaire biophysique</u>	24
3.2.1 <u>La forêt</u>	24
3.2.2 <u>La végétation</u>	25
3.2.3 <u>La faune avienne</u>	26
3.2.4 <u>L'hydrographie</u>	29
3.2.5 <u>La faune aquatique</u>	29

3.3	<u>L'inventaire visuel</u>	30
3.3.1	<u>Les paysages propres au territoire</u>	31
3.3.1.1	<u>Rivière-au-Renard</u>	31
3.3.1.2	<u>La vallée de la rivière au Renard</u>	32
3.3.1.3	<u>Les paysages forestiers</u>	33
3.3.1.4	<u>L'approche vers la baie de Gaspé</u>	33
3.3.1.5	<u>Le bassin nord-ouest de la baie de Gaspé</u>	34
4.0	<u>HIERARCHISATION DES INVENTAIRES</u>	35
4.1	<u>Signification des niveaux de résistance en terme de design</u>	35
4.2	<u>Les résistances</u>	35
4.2.1	<u>Les aires de résistance très forte</u>	36
4.2.2	<u>Les aires de résistance forte</u>	36
4.2.3	<u>Les aires de résistance moyenne</u>	36
4.2.4	<u>Les aires de faible résistance</u>	37
4.2.5	<u>Les aires compatibles</u>	37
5.0	<u>EVALUATION DU TERRITOIRE SUR LA BASE DES ELEMENTS D'INVENTAIRE (HUMAIN, BIOPHYSIQUE, VISUEL, TECHNIQUE) HIERARCHISES</u>	40
5.1	<u>Synthèse des inventaires: les unités d'environnement</u>	40
5.1.1	<u>La baie de Gaspé</u>	40
5.1.2	<u>L'agglomération de Saint-Majorique</u>	40
5.1.3	<u>Le secteur forestier entre Saint-Majorique et Morris</u>	41
5.1.4	<u>La vallée agricole de Morris à Val-Renard</u>	41
5.1.5	<u>L'agglomération de Rivière-au-Renard</u>	41
5.2	<u>Les corridors d'accueil</u>	42
5.2.1	<u>Zone 1 - la baie de Gaspé: deux corridors d'accueil</u>	45
5.2.2	<u>Zone 2 - l'agglomération de Saint-Majorique: deux corridors d'accueil</u>	45
5.2.3	<u>Zone 3 - le secteur forestier entre Saint-Majorique et Morris: un corridor d'accueil</u>	46
5.2.4	<u>Zone 4 - la vallée agricole de Morris à Val-Renard: un corridor d'accueil</u>	46
5.2.5	<u>Zone 5 - l'agglomération de Rivière-au-Renard</u>	46
	a) <u>En direction du village de Rivière-au-Renard: deux corridors d'accueil</u>	46

	b) <u>En direction de Sainte-Anne-des-Monts:</u>	47
	<u>un corridor d'accueil</u>	
5.2.6	<u>Conclusion</u>	47
6.0	<u>EVALUATION DU TRACE SUR LA BASE DES IMPACTS POTENTIELS</u>	51
	<u>CONCLUSIONS</u>	56

LISTE DES TABLEAUX

<u>Tableau 1: Ecoulement de la circulation sur les routes 197-132</u>	5
<u>Tableau 2: Achalandage relatif durant la saison d'été sur le pont de la rivière Dartmouth</u>	6
<u>Tableau 3: Nombre de véhicules par jour/mois, de 1977 à 1980 accès à Penouille (circulation d'est en ouest)</u>	7
<u>Tableau 4: Importance des camions dans le flux routier (1978)</u>	9
<u>Tableau 5: Part du flux global de la route 132 (pont) ayant Saint-Majorique et/ou Cortéreal comme destination (1978)</u>	10
<u>Tableau 6: Enquête origine-destination effectuée sur la route 132 à l'ouest de l'intersection avec la route 197</u>	11
<u>Tableau 7: Capacité de la route 197</u>	14
<u>Tableau 8: Evaluation d'une zone humide, ministère du Loisir de la Chasse et de la Pêche</u>	27
<u>Tableau 9: Liste hiérarchisée des résistances en fonction des inventaires humain, biophysique, visuel et technique</u>	38
<u>Tableau 10: Critères de design d'une route</u>	43
<u>Tableau 11: Evaluation des corridors d'accueil</u>	49
<u>Tableau 12: Impacts préliminaires des routes 197-132</u>	53

AVANT-PROPOS

Cheminement adopté pour l'étude du projet

Tel que soumis, le projet soulève un problème particulier. Une étude environnementale orthodoxe débute habituellement avant l'élaboration de tracés. Les circonstances font que le projet de la route 197-132 est soumis à une évaluation environnementale en fin de course. Nous devons, en conséquence, adapter la procédure d'étude à cette circonstance particulière.

Dans un premier temps, nous traitons le tracé proposé comme s'il représentait en fait une enveloppe de variantes de tracé¹. Autrement dit, nous ne nous arrêtons pas à l'emprise du tracé seulement. Cette façon de procéder nous permet d'examiner de façon critique le tracé et son environnement plus immédiat, du point de vue de ses relations avec les grandes composantes du territoire traversé.

Il devient alors possible d'évaluer l'opportunité du tracé proposé et de l'espace immédiat dans lequel il se situe, par rapport à d'autres options d'enveloppes de tracé.

Cette évaluation se fait normalement sur la base des niveaux de résistance des éléments et des espaces traversés par l'enveloppe de variantes de tracé. Dans le cas présent, la situation se présente différemment puisque nous disposons déjà d'un tracé établi. L'évaluation sera donc faite à partir du tracé afin de préserver l'information plus complète qui est ainsi fournie. Une comparaison entre la route actuelle et le tracé de référence sera également faite de façon à évaluer le degré de pertinence du tracé établi.

¹Un corridor d'accueil correspond à un espace restreint représentant un choix environnemental et technique significatif. Un tel corridor doit être suffisamment large pour permettre, au besoin, des variantes de tracé.

Déjà à cette étape du travail, nous formulerons des conclusions à partir des caractéristiques de résistance des diverses parties du territoire. Nous soumettrons, aux endroits que dégagera l'analyse, des options de corridors d'accueil alternatives. Ces options alternatives devront représenter, comme il se doit, des choix environnementaux significatifs.

Nous pourrions, selon l'esprit et la lettre de notre mandat, nous arrêter à ce stade de cette première partie du projet. Nous croyons que les enjeux environnementaux et techniques mis en cause exigent que nous allions un peu plus loin dans notre analyse. Afin d'étayer plus fortement nos conclusions et nos recommandations, nous anticipons sur l'étape suivante d'identification des impacts.

Faisant comme si le tracé proposé était retenu sans modifications, nous examinons, tout le long de son parcours, les impacts potentiels qu'il engendre. Ces impacts, avec les mesures de mitigation qui pourraient être apportées, nous servent par la suite à évaluer le bien fondé de nos recommandations pour l'étude d'options alternatives de variantes de tracé. Bien entendu, le mandat qui nous a été confié n'était pas de comparer des variantes de tracé. Toutefois, une telle comparaison ne peut que nous aider à choisir la solution de moindre impact environnemental.

1.0 JUSTIFICATION DU PROJET

1.1 Objectifs visés par le projet de reconstruction de la route 197

La route 197 sert actuellement de voie rapide en direction de Gaspé pour les voyageurs qui ne veulent pas contourner la péninsule de Forillon par la route 132.

Aux deux intersections de la route 197 avec la route 132, l'accès au parc Forillon est possible: au nord à partir de Rivière-au-Renard et au sud à partir de Rose-Bridge (voir tableau 1).

La reconstruction de la route 197 vise trois objectifs principaux qui ont été énoncés lors d'une réunion au ministère des Transports¹.

- a) Un des premiers objectifs veut répondre à l'accroissement de la circulation engendrée par les touristes au parc Forillon. Une étude faite en 1978² a démontré qu'un total de 245 082 personnes avaient fréquenté le parc en 1978 et qu'un fort pourcentage l'avait visité durant la saison estivale.
- b) Un deuxième objectif doit répondre à l'augmentation du trafic local dans cette région (circulation des automobiles et des camions).
- c) Enfin, toute correction de la route 197 aura des effets bénéfiques sur la sécurité routière, ce qui constitue un dernier objectif.

¹ Réunion du 18 août 1980, au service des Tracés du ministère des Transports.

² Parcs Canada, Région du Québec, Parc national Forillon, Synthèse et analyse des ressources naturelles, 1980, volume 2, p. 20B-2.

1.2 Evolution de la situation par rapport aux objectifs de départ

Les conditions qui justifiaient au départ le projet de réfection de la route 132/197 prévalent-elles encore aujourd'hui? Les diagrammes d'écoulement de la circulation sur les routes du Québec, une étude spéciale sur l'origine-destination et sur la composition du flux véhiculaire à Saint-Majorique avec, en plus, une étude de fréquentation des parcs nationaux, vont nous permettre de répondre à cette interrogation.

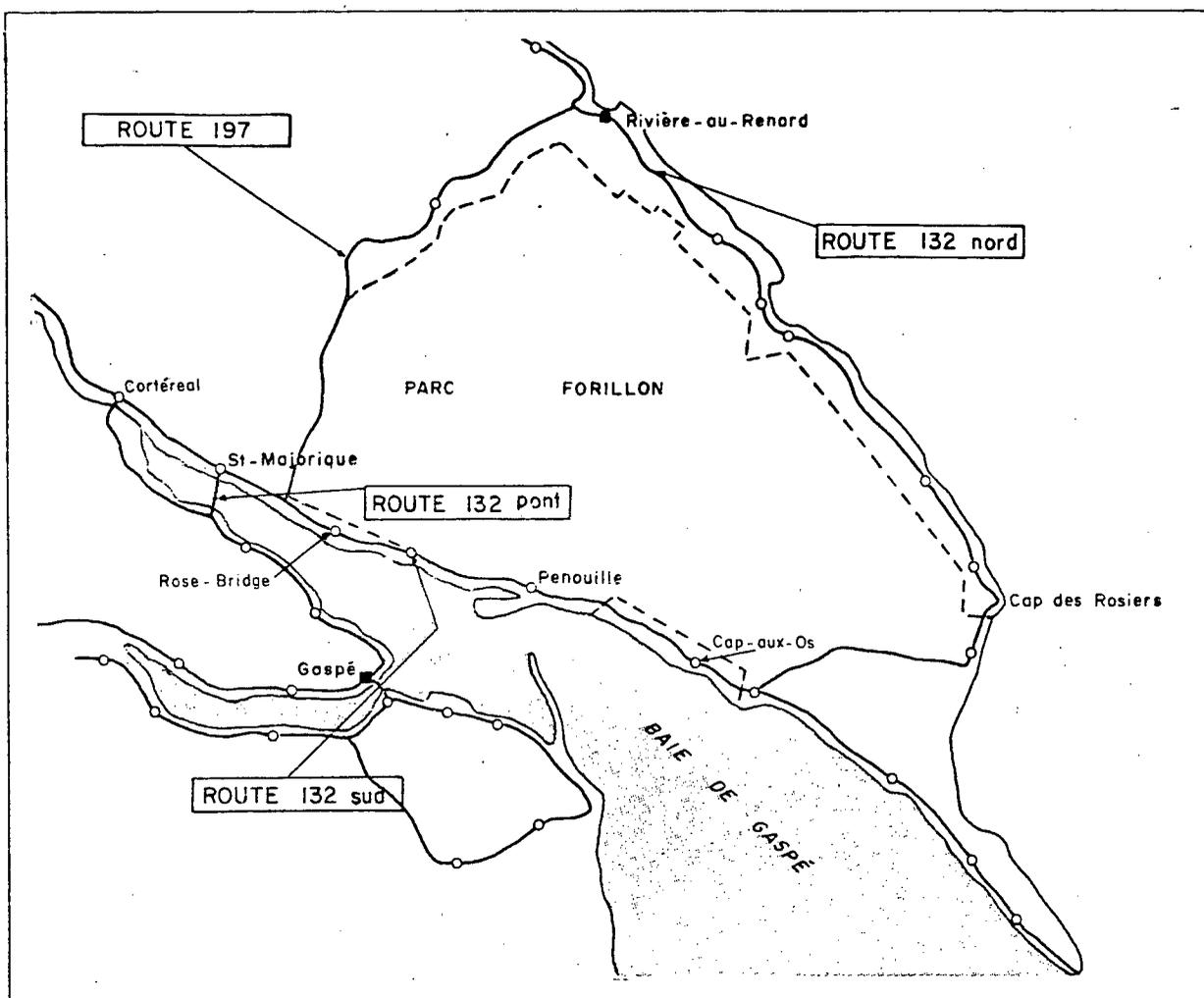
1.2.1 Evolution de l'achalandage du parc Forillon

L'achalandage créé par le parc Forillon se manifeste nécessairement par un accroissement significatif de l'achalandage durant l'été. Un traitement simple des données du tableau 1, qui porte sur l'écoulement de la circulation sur les routes 197 et 132, montre que l'accroissement du nombre de véhicules durant l'été est d'environ 1 000 véhicules par jour (voir tableau 2) sur le pont de la rivière Dartmouth. Depuis 1972, ce nombre apparaît stable.

Une autre information, tirée cette fois de relevés effectués par Parc Canada, permet de confirmer cette stabilité dans le temps de la fréquentation estivale. Nous faisons l'hypothèse que la circulation d'est en ouest à Penouille se dirige vers Gaspé et traversera le village de Saint-Majorique. Sur une période de trois (3) ans, la fréquentation d'été ne s'accroît que d'environ 74 véhicules par jour avec une fréquentation globale de l'ordre de 700 véhicules par jour à Penouille (voir tableau 3).

1.2.2 Evolution de l'achalandage global

Le tableau 1 donne depuis 1972 comment le flux véhiculaire s'est accru annuellement. Le jour moyen d'été qui représente la charge la plus forte montre un accroissement annuel de 4,05% sur le pont enjambant la rivière Dartmouth.



Routes	1972	1974	1976	1978 ¹	1979	'72-'78 Taux annuel d'accroissement
<u>Jour moyen annuel</u>						
197	1 140	1 265	1 238	1 840	1 930	8,31
132 (nord)	940	1 040	1 165	1 100	1 160	2,65
132 (sud)	--	1 005	1 125	1 200	1 260	n.d.
132 (pont)	2 429	2 500	2 800	3 268	3 430	5,07
<u>Jour moyen d'été</u>						
197	1 780	1 975	2 073	2 320	2 435	4,51
132 (nord)	1 470	1 630	1 825	1 640	1 725	2,70
132 (sud)	--	1 570	1 825	1 740	1 830	n.d.
132 (pont)	3 230	3 750	Donnée erronée	4 099	4 300	4,05

Source: ministère des Transports, direction de la circulation, Diagramme d'écoulement de la circulation, 1972, 1974, 1976 et 1979

¹ Ministère des Transports, service des relevés techniques, document photocopié, 1978.

Tableau 2: achalandage relatif durant la saison d'été sur le pont de la rivière Dartmouth

	1972	1974	1976	1978 ¹	1979
Jour moyen d'été	3 230	3 750	n.d.	4 099	4 300
Jour moyen annuel	2 429	250 (1)	n.d.	3 268	3 430
	801	1 250		831	870

Source: Ministère des Transports, direction de la circulation,
Diagramme d'écoulement de circulation, 1972, 1974, 1976, 1979.

¹ Ministère des Transports, service des relevés techniques,
document photocopié, 1978.

Tableau 3: nombre de véhicules par jour/mois, de 1977 à 1980
accès à Penouille (circulation d'est en ouest)

	1977	1978	1979	1980
Juin, juillet, août	654	683	710	728 ¹

Source: Parc Canada, Région du Québec.

-----¹ Quatre (4) jours ont été estimés

Il vaut de souligner que les taux de croissance pour le jour annuel moyen sont supérieurs à ceux de l'été. Il y a là un indice intéressant de transformation dans les activités économiques de cette région: nouveaux "patterns" dans les relations habitat-travail ou habitat-commerce? accroissement de certaines activités de transport? Les questions à ce sujet restent posées. Ce qui importe ici, c'est surtout de noter le sens et l'importance de l'accroissement des flux véhiculaires sur les routes 132 et 197.

1.2.3 Importance du camionnage dans le flux global

Une enquête du service technique de la circulation du ministère des Transports, effectuée sur la route 132 à Saint-Majorique à l'ouest de l'intersection avec la route 197, fait ressortir l'importance du camionnage dans le flux global (voir tableau 4). Les camions représentent 23,2% du flux un jour de semaine. Ce taux se maintient entre 13,9% et 17,8% respectivement le samedi et le dimanche. Il s'agit là d'un volume relativement élevé de camions.

1.2.4 Importance de Saint-Majorique en tant que noeud de circulation

Des données du tableau 5, partie A, nous pouvons déduire qu'environ 500 véhicules ont comme destination Saint-Majorique ou Cortéreal. La partie B permet de présumer qu'à l'intersection des routes 132 et 197, le flux se sépare grosso-modo comme suit: la route 197 accapare environ 61% du flux pour le jour annuel moyen et 57% pour le jour moyen d'été; le reste se dirige vers la pointe de Forillon.

La partie C du tableau 5 montre directement l'importance de l'intersection Saint-Majorique. C'est près de la moitié du flux global en provenance de Gaspé qui se dirige vers Saint-Majorique, Cortéreal ou vers Rose-Bridge et la pointe de Forillon.

Tableau 4: importance des camions dans le flux routier (1978)

	Direction de Gaspé à Saint-Majorique		Direction de Saint-Majorique à Gaspé	
		flux total		flux total
24/08/78 (jeudi)	15,1%	895	13,5%	853
26/08/78 (samedi)	17,8%	740	17,4%	639
27/08/78 (dimanche)	23,2%	1 483	23,0%	1 325

Source: Ministère des Transports, service technique de la circulation

Tableau 5: répartition du flux global de la route 132 (pont de la rivière Dartmouth) entre Saint-Majorique, Cortéréal, la route 197 et le Parc national Forillon

A) Part du flux ayant Saint-Majorique et/ou Cortéréal comme destination			
	(1) 132 (pont) de la rivière Dartmouth	(2) 132 (Saint-Majorique à l'ouest de la 197)	(3) (1) - (2)
Jour moyen annuel	3 268	2 860	408
Jour moyen d'été	4 099	3 600	499

B) Partage du flux entre les routes 197 et 132 à l'est de Saint-Majorique					
	(1) Route 132 à l'ouest de Saint-Majorique	(2) Route 197		(3) Rose-Bridge	
Jour moyen annuel	2 860 *	1 840	61%	1 200	39%
Jour moyen d'été	3 600 *	2 320	57%	1 740	43%

C) Part du flux sur le pont de la rivière Dartmouth ayant comme destination Saint-Majorique et le Parc national Forillon d'une part et la route 197 d'autre part					
	(1) Route 132 (pont)	(2) Route 197		(3) Direction Saint- Majorique, Cortéréal ou parc national Forillon	
Jour moyen annuel	3 268 *	1 840	56%	1 608	44%
Jour moyen d'été	4 099 *	2 320	57%	2 239	43%

Source: Ministère des Transports, Service technique de la circulation.

*Note: les flux résultant à une intersection ne sauraient s'additionner pour donner le flux sur le tronçon en amont. Nous donnons ce dernier, cependant, à titre de référence puisque somme toute l'interdépendance reste très forte.

Tableau 6: enquête origine-destination effectuée sur la route 132 à l'ouest de l'intersection avec la route 197

	<u>Origine</u>	
Cap-aux-Os, Saint-Majorique, (y compris Cap-des-Rosiers) ¹	1 096	48%
Rivière-au-Renard, l'Anse-à-Valleau (y compris Grande-Grève et l'Anse-au-Griffon)	742	32%
Autres	453	20%
	<hr/>	<hr/>
TOTAL	2 291	100%

	<u>Destination</u>	
Gaspé (y compris Douglastown, York et Haldimand qui totalisent 2,4%)	1 945	85%
Autres	346	15%
	<hr/>	<hr/>
TOTAL	2 291	100%

Source: Ministère des Transports, service technique de la voirie, poste 20, route 132-16-160, 1978

-----¹ Le flux de Cap-des-Rosiers est estimé à la moitié du flux global de 320, soit 160.

L'enquête origine-destination effectuée en 1978 à Saint-Majorique souligne aussi l'importance de Saint-Majorique en tant que noeud de circulation (voir tableau 6). On trouve en effet 48% des répondants donnant comme lieu d'origine soit Saint-Majorique soit les municipalités plus à l'est vers la pointe de Forillon.

1.2.5 Conclusions

Il apparaît nettement que l'objectif soulevé par l'hypothèse d'une fréquentation importante et croissance du parc Forillon ne s'est pas matérialisée. Il n'y a donc pas urgence ou même nécessité de procéder à la réfection des routes 132-197 sur la base de ce critère.

Le deuxième objectif traite de l'accroissement du trafic local. Cet accroissement, nous le situons globalement à 4% par année pour la période estivale qui représente la pointe. Du point de vue de ce seul deuxième objectif, il n'apparaît pas que la pression de la demande rende urgente la réfection de la route.

Le tableau 7 donne la capacité horaire de la route 197. En adoptant une règle d'évaluation très conservatrice, nous pouvons poser que le flux horaire moyen en 1979 est égal à 193 en supposant que le flux du jour moyen annuel se répartit en totalité sur 10 heures. La capacité de la route est près de six fois supérieure à ce nombre. On ne saurait donc poser que le flux de circulation exerce une pression forte en terme de capacité.

Le troisième objectif porte sur la sécurité. Il s'agit d'un aspect important. Le trafic empruntant la route 197 doit actuellement traverser le village de Saint-Majorique. L'étroitesse des accotements et, surtout, les dénivellations de chaque côté de la route créent des situations peu sécuritaires. Il en va de même dans le cas des nombreuses courbes avec une visibilité fortement réduite dans la vallée de la rivière au Renard.

En conclusion, il nous apparaît que l'achalandage du parc Forillon et l'accroissement de l'achalandage global ne justifient pas le projet; du moins, il n'y a pas une situation d'urgence. Le projet peut, dans une certaine mesure, trouver sa justification dans un accroissement au niveau de la sécurité.

Tableau 7: Capacité de la route 197

$$C = 2000 (v/c) T.W.$$

v/c : facteur de correction pour les possibilités de dépassement

T : facteur de correction pour le pourcentage de camions dans le flux

W : facteur de correction pour les obstacles

$$C = 2000 \times 1 \times 0,56 \times 1$$

$$C = 1120 \text{ vph}$$

Source: Geometric Design standards for canadian roads and streets,
Road and transportation association of Canada.

2.0 LE TERRITOIRE D'ETUDE

Le territoire à l'étude s'étend sur environ 22,2 kilomètres de long, de part et d'autre de la route 197, entre les localités de Rivière-au-Renard et de Saint-Majorique dans la ville de Gaspé. Il est limité au nord par l'anse de la rivière au Renard et au sud par le bassin nord-ouest de la baie de Gaspé. A l'est, une partie du territoire recouvre le parc national Forillon.

2.1 Le cadre physique

La route 197 s'inscrit dans la vallée de la rivière au Renard à l'intérieur d'une région montagneuse dont l'altitude moyenne varie entre 750 et 1 750 pieds. La vallée de la rivière au Renard comprend une plaine côtière et une plaine alluviale. La plaine côtière se situe en générale entre 50 et 250 pieds (15 à 75 mètres) au-dessus de la mer. La plaine alluviale présente quant à elle une surface généralement plane incisée par la rivière qui est très étroite et ses affluents. Au sud, s'étend une frange côtière s'inclinant doucement vers la baie de Gaspé et dont l'altitude est inférieure à 250 pieds.

2.2 Le cadre socio-économique

Le territoire d'étude est situé entièrement à l'intérieur des limites municipales de la ville de Gaspé. Au dernier recensement (1976), Gaspé comptait 16 842 habitants, ce qui représentait une diminution de 2,1% depuis 1971. Les localités de Rivière-au-Renard et de Saint-Majorique avaient une population respective d'environ 3 265 et 1 031 habitants¹.

-----¹ Estimée à partir des données de 1976 fournies par la Commission de la représentation électorale.

En 1976, le pourcentage de la population active en chômage s'élevait à plus de 20%¹ dans le comté de Gaspé-Est. Pour la même année, le nombre de bénéficiaires de l'aide sociale dans cette région² était de 1,220 et ce nombre ne cesse d'augmenter.

Au recensement de 1971, plus de 82% de la population du comté avait des revenus déclarés inférieurs à \$5,000.00³.

L'économie de ce secteur repose essentiellement sur l'exploitation de la pêche (Parc industriel de Rivière-au-Renard), l'exploitation forestière (usines de transformation du bois) et le tourisme (Parc de Forillon). L'agriculture n'occupait plus en 1971 que 95 emplois pour l'ensemble du comté de Gaspé-Est et est à peu près inexistant dans ce secteur.

¹Recensement du Canada, 1976, Cat. 94-801, Bull. 5-2.

²Statistiques pour l'année 1976-1977, Ministère des Affaires sociales, Bureau régional de Gaspé.

³Recensement du Canada, 1971, Cat. 94-711.

3.0 LES INVENTAIRES

3.1 Inventaire humain

3.1.1 Les agglomérations

Les localités de Rivière-au-Renard et de Saint-Majorique sont situées en entier à l'intérieur des limites de la municipalité de la ville de Gaspé, dans le comté de Gaspé-est. Gaspé se compose essentiellement de cinq (5) anciennes municipalités qui se fusionnèrent en une seule lors du regroupement municipal de 1970. Ces anciennes municipalités demeurent encore aujourd'hui géographiquement distinctes et ont de plus conservé, en grande partie, leurs caractéristiques socio-économiques propres.

Rivière-au-Renard, avec 3 265 habitants¹ (approximativement), est le second centre de service de la municipalité après Gaspé. Il comporte en outre deux (2) usines de transformation du poisson ainsi que deux (2) usines de transformation de bois.

Saint-Majorique, avec 1 031 habitants¹ (approximativement), est une ancienne paroisse agricole, située en bordure du bras nord-ouest de la baie de Gaspé: la majorité de ses habitants travaille maintenant à l'extérieur du village soit à Gaspé soit à Rivière-au-Renard.

3.1.2 L'industrie

Les deux principales industries de Rivière-au-Renard (Pêcheurs Unis du Québec Inc. et Curadeau et Frères Inc.) se retrouvent à l'intérieur du parc industriel de pêche localisé dans la zone

¹ Estimé à partir de la population électorale de 1976 (Commission de la représentation électorale du Québec).

portuaire de Rivière-au-Renard. D'une superficie totale de 31 hectares (306 m²), le parc industriel, propriété du gouvernement du Québec, occupe présentement 9 hectares des 18 hectares à développer dans une première phase. La deuxième phase devrait étendre le parc industriel jusqu'aux abords de la route 132.

Deux (2) usines de transformation de bois sont aussi localisées dans l'agglomération de Rivière-au-Renard, l'une est située à l'est de la route 132 un peu avant l'intersection de celle-ci et de la route 197, dans le lobe de la rivière au Renard. L'entreprise de Gonzague Plourde et Frères Enrg. emploie en moyenne cinq (5) employés à l'usine et quelques bûcherons (6 ou 7) sur le terrain. L'intérêt de cette entreprise réside dans son ancienneté et du fait que son moulin à scie à vapeur soit le seul encore en opération au Québec. (voir fiche d'inventaire, page suivante)

La seconde usine de transformation, l'entreprise Armand Dumaresq, est située au sud du chemin du Banc. Les productions annuelles de ces deux usines varient de 600 000 p.m.p. (Gonzague Plourde) à 1 000 000 p.m.p. (Dumaresq)¹.

Entre Rivière-au-Renard et Saint-Majorique, le long des routes 197 et 132, aucune autre industrie n'a été inventoriée à l'exception d'un commerce de gros (Brochet et Tremblay, distributeurs en alimentation) localisé à l'est de la route 197 un peu au nord de Morris.

3.1.3 L'agriculture

L'agriculture le long des routes 197 et 132 ne subsiste plus que de façon sporadique notamment dans la vallée de la rivière au Renard entre la localité de Rivière-au-Renard et celle de Morris.

-----¹ Ministère de l'Énergie, Mines et Ressources, bureau régional de Gaspé.

FICHE D'INVENTAIREMOULIN A SCIE "GONZAGUE PLOURDE ET FRERES ENRG"

REFERENCE

Comté: Gaspé-est

Ville: Gaspé

Rue (Rang, chemin, etc.): Route 197

No civique:

No tél.: 418-269-3934

Cadastre:

Propriétaire: Gonzague Plourde

Adresse: Route 132

Occupant: Gonzague Plourde et Frères Enrg.

Protection juridique: —

TYPOLOGIE

Catégorie: Moulin à scie à vapeur

Identification: —

Désignation connue: Gonzague Plourde et Frères Enrg.

Auteur(s): —

Date de fondation: 1909

Utilisation actuelle: Moulin à scie à vapeur

DESCRIPTION

Fondations: Pieux de bois sauf fondations de béton pour le four, la
chaudière et la bouilloire

Murs (supports): Bois

Recouvrement: Toit: Tôle sur planche

Mur extérieur: Bois

Mur intérieur: Bois

Forme de toit: Deux versants

Nombre d'étage(s): Deux (2)

Détails particuliers:

Extérieur: -----

Intérieur: -----

MACHINERIE

Photo:

Bâtiment: année de construction: 1909

Rénovation:

Age machinerie: engin acheté d'un autre moulin (selon
monsieur Plourde l'engin date d'au
moins 100 ans)

Etat:

Particularités: système mixte: engin à vapeur et moteur diesel
auxiliaire

Employés: au moulin: 5 employés

bûcherons: 6-7

Production: capacité de production: 1 200 à 1 500'/hre

production nouvelle: 1 000 000 P.M.P.

Plus au sud, à Saint-Majorique, tous les lots déboisés sont en friche à l'exception d'une terre utilisée pour le foin et le pâturage située à l'intersection nord-ouest des routes 197 et 132.

La vallée de la rivière au Renard, bien qu'ayant un potentiel agricole de classe 2, ne compte plus que quelques lots en culture. Ces lots cultivés pour les grandes cultures sont situés l'un à l'ouest de la route 197 à l'entrée du village de Rivière-au-Renard et les autres à l'est de la route 197 aux abords de la localité de Morris. Sur l'un de ces lots, on peut observer deux porcheries. A l'est de la route 197 (voir carte), huit (8) hangars et une cuisine sont actuellement en construction. Ils serviront à l'élevage du vison à cet endroit. La ville de Gaspé, avant d'émettre le permis de construction, a consulté les ministères de l'Environnement et de l'Agriculture afin d'établir la distance à respecter entre les visonnières et la future route 197. Cette distance a été établie à 400 pieds. A ces seules exceptions près, la vallée de la rivière au Renard est soit en friche, soit utilisée pour le foin ou le pâturage et ne manifeste aucun dynamisme agricole important.

3.1.4 Les équipements récréatifs et touristiques (Parc Forillon)

Trois (3) zones récréatives seulement ont été relevées dans la zone d'étude. Il s'agit de l'aréna de Rivière-au-Renard, du ciné-parc de Saint-Majorique ainsi que du parc national Forillon.

L'aréna est situé à l'entrée du village de Rivière-au-Renard à l'ouest de la rivière, à l'écart de la route 197. Le site comme tel comprend outre l'aréna (1200 sièges), un terrain de jeux pour enfants, un terrain de baseball et un terrain de pique-nique.

Le deuxième équipement récréatif, le ciné-parc de Saint-Majorique, est localisé au nord du chemin de Cortéreal à quelque mille pieds à l'ouest de l'intersection de la route 132 et du pont enjambant la baie de Gaspé.

Le parc Forillon se situe à l'extrémité nord-est de la péninsule de Gaspé et couvre une superficie de 240 km² (95 m²). Ses limites ouest correspondent à une partie de la zone à l'étude. Une partie des limites ouest coïncide avec la rivière au Renard tandis que plus au sud, les limites du parc longent la route 197. Le parc Forillon a été créé en 1970 et est administré en vertu de la loi sur les parcs nationaux (Canada). En vertu de cette loi, l'article 4 spécifie que "les parcs nationaux doivent être entretenus et utilisés de manière à ce qu'ils restent intacts pour la jouissance des générations futures". C'est afin d'atteindre ces objectifs sur le plan de la conservation et de la récréation et d'assurer la protection des richesses naturelles qu'un plan directeur a été mis sur pied, il y a quelques années.

3.1.5 Transport et communication

Une seule ligne de transmission d'énergie électrique d'une tension de 69 kV (Hydro-Québec) traverse le territoire à l'étude. Suite à la création du parc Forillon, le tracé de la ligne situé à l'intérieur des limites du parc, a été relocalisé à l'extérieur, principalement en bordure de la route 197. Cette ligne s'attache au poste de Rivière-au-Renard au sud de la route 132.

En ce qui concerne les infrastructures de transport, deux routes principales couvrent la région. Les routes 132 et 197 traversent la région. La première d'ouest en est, aux deux extrémités du territoire à l'étude et la deuxième suivant une orientation nord-sud.

3.1.6 Bancs d'emprunt

On retrouve plusieurs gravières ou bancs d'emprunt en exploitation ou non le long de la route 197, principalement entre le village de Rivière-au-Renard et Morris. Ces bancs d'emprunt correspondent aux dépôts de sable d'origine fluvio-glaciaire de la vallée de la rivière au Renard. D'après les documents d'ingénierie du Ministère (réf. plan 23-216, feuillet 30) quelques-uns de ces sites serviront à diverses étapes du projet de réfection de la route 197.

3.1.7 Les aires boisées

La forêt couvre la majeure partie de la région à l'étude. La tenure des forêts regroupe trois (3) grands propriétaires: le gouvernement du Québec, le gouvernement du Canada et les particuliers. Le gouvernement fédéral (parc national Forillon) possède la presque totalité des terres situées à l'est de la route 197.

A l'ouest de la route 197 et au nord de la route 132, séparée par une bande de terrains privés d'environ 1 mille de largeur, se retrouve la forêt domaniale¹ de la Gaspésie. Celle-ci appartient et est administrée par le ministère de l'Energie et Ressources du Québec.

On observe aussi quelques terrains vacants appartenant aux ministères de l'Agriculture et Energie et Ressources du Québec. Sur la presque totalité de son parcours, la route 197 traverse donc des espaces boisés privés compris entre le parc Forillon et la forêt dominiale de la Gaspésie.

¹Forêt domaniale: ancienne concession forestière reprise en main par le ministère Energie et Ressources et administrée par l'Etat.

3.2 L'inventaire biophysique

3.2.1 La forêt

La végétation arborescente du territoire étudié est représentative des paysages de la forêt mixte. On y rencontre les trois (3) types suivants: feuillus, mixtes et résineux.

Toutefois, les peuplements feuillus sont les plus abondants et tout particulièrement dans la portion de la zone d'étude située au nord de la rivière de la Division. Les feuillus intolérants sont ceux que l'on rencontre le plus souvent et ceux-ci sont régulièrement associés à des essences résineuses.

Les peuplements résineux sont composés en grande partie de sapin baumier et accessoirement d'épinette. Quant aux peuplements mélangés, on les retrouve d'une façon assez régulière; ils font suite aux perturbations majeures tels que la coupe totale, l'agriculture, les brûlés, etc.

De façon générale, la densité des peuplements forestiers du secteur d'étude se situe aux environs de 70%, tandis que leur taille varie normalement entre 10 et 15 mètres. Il est également intéressant de noter que l'on ne retrouve que quelques peuplements murs.

Les essences forestières rencontrées dans le secteur d'étude ne représente, en général, qu'une faible valeur économique ou écologique.

Trois (3) peuplements forestiers ont cependant été identifiés comme présentant un certain intérêt au niveau de la région à l'étude. Il s'agit de deux (2) érablières (érablière à résineux et érablière à feuillus intolérants). Leur intérêt résulte de leur rareté dans la région.

Un peuplement de mélèzes situé à Saint-Majorique, à l'intersection des routes 197 et 132, a aussi été identifié par le ministère de l'Énergie et des Ressources. Celui-ci envisage l'aménagement éventuel d'un peuplement semencier à cet endroit.

En effet, le plan de travail (gestion) de l'unité de gestion de la Gaspésie prévoit le reboisement en mélèze de 50 acres par année. La politique du ministère de l'Énergie et des Ressources, en matière d'approvisionnement pour les reboisements, est principalement orientée sur un ravitaillement en semences locales. Ce reboisement en mélèze est effectué à titre expérimental, car, actuellement, le mélèze est une essence qui est très peu utilisée et tout particulièrement dans la région de la Gaspésie. Cependant, plusieurs forestiers prévoient d'ici une trentaine d'années une pénurie en matière ligneuse.

Les industries utilisatrices de matière ligneuse sont actuellement assez sélectives mais si cette pénurie se manifeste, elles devront, pour subsister, utiliser toutes les sources de matière ligneuse. Dans cette optique, une expérience de reboisement en mélèzes devient intéressante car le mélèze est réputé être une essence à croissance rapide et dont l'adaptation à différents milieux est excellente. Le peuplement de mélèzes de Saint-Majorique pourrait donc éventuellement servir de peuplement semencier. Toutefois, étant donné le nombre d'hypothèses inhérentes à l'utilisation future du mélèze, il ne nous est pas possible de donner à ce peuplement de mélèzes la forte valeur de conservation qu'il aurait eu s'il était effectivement un peuplement semencier.

3.2.2 La végétation

L'inventaire de la végétation n'a pas identifié de plantes rares ou d'intérêt phytogéographique. Une prairie à carex se situe à l'intersection des routes 197 et 132 à Rivière-au-Renard dans le lobe de la rivière; la prairie est composée en forte majorité

d'Iris versicolor et de Carex, mais, dans une proportion plus faible. Ecologiquement, l'Iris versicolor appartient à la zone intermédiaire entre les marais et le talus sec. Dans les pâturages non drainés comme celui-ci, l'Iris versicolor gagne tout le terrain perdu par les graminées (milieu sec) que l'on retrouve en très faible quantité. Les inventaires fauniques effectués par le représentant M.L.C.P. en poste à Gaspé ne font ressortir aucune utilisation intensive de cette prairie à Carex par la sauvagine.

De plus, la proximité d'un moulin à scie et le déversement depuis plusieurs années (70 ans) des résidus de bois dans une partie de cette prairie ont pour effet d'en atténuer sensiblement l'intérêt.

3.2.3 La faune avienne

Du point de vue de la faune sauvagine, une seule zone a été identifiée. Il s'agit d'une aire de repos, de nidification et de gagnage située dans l'estuaire de la rivière Darmouth dans la baie de Gaspé. Selon l'évaluation faite par le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, dans le cadre de l'étude "Classification des zones humides prioritaires pour la Z.A.C. de la Gaspésie"¹, cette zone humide présente une importance régionale, compte tenu de l'abondance de la sauvagine l'utilisant. (voir tableau 8).

Le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche évalue à forte l'intensité de son utilisation faunique, compte tenu de critères tels que: l'utilisation pour la nidification et l'élevage, la diversité (autres aspects fauniques du milieu) et l'utilisation pour la migration. Ces données, par contre, n'ont pas encore fait l'objet d'analyse détaillée. L'étude présentement en cours au ministère devrait permettre d'ici deux (2) ans d'identifier l'importance de cette aire de nidification.

¹Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, service de l'aménagement de la faune, région de Gaspé.

Tableau 8: Evaluation d'une zone humide, ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche

Nom de la zone: Estuaire de la rivière Dartmouth Région administrative: 01
 Zac: Gaspésie Code UTM:
 No du feuillet 1:50 000: 22 à 15

1. Perturbation potentielle

10/10

Intensité et importance	Terme		
	court	moyen	long
Forte	X		
Moyenne			
Faible			

Nature de la menace: développement du réseau routier

2. Utilisation faunique

10/10

	Forte	Moyenne	Faible
a) Utilisation pour la nidification et l'élevage	X 3		
b) Diversité (autres aspects fauniques du milieu: frayères, mammifères sem: aquatiques)	X 3		
c) Utilisation en migration	X 4		

3. Unicité

4. Superficie (hectares)

6/10

Provinciale	
Régionale	X 6
Locale	
Nulle	

0 à 10	
10 à 40	
40 à 200	
200 et plus	770 ha

8/8

Ressource unique: marais estuarien

5. Utilisation par l'homme

4/6

	Forte	Moyenne	Faible
a) consommatrice	3		
b) non-consommatrice			1

Jours récréation: ?

TOTAL

38/44

UTILISATION DU MARAIS DE LA
RIVIERE DARMOUTH
POUR LA CHASSE A LA SAUVAGINE

- Fréquentation lors de l'ouverture de la chasse en 1980 (20 septembre)

nombre de caches inventoriées: 20

nombre de chasseurs rencontrés: 62

Source: Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, Service de l'aménagement de la faune, Z.A.C. de la Gaspésie, 1980.

Il est à noter que les parties les plus importantes de cette aire de repos, de nidification et de gagnage sont celles qui se situent à proximité des rives. En effet, la faune sauvagine caractéristique de la zone d'étude fait son nid sur la terre ferme; elle trouve souvent sa nourriture dans la zone d'estran et aux endroits où l'eau est peu profonde. De la même façon, les jeunes sont élevés dans des endroits abrités et à proximité de la terre ferme où la retraite est possible. Il s'agit là d'une remarque importante dans la mesure où un jugement rapide pourrait laisser conclure à un impact négligeable dans le cas où seul le territoire riverain qui ne représente qu'une faible partie de l'étendue d'eau de la baie, est touché.

3.2.4 L'hydrographie

Le territoire entourant la route 197 ne comprend pas de cours d'eau majeur, ni de lacs, à l'exception du lac au Renard situé dans les limites du parc Forillon, et dont la superficie est d'environ 13 hectares (32 acres). Sur le territoire, le réseau hydrographique est toutefois très dense. Il se compose de la rivière au Renard, qui le traverse du nord au sud en longeant la route 197 et de ses nombreux tributaires directs. La rivière au Renard coule sur près des deux tiers de son parcours dans les alluvions qu'elle entaille de trois à quatre mètres (10 à 13 pieds) de profondeur avant d'atteindre le golfe Saint-Laurent.

Les principaux tributaires de la rivière au Renard sont le ruisseau des Atocas, le ruisseau Beaudry et la rivière de la Division.

3.2.5 La faune aquatique

Dans le réseau de ruisseaux et de lacs sillonnant le territoire, la truite mouchetée résidente et la truite mouchetée anadrome constituent les seules populations ichtyologiques présentes. Des frayères de ces espèces ont été identifiées au Lac au Renard, la plus grande nappe d'eau du territoire, ainsi que dans le ruisseau Beaudry et la

rivière de la Division. Trois (3) autres frayères ont aussi été localisées dans la rivière au Renard. Le lac au Renard, le ruisseau Beaudry et la rivière de la Division sont classés de bon à très bon en ce qui concerne l'abondance et la qualité de leur frayères pour la truite mouchetée¹.

Les frayères de la rivière au Renard, à cause des travaux effectués dans son lit (détournement), notamment à Val-Renard, risquent d'être perturbées sérieusement. La qualité et l'abondance de la faune aquatique pourraient y être modifiées sensiblement.

Exception faite des frayères mentionnées, les cours d'eau du territoire, en ce qui concerne la faune ichtyologique d'eau douce, n'ont pas une grande capacité de support étant donné leurs dimensions réduites.

3.3 L'inventaire visuel

Cinq (5) unités de paysages ont pu être délimitées dans le cadre de l'inventaire visuel (voir carte 3)². L'unité de paysage se définit comme un espace comportant des caractéristiques perceptuelles communes, intégrées entre elles ou reliées à un élément collectif. Elle se caractérise aussi par l'homogénéité, la dominance d'éléments particuliers ou encore la nature et le type de lien visuel entre les composantes.

Les cinq (5) unités de paysages sont:

- a) Rivière-au-Renard
- b) la vallée de la rivière au Renard
- c) les paysages forestiers
- d) l'approche de la baie de Gaspé
- e) le bassin nord-ouest de la baie de Gaspé.

¹Parcs Canada, Région de Québec, Parc national Forillon, Synthèse et analyse des ressources naturelles, volume 2, 17-c-a, 1979.

3.3.1 Les paysages propres au territoire

3.3.1.1 Rivière-au-Renard

L'aboutissement de la petite vallée de la rivière au Renard s'accomplit dans une large cuvette. Les montagnes qui la ceignent restreignent tous les champs visuels provenant de l'agglomération. De même, elles repoussent les regards vers la mer tout en mettant en valeur, par leur encadrement, le village de Rivière-au-Renard qui se niche sur une légère élévation. Toutes les constructions semblent se serrer contre l'église, principal point de repère.

L'urbanisation de Rivière-au-Renard engendre des formes et précise des directions dans le paysage. Celles-ci traduisent des fonctions humaines ou une occupation historique du territoire. Ainsi, le village se distingue nettement comme point majeur ou plutôt comme masse lors des grands panoramas. Le long du chemin du banc, on remarque un alignement d'habitations qui se termine par un pont reliant le secteur à l'actuelle route 132. On aura reconnu le barchois de Rivière-au-Renard aujourd'hui quelque peu délaissé par les activités de pêche.

Au nord-ouest, l'activité agricole dessine sur les pentes un jeu de découpage des terres se manifestant par des alternances de couleurs. Elle marque ainsi fortement l'horizon. Au pied des versants, les habitations sises le long de la route 132, reforment un alignement très rythmé.

Légèrement au sud, vers l'embouchure de la vallée de la rivière au Renard, un début d'exploitation de gravière a entaillé une partie de la falaise qui refermait la zone marécageuse créant par le fait même une cicatrice très évidente.

Ce paysage côtier, malgré son unité, présente une variété de micro-zones intimement liées à la morphologie et à l'urbanisation. La fragilité de ce milieu dépend aussi de l'ouverture des paysages vers la mer et de la vocation propre de l'endroit, soit la pêche.

3.3.1.2 La vallée de la rivière au Renard

A la sortie de l'agglomération, la rivière au Renard coule à travers une petite vallée où l'on retrouve les localités de Morris et de Val-Renard. L'ensemble laisse une impression de tranquillité. L'urbanisation linéaire mais sporadique et la présence de l'agriculture modifient les paysages de la vallée.

La pénétration de cette entité visuelle par le sud, c'est à dire en provenance de Saint-Majorique, procure une suite de découvertes intéressantes. A l'approche de Rivière-au-Renard, le voyageur quitte les horizons fermés des paysages forestiers, qu'il avait jusqu'alors aperçus, par un brusque dégagement de la végétation et de la topographie. Cette vaste percée découvre subitement un alignement d'habitations qui accentue la courbure de la route. Quelques mètres plus loin, la rivière au Renard apparaît calme et limpide.

Dans la vallée entre Rivière-au-Renard et Saint-Majorique, la suite des parcours demeure relativement constante. Malgré une vaste amplitude des champs de vision, les vues restent fortement encadrées par les élévations environnantes. Leur présence accentue l'étroitesse de la vallée et crée une atmosphère d'isolement. Les montagnes apportent cependant de la diversité par leurs formes et par certains affleurements rocheux.

Au nord-est, vers l'aval de la rivière, topographie et urbanisation se ressèrent afin de créer un alignement majeur (Val-Renard) qui amorce l'agglomération prochaine, Rivière-au-Renard.

3.3.1.3 Les paysages forestiers

Le caractère général de cette entité visuelle demeure très refermé et relativement uniforme sur l'ensemble du parcours. Ceci est dû surtout à la constance et à la densité de la couverture forestière. On n'y rencontre à première vue aucun élément particulier malgré une topographie agréablement ondulante.

La rivière au Renard, qui serpente tout près de l'actuelle route 197, crée par ses ravinements d'intéressantes notes de diversité. Ces quelques points d'attrait auraient avantage à être exploités en fonction de haltes routières ou de sentiers de nature.

3.3.1.4 L'approche vers la baie de Gaspé

Suivant les progressions sud-nord, les champs de vision ne révèlent aucun caractère particulier et s'apparentent plutôt aux paysages forestiers de l'unité précédente. La végétation vient continuellement border la route et affiche une certaine monotonie d'ensemble.

Les cheminements inverses, c'est-à-dire de Rivière-au-Renard vers Saint-Majorique, engendrent par contre une séquence de découvertes uniques. Ainsi, quittant l'unité très refermée des paysages forestiers, les vues se dégagent peu à peu vers le sud. Bientôt, le voyageur perçoit une dépression, celle de la baie de Gaspé. Puis, sur les horizons formés de la chaîne de montagne ceinturant la ville de Gaspé, se découpe

un point de repère, l'hôpital, signe précurseur de l'agglomération. Graduellement, l'amplitude des panoramas s'intensifie et, à la descente du second plateau, toute la baie (son bassin nord-ouest) apparaît subitement, la frange urbanisée ressortant légèrement.

3.3.1.5 Le bassin nord-ouest de la baie de Gaspé

La composante dominante de cette unité de paysage est sans contredit l'étendue d'eau ainsi que le marais faisant corps avec la rivière Dartmouth.

On observe une très forte relation entre les deux rives de la baie. Chacun des littoraux est soumis à de constants balayages panoramiques provenant de la côte opposée. L'horizon très rapproché de ces perspectives se colle aux versants immédiats et délimite une aire visuelle englobante.

L'église de Saint-Majorique constitue le point fort de l'unité de paysage du bassin nord-ouest de la baie de Gaspé. Le village quant à lui, engendre un important alignement et structure l'espace tout en soulignant la longue pénétration de la baie vers la rivière Dartmouth ainsi que vers la localité de Cortéreal.

Le marais, campé à l'embouchure de ce cours d'eau, ressort fortement par son aspect singulier et ses limites juxtaposées ou plutôt marquées du pont reliant les deux rives.

4.0 HIERARCHISATION DES INVENTAIRES

4.1 Signification des niveaux de résistance en terme de design

La hiérarchisation des inventaires identifie les éléments et les espaces selon leur degré de sensibilité au passage d'une route du type étudié dans le présent projet.

La route est nécessaire. La présence d'un habitat humain et d'activités économiques l'appellent obligatoirement. Il faut donc bien comprendre que lorsque l'on qualifie de fortement résistantes les agglomérations urbaines, ceci ne veut pas dire que ces dernières s'opposent fortement au passage d'une route. Nous désirons simplement souligner que dans une agglomération urbaine, les critères de design d'une route comme la route 197 sont fortement critiques.

En milieu urbanisé, toute modification significative apportée au patron des liaisons habitat-travail, habitat-loisir, etc., doit être étudiée attentivement. On comprendra facilement qu'une telle étude soit moins nécessaire en milieu rural, par exemple, où le patron des circulations est simple.

Le même type de raisonnement vaut pour les aspects visuels et biophysiques. Un espace visuel fortement résistant signifie que le tracé d'une route devra y obéir rigoureusement à des critères précis de design. Au biophysique aussi, un élément fortement résistant soulèvera des exigences précises en terme de design.

4.2 Les résistances

Nous retenons quatre (4) classes de résistance, soit les aires de résistance très forte, de résistance forte, de résistance moyenne et de résistance faible. Une cinquième catégorie englobe les espaces favorables à l'implantation d'une route. Il s'agit des aires compatibles. On notera que nous n'avons rencontré aucune aire de type contrainte; par exemple un aéroport.

4.2.1 Les aires de résistance très forte

Ce sont les espaces que les gouvernements jugent à propos d'exclure pour les fins de l'activité considérée. Le seul élément de ce type dans notre territoire d'étude est représenté par le parc national de Forillon.

4.2.2 Les aires de résistance forte

Font partie de cette catégorie les éléments d'inventaire ayant une grande importance sur l'image que les gens se font de leur milieu. Cette classe de contrainte s'applique à tout ce qui affecte ou est susceptible d'affecter de façon significative les organismes biologiques supérieurs (hommes et animaux).

Les modifications significatives au réseau de communication complexe d'une agglomération urbaine tombent dans cette catégorie. Il en va de même pour les habitats importants et sensibles d'animaux. Il vaut de souligner encore une fois que résistance ne signifie pas automatiquement et nécessairement impact négatif. Le respect heureux de bons critères de design dans un milieu fortement résistant (i.e. sensible) peut amoindrir considérablement, voire éliminer les impacts qui auraient résultés du projet.

4.2.3 Les aires de résistance moyenne

Le niveau de sensibilité au passage de la route des éléments de cette catégorie n'est pas très élevé. Il serait préférable de ne pas les perturber. Ils n'exigent pas, comme c'est le cas pour les aires à forte résistance, d'étude de design très délicate. Autrement dit, des variations dans le tracé d'une route à l'intérieur de ces espaces, ne sont pas fortement critiques.

4.2.4 Les aires de faible résistance

Ce sont des espaces où une règle générale de prudence recommande de porter attention aux effets de la route sur l'environnement. Même si ces effets ne risquent pas d'entraîner des perturbations importantes.

Les terres en friche, les aires boisées, voilà autant d'éléments qu'a priori on peut qualifier de faiblement résistants.

4.2.5 Les aires compatibles

Ce sont des espaces qui ne présentent pas d'opposition au passage d'une route. Appartiennent à cette catégorie, les bancs d'emprunt (gravière, sablière), les zones et parcs industriels.

Tableau 9: Liste hiérarchisée des résistances en fonction des inventaires
humain, biophysique et technique

Résistance très forte

Elément humain

Parc national: parc national Forillon

Résistance forte

Elément humain:

Agglomération urbaine: Rivière-au-Renard

Morris

Saint-Majorique (Fontenelle)

Patrimoine bâti: monument ou maison reconnu ou classé,
site d'intérêt historique, culturel
ou architectural.

Moulin à scie à vapeur (seul en
exploitation au Québec): G. Plourde
Enrg.

Équipement récréatif: Aréna (Rivière-au-Renard)

O.T.J. (Rivière-au-Renard)

Ciné-parc (Saint-Majorique)

Agriculture:

Terre cultivée: grandes cultures
de fort potentiel (classe 2)

Elément biophysique:

Secteur faunique (importance régionale):

Aire de nidification, de repos et
de gagnage: estuaire de la rivière
Darmouth

Elément technique:

Zone à faible capacité portante:

Marécage, zone humide

Fortes pentes

Résistance moyenne

Elément humain:

Habitat linéaire et rural dispersé

Agriculture: foin et pâturage négligé

Elément biophysique:

Peuplement forestier rare: érablières

peuplement de mélèzes

Faune aquatique: frayère

Résistance faible

Elément humain:

Agriculture: friche

Elément biophysique:

Aire boisée (faible valeur écologique ou économique)

Compatibilité

Elément humain:

Bancs d'emprunt: gravière, sablière

Zone industrielle

Parc industriel

5.0 EVALUATION DU TERRITOIRE SUR LA BASE DES ELEMENTS D'INVENTAIRE (HUMAIN, BIOPHYSIQUE, VISUEL, TECHNIQUE) HIERARCHISES

5.1 Synthèse des inventaires: les unités d'environnement

La synthèse des inventaires hiérarchisés a permis de faire ressortir les principaux milieux ou unités d'environnement traversés par la route 197. Ces milieux correspondent à:

- la baie de Gaspé
- l'agglomération de Saint-Majorique
- le secteur forestier entre Saint-Majorique et Morris
- la vallée agricole de Morris à Val-Renard
- l'agglomération de Rivière-au-Renard.

5.1.1 La baie de Gaspé

Le pont de la route 132 qui relie les deux rives du bassin nord-ouest de la baie de Gaspé traverse présentement une zone faunique d'importance régionale selon le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche. Cette zone représente à la fois une aire de nidification, de repos et de gagnage pour la faune sauvagine. Au plan biophysique, la résistance de ce secteur à la localisation d'une route est forte compte tenu de son importance. Il faut mentionner que l'aire de gagnage se retrouve uniquement le long des rives de la baie. Toute perturbation de la rive prend donc, de ce fait, une très grande importance.

5.1.2 L'agglomération de Saint-Majorique

L'habitat de Saint-Majorique s'étale sur plusieurs kilomètres depuis l'intersection des routes 197 et 132 jusqu'à Cortéreal. Elle se partage de part et d'autre du pont de la baie de Gaspé. Ancien village agricole, Saint-Majorique ne possède plus aucune terre cultivée à l'exception d'une seule (foin et pâturage négligé) située à l'intersection des routes 197 et 132. Toutes les terres localisées au nord des habitations le long de la

route 132 sont en friche. La sensibilité de cette unité au passage d'une route varie donc de fort en ce qui concerne l'agglomération même à moyen pour l'habitat linéaire et la terre en culture. Toutes les terres en friche, par ailleurs, ont une résistance faible.

5.1.3 Le secteur forestier entre Saint-Majorique et Morris

Tout ce secteur boisé est limité à l'est par le parc national Forillon. Dans l'ensemble, la sensibilité de cette zone est faible à l'exception du parc Forillon qui possède une résistance très forte compte tenu de son statut et de sa vocation particulière et de la ferme d'élevage de visons qui représente une résistance forte. Les peuplements rares ont, par ailleurs, une résistance moyenne.

5.1.4 La vallée agricole de Morris à Val-Renard

La sensibilité de cette unité d'environnement est très variable si l'on tient compte des différents éléments d'inventaire qui y ont été identifiés. L'habitat linéaire réparti le long de la route a une résistance moyenne tandis que l'agriculture peut varier de forte, pour les grandes cultures, à faible pour la friche. Un seul autre élément possède une résistance forte et c'est l'aréna de Rivière-au-Renard et ses équipements récréatifs. Le lit de la rivière au Renard qui se trouve à proximité de la route 197, à cet endroit, a été détourné de son cours. Par conséquent, les dommages (qualité de l'eau, impact sur les frayères potentielles) occasionnés par les travaux qui y ont été faits sont tels qu'on peut déjà supposer que la construction d'une route n'apporterait pas d'impacts plus importants.

5.1.5 L'agglomération de Rivière-au-Renard

L'agglomération de Rivière-au-Renard représente un secteur fortement sensible à l'élaboration d'un tracé de route notamment à cause de la densité d'occupation, des multiples fonctions (commerciales, résidentielles, institutionnelles) qui y sont regroupées et surtout

à cause de l'échelle de ce village. Un seul secteur peut présenter une compatibilité avec le projet de la route 197. Il s'agit du parc industriel de Rivière-au-Renard et de son aire d'expansion prévisible, situé au nord du village dans la zone portuaire. Un autre secteur industriel a par ailleurs une sensibilité forte au passage d'une route, à cause de son caractère historique. Le moulin à scie à vapeur de Gonzague Plourde Enr. est en effet le seul de ce type encore en exploitation au Québec.

5.2 Les corridors d'accueil

Suite à la délimitation des unités d'environnement et à l'identification des résistances de chacune à l'élaboration d'une route, de grands axes de passage ou corridors d'accueil peuvent être délimités pour chacune des unités. Ces corridors couvrent une portion de territoire à l'intérieur de laquelle une analyse plus fine permettrait l'élaboration de variantes de tracés de routes. L'identification des corridors d'accueil obéit à un ensemble de critères de design (voir tableau 10) susceptibles d'offrir un choix de réseau pertinent.

Dans le cadre de cette étude, nous reprenons cette démarche de l'identification de corridors d'accueil et cela même si un tracé est, en fait, déjà soumis à l'identification des impacts. Le tracé de relocalisation de la route 197 présenté par le ministère des Transports est donc vu, premièrement, sous l'angle d'un corridor plus large que l'emprise de la route. Il est comparé, lorsqu'il y a lieu, à un autre corridor d'accueil que nous suggérons comme présentant un choix significatif.

Il faut mentionner que les corridors, afin de desservir la population, doivent pénétrer en milieu urbain. Il devient alors inévitable que des éléments ponctuels présentant un haut niveau de résistance fassent partie des corridors d'accueil. Le choix d'un corridor d'accueil, tout comme le choix d'un tracé, doit nécessairement obéir à un processus de choix et d'optimisation.

Tableau 10: Critères de design d'une route

CRITERES D'ORDRE GENERAL

- Permettre un choix conséquent: une enveloppe de variantes de tracé doit présenter un gain significatif, soit technique, économique ou environnemental
- Permettre d'éviter de façon absolue les aires à exclure (aires de contrainte)
- Permettre d'éviter le plus possible les aires où se superposent un ensemble de résistances fortes et très fortes
- Minimiser le plus possible les distances et les temps/distance.

CRITERES D'ORDRE PARTICULIER

- Observer au maximum le découpage cadastral
- Minimiser les ouvrages d'art
- Minimiser les variations de géométrie horizontales et verticales.

Résistance forte

Elément humain

Eviter au maximum les perturbations dans les agglomérations urbaines, soit:

- les perturbations sonores
- les perturbations des structures fonctionnelles
- les perturbations des activités individuelles
- les points de conflit dans l'écoulement des flux véhiculaires.

Eviter au maximum les sites ou monuments d'intérêt culturel, historique ou architectural

Eviter au maximum les aires et équipements de loisir

Eviter au maximum les secteurs agricoles à potentiel élevé.

Elément biophysique

Eviter au maximum les secteurs fauniques d'importance régionale (aire de nidification, de repos, de gagnage)

Elément technique

Eviter au maximum les secteurs peu propices à la construction d'une route (zones humides, obstacles quasi infranchissables).

Résistance moyenneElément humain

Eviter le plus possible l'habitat linéaire et rural dispersé

Limiter le plus possible les coupures dans les territoires agricoles exploités.

Elément biophysique

Eviter le plus possible les peuplements forestiers rares

Eviter le plus possible les secteurs de faune aquatique (frayères)

Elément visuel

Eviter le plus possible les perturbations à la morphologie et à la texture des paysages traversés.

Résistance faibleElément humain

Profiter le plus possible des aires peu productives (agriculture et forêt)

CompatibleElément humain

Profiter au maximum des secteurs industriels compatibles

Profiter au maximum des bancs d'emprunt.

5.2.1 Zone 1 - la baie de Gaspé: deux corridors d'accueil

Deux (2) corridors d'accueil sont étudiés dans la baie de Gaspé. Le premier, celui du tracé proposé par le Ministère des Transports, emprunte le pont de la baie de Gaspé jusqu'à l'intersection de Saint-Majorique. A cet endroit, le corridor bifurque à l'est pour atteindre la rive. Ce corridor risque toutefois de perturber fortement la faune avienne de ce secteur.

Le second corridor proposé par Urbatique Inc. emprunterait le pont et l'intersection actuelle à Saint-Majorique et éviterait l'aire de repos et de nidification.

5.2.2 Zone 2 - l'agglomération de Saint-Majorique: deux corridors d'accueil

Les deux (2) options que nous étudions à Saint-Majorique sont situées l'une au nord de la route 132 et l'autre au sud. Le corridor nord emprunterait les terres en friche de Saint-Majorique tandis que le corridor sud longe la rive de la baie de Gaspé et traverse la route 132 un peu avant l'intersection actuelle des routes 132 et 197.

Le corridor nord présente l'avantage d'éviter l'aire de repos et de gagnage qui longe toute la rive nord de la baie de Gaspé. Il profite, de plus, des zones à faible résistance que sont les terres en friche. Un autre avantage consiste à ne pas créer d'obligation pour les résidents de Saint-Majorique à parcourir plusieurs kilomètres de plus pour atteindre le village.

Il nous apparaît enfin qu'un meilleur traitement des circulations à l'est de Saint-Majorique et vers Forillon serait permis par cette option. Nous aurons l'occasion d'y revenir lors de l'étude d'impact et des mitigations. Soulignons pour l'instant, ce qu'a montré le chapitre 1, qu'à l'intersection de Saint-Majorique, le flux routier se partage pratiquement en deux (2) parts égales.

Sur le plan visuel, ces corridors demeurent relativement équivalents. Au sud, des rues sont confrontées à la baie de Gaspé et ce, de façon très dégagée. Par ailleurs, dans l'alternative nord, les champs de vision couvriraient simultanément la baie ainsi que le village de Saint-Majorique.

5.3.2 Zone 3 - le secteur forestier entre Saint-Majorique et Morris: un corridor d'accueil

Un seul corridor d'accueil est possible à cet endroit compte tenu de l'étroitesse de la vallée, de la topographie des lieux ainsi que de la proximité du parc Forillon.

5.2.4 Zone 4 - la vallée agricole de Morris à Val-Renard: un corridor d'accueil

Un seul corridor d'accueil a été élaboré dans la vallée de la rivière au Renard. À l'ouest, la topographie limite les possibilités d'élaborer d'autres corridors. À l'est, les terres cultivées (porcheries) et le parc Forillon constituent des résistances fortes. Un corridor à l'est n'apporterait donc pas de gain significatif par rapport à celui existant.

5.2.5 Zone 5 - l'agglomération de Rivière-au-Renard

a) En direction du village de Rivière-au-Renard: deux corridors d'accueil

L'agglomération de Rivière-au-Renard pose le problème de la traversée d'un milieu densément occupé. Deux (2) corridors pourraient être considérés. Le premier, qui est celui du tracé proposé par le Ministère des Transports, passe légèrement au sud du lobe de la rivière au Renard, pour rejoindre ensuite la route 132 au cœur du village. Ce corridor implique la déstructuration de la trame urbaine qui regroupe les principales fonctions commerciales et institutionnelles de cette région. Il brise irrémédiablement l'échelle de ce village.

Le second corridor reprendrait le même tracé à l'intersection de la route 197 mais bifurquerait un peu avant l'entrée au village pour emprunter le site du parc industriel de Rivière-au-Renard. Ce deuxième corridor présente l'avantage de traverser un milieu industriel compatible non utilisé et d'éviter ainsi le centre du village de Rivière-au-Renard.

b) En direction de Sainte-Anne-des-Monts: un corridor d'accueil

Un seul corridor nous paraît pouvoir être élaboré dans ce secteur compte tenu des résistances fortes qui s'y trouvent. Il s'agit surtout de l'habitat urbain et de l'agriculture (terre cultivée) au sud. En outre, toute tentative d'établir un corridor plus au nord s'avère impossible à cause de la proximité de la mer. Ce corridor soulève la question de la préservation du barachois et de la jonction entre ce dernier et la partie du village à l'ouest.

5.2.6 Conclusion

Le tableau 11 fait ressortir les principaux avantages ou désavantages reliés à chacun des corridors d'accueil élaborés dans les unités d'environnement. Ce tableau identifie le nombre de corridors proposés par unité d'environnement, l'utilisation du sol dominante, les principaux points de conflit et la résistance de ces corridors à l'élaboration de tracé de route. Bien qu'à ce stade, les conclusions s'avéraient évidentes et désavantagèrent nettement plusieurs parties du corridor défini à partir du tracé actuel, nous avons étudié ce tracé de la route 197 "tel quel" afin de détailler les impacts préliminaires qui s'y retrouvent.

Tableau 11: Evaluation des corridors d'accueil

Unité d'environnement	Utilisation dominante	Point de conflit majeur	Résistance à l'élaboration de tracé de route
Zone 1 Baie de Gaspé: 2 corridors d'accueil			
Corridor projeté	Aire de repos, de nidification et de gagnage	Perturbation de la faune avienne dans ce secteur d'importance régionale selon le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche	Forte
Corridor alternatif	Intersection existante	---	Compatibilité
Zone 2 Saint-Majorique: 2 corridors d'accueil			
Corridor projeté	Aire de repos, de nidification et de gagnage	Perturbation de la faune avienne dans ce secteur d'importance régionale	Forte
Corridor alternatif	Terres en friche	Problèmes de circulation, impact visuel négatif (intersection des routes 197-132).	Faible

Tableau 11: Evaluation des corridors d'accueil (suite)

Unité d'environnement	Utilisation dominante	Point de conflit majeur	Résistance à l'élaboration de tracé de route
<p>Zone 3 Le secteur forestier entre Saint-Majorique et Morris: un corridor d'accueil</p>	<p>Aire boisée</p>	<p>----</p>	<p>faible</p>
<p>Zone 4 La vallée agricole de Morris à Val-Renard: (un corridor d'accueil)</p>	<p>Habitat linéaire et terres agricoles (terre cultivée, foin et pâturage négligé)</p>	<p>Terre cultivée Rivière-au-Renard</p>	<p>moyen à fort</p>
<p>Zone 5 Agglomération de Rivière-au-Renard: 2 corridors d'accueil</p>	<p>Agglomération urbaine</p>		
<p>Corridor alternatif</p>	<p>Gravière, friche, parc industriel</p>	<p>----</p>	<p>faible à compatible</p>
<p>Corridor proposé</p>	<p>Gravière, friche, agglomération (centre du village) de Rivière-au-Renard</p>	<p>Destructuration de la trame urbaine</p>	<p>fort</p>

Tableau 11: Evaluation des corridors d'accueil (suite)

Unité d'environnement	Utilisation dominante	Point de conflit majeur	Résistance à l'élaboration de tracé de route
<p>Zone 6 Agglomération de Rivière-au-Renard: un corridor d'accueil</p>	<p>Habitat linéaire, agriculture (terre cultivée)</p>	<p>Déstructuration d'un alignement (habitat linéaire)</p>	<p>Fort</p>

6.0 EVALUATION DU TRACE SUR LA BASE DES IMPACTS POTENTIELS

Le tableau 12 des impacts préliminaires des routes 197-132 reprend à partir du chainage 00 + 00 au pont de la baie de Gaspé jusqu'au chainage 712 + 00 à Rivière-au-Renard (en direction de Sainte-Anne-des-Monts) et du chainage 00 + 00 à 30 + 00 à Rivière-au-Renard (en direction de Cap-des-Rosiers), chacun des principaux impacts engendrés par le tracé de la relocalisation de la route 197. Le tableau 12 identifie pour chacun des impacts, les composantes (biophysique, humain, visuel et urbanistique) le type d'impact et la résistance.

Dans son ensemble, le tracé proposé pour la relocalisation de la route 197 rencontre plusieurs résistances fortes. Ces zones de résistance sont essentiellement concentrées dans le secteur Saint-Majorique et dans celui de Rivière-au-Renard. Les impacts engendrés par le tracé seraient surtout d'ordre humain étant donné le très grand nombre de résidences (environ 74) et de bâtiments (environ 30) susceptibles d'être expropriés. C'est surtout à l'intérieur du village de Rivière-au-Renard que les impacts humains se feraient le plus sentir. En effet, le tracé affecterait plusieurs fonctions commerciales et de services importantes (pharmacie, Société des Alcools, bureau de poste, C.L.S.C. regroupés au centre du village près de l'église. A cela s'ajoutent les impacts d'ordre visuel et urbanistique liés à la destruction de la trame urbaine et à celui du design d'une intersection à cet endroit.

A Saint-Majorique, les impacts forts sont d'ordre visuel, urbanistique, humain et biophysique. Ils sont liés au plan biophysique à l'aire de repos, de nidification et de gagnage de l'estuaire de la rivière Dartmouth et au plan humain à l'intersection des routes 197 et 132. A cet endroit aussi, l'expropriation d'un grand nombre de résidences et de bâtiments seraient nécessaires. Du point de vue visuel et urbanistique, l'intersection perturberait sensiblement la trame urbaine et pourrait présenter certains problèmes de sécurité et de circulation notamment à cause de l'obligation pour les usagers de la route 132 de

prendre l'intersection à 90° et de l'obligation pour les résidants de Saint-Majorique de faire un détour de plusieurs kilomètres pour atteindre le village, puisqu'après avoir traversé la baie légèrement à l'ouest de l'église, ils doivent se déplacer franchement vers l'est pour y revenir.

Le rôle de l'intersection à Saint-Majorique est fondamental. Nous avons vu au chapitre 1 que le flux véhiculaire s'y partage quasiment en deux parties égales. Il y a donc lieu de lui accorder une attention toute particulière. Il faut aussi rappeler que l'été, cette intersection joue un rôle touristique non négligeable puisque c'est à cet endroit que les touristes peuvent bifurquer vers Forillon.

Tableau 12: Impacts préliminaires des routes 197-132

Chainage	Route(s)	Feuillelet cartographique	Composante(s)	Impact préliminaire	
				Type	Résistance
00 + 00 à 45 + 00	132	Feuillelet 2/30	Biophysique	Aire de repos (faune avienne)	Fort
40 + 00 à 54 + 00	Intersection routes 197-132	Feuillelet 2/30	Humain	Plusieurs résidences (19) et bâtiments (4)	Fort
00 + 00 à 15 + 00					
54 + 00 à 65 + 00					
"	"	"	Urbanistique	Design de l'intersection	Fort
"	"	"	Visuel	Destructuration de la trame urbaine	Fort
80 + 00 à 92 + 000	197	Feuillelet 3/30	Biophysique	Peuplement de mélèzes	Moyen
270 + 00 à 277 + 00	197	Feuillelet 6/30	Humain	Ferme d'élevage de vison	Fort
292 + 00 à 310 + 00	197	Feuillelet 6/30	Biophysique	Erablière à feuillus intolérants	Moyen
350 + 00 à 360 + 00	197	Feuillelet 7/30	Biophysique	Erablière à feuillus intolérants	Moyen
433 + 00 à 438 + 00	197	Feuillelet 8/30	Humain	Quelques résidences (1) et bâtiments (3)	Fort
455 + 00 à 465 + 00	197	Feuillelet 8/30	Humain	Plusieurs résidences (9) et bâtiments (6)	Fort
"	"	"	Visuel	Déstructuration de l'alignement de l'habitat	Moyen

Tableau 12: Impacts préliminaires des routes 197-132 (suite)

Chainage	Route(s)	Feuille cartographique	Composante(s)	Impact préliminaire	
				Type	Résistance
468 + 00 à 500 + 00	197	Feuille 2/29	Humain	Plusieurs rési- dences (5) et bâtiments (5)	Fort
506 + 00 à 530 + 00	197	Feuille 3/29	Humain	Plusieurs rési- dences (2) et bâtiments (2)	Fort
539 + 00 à 570 + 00	197	Feuille 3/29	Humain	Plusieurs rési- dences (10) et bâtiments (3)	Fort
582 + 00 à 600 + 00	197	Feuille 2/32	Humain	Plusieurs rési- dences (3) et bâtiments (2)	Fort
640 + 00 à 659 + 00	197	Feuille 2/22	Humain	Plusieurs rési- dences (5)	Fort
659 + 00 à 663 + 00	Intersection des routes 197-132	Feuille 3/22	Humain	Industrie his- torique Gonzague Plourde Enrg. Moulin à scie à vapeur	Fort
670 + 00 à 695 + 00	132	Feuille 3/22	Humain	Plusieurs rési- dences (11) et bâtiments (3)	Fort
"	"	"	Urbanistique	Déstructuration d'un ensemble d'habitations	Fort
"	"	"	Urbanistique	Abandon du pont reliant le ba- rachoïs et la route 132: modification du patron de cir- culation	Moyen
"	"	"	Visuel ●	Déstructuration d'un alignement important	Fort

Tableau 12: Impacts préliminaires des routes 197-132 (suite)

Chainage	Route(s)	Feuillelet cartographique	Composante(s)	Impact préliminaire	
				Type	Résistance
00 + 00 à 03 + 00	Intersection des routes 197-132	Feuillelet 4/22	Urbanistique	Design de l'intersection (sécurité)	Fort
11 + 00 à 15 + 00	132	Feuillelet 4/22	Humain	Plusieurs rési- dences (9) et bâtiments (2)	Fort

CONCLUSIONS

Urgence d'agir

Le chapitre 1 permet de conclure que le projet de réfection de la route 132-197 n'est pas urgent. Des considérations de sécurité peuvent rendre le projet souhaitable.

Recommandations quant à la suite du projet

L'analyse de l'inventaire du point de vue des résistances et des caractéristiques du projet fait ressortir deux endroits précis où il nous apparaît opportun de suggérer une intervention plus approfondie. Il s'agit des villages de Saint-Majorique et de Rivière-au-Renard.

Saint-Majorique

- L'intersection du nouveau tracé avec la route du village

Dans le cas de Saint-Majorique, il y aurait lieu d'étudier comment l'intersection à l'est du village pourrait être modifiée afin de mieux répondre aux caractéristiques du trafic qu'a fait ressortir le chapitre 1.

- Le corridor d'accueil au nord

L'évaluation comparative des corridors d'accueil sud et nord nous amène à suggérer fortement qu'un tracé alternatif à l'ouest et contournant le village par le nord, soit proposé.

Rivière-au-Renard

L'échelle du village de Rivière-au-Renard, la fragilité du tissu urbain et les perturbations très importantes qu'y crée le tracé soumis pour étude, nous amènent à proposer que le projet soit réétudié à fond.

Il y aurait lieu selon nous de bien étudier les caractéristiques des patrons de circulation à Rivière-au-Rénard. Il faudrait, de plus, voir comment un projet du type de celui considéré pourrait y être inséré. Ce projet devrait respecter l'échelle du village et son imagibilité¹, surtout en ce qui a trait au barachois et au coeur de l'agglomération.

Une visite sur les lieux et un examen des plans font ressortir qu'une étude de tracé empruntant le parc industriel, permettrait de répondre aux besoins tout en minimisant les impacts environnementaux.

¹Le terme "imagibilité" émane de travaux relativement récents traitant de l'analyse du cadre physique, celui à l'intérieur duquel l'homme vit selon un contenu élargi de façon à inclure, en plus des éléments esthétiques, au sens restreint, des éléments de comportements: c'est-à-dire, des éléments faisant intervenir l'homme aussi bien dans sa dimension psychique que dans sa dimension sociale. Là, au fond, est toute la différence: un paysage, n'importe quel paysage, n'est pas seulement vu, il est aussi vécu. Lynch, Kenn "L'image de la Cité", 1971, Collection de l'urbanisme.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 132 205